Bundel van de Ruimte & Wonen (2015-2019) van 25 februari 2019

Agenda bijlagen

Spreektijden 3 uur.pdf

Technische vraag J. Kramer Overzicht overleggen Huisvesting van verblijfsgerechtigden.pdf

Beantwoording technische vragen cie EEB 11 februari 2019 (en RW).docx

Kanttekeningen bijlage subsidieaanvraag stationsgebied HHW anoniem.pdf

Beantwoording technische vragen commissie R&W 25-02-2019.pdf

20190225 commissie RW technische vragen.docx

Ruimte: Concept Ontwikkelvisie Haarlem Oostpoort (t.z.t. C-agenda)

GS nemen kennis van de concept Ontwikkelvisie voor het gebied rond NS-station Haarlem Spaarnwoude. In de visie wordt voorgesteld om dit gebied, Haarlem Oostpoort, duurzaam te ontwikkelen tot woon- werk en recreatiegebied. Het is een gezamenlijk resultaat van een intensief traject met een brede groep publieke, private, maatschappelijke en particuliere partijen. Binnenkort wordt de visie vrijgegeven voor inspraak door de gemeente Haarlem.

Dossier 403 voorblad

1218289 1218292 Nota GS Concept Ontwikkelvisie Haarlem Oostpoort, bijlage 4 Concept Ontwikkelvisie.pdf

0 Technische briefing ruimtelijk beleid zonnepanelen

1 Opening en mededelingen

2 Vaststellen Agenda, verslag vorige vergadering, Strategische Statenagenda, Moties en Toezeggingen

Concept verslag CIE R&W 3 december 2018.docx

Strategische Statenagenda R&W per 29-01-2019.docx

Concept_Agenda_Ruimte_&_Wonen_25_februari_2019 (0).docx

Toezeggingen 25-2-2019.pdf

Moties overzicht 25-02-2019.docx

3 Inloophalfuur

4 B-agenda Ruimte

4.a Klimaat: Brief van GS aan PS inz. Ontwerp van het Klimaatakkoord (B-agenda alle commissie in februari; let op er komt nog een aparte brief van GS ter voorbereiding van de consultatie in de commissies).

Behandelvoorstel:
Bespreking van de brieven van GS aan PS en het ontwerp van het Klimaatakkoord voor zover het onderwerpen van de commissie R&W betreft.

Brief van GS aan PS inz. Ontwerp van het Klimaatakkoord.pdf

Ontwerp van het Klimaatakkoord.pdf

Aanbiedingsbrief Ed Nijpels.pdf

Brief Wiebes aan TK Ontwerp Klimaatakkoord.pdf

Doorrekening ontwerp Klimaatakkoord en aanvullende vragen en varianten.pdf

Aanvullende vragen kabinet bij het ontwerp Klimaatakkoord.pdf

IPO-brief aan GS Analyse Ontwerp van het Klimaatakkoord.pdf

Persbericht- Decentrale overheden stellen randvoorwaarden aan realiseren klimaatopgave 21-12-2018.pdf

4.b Ruimte: Evaluatie Ruimtelijk Beleid Zonnepanelen

Behandelvoorstel:
Het herijkingsonderzoek en de voorgestelde beleidswijzigingen te bespreken en eventuele suggesties te doen aan het college met betrekking tot de
inhoud ervan.

1. Brief GS aan PS Herijking aanbieding ruimtelijk beleid Zonnepanelen.pdf

2. Ontwerpbesluit uitvoeringsregeling opstelling zonnepanelen.pdf

3. Ontwerpbesluit met wijzigingen gemarkeerd uitvoeringsregeling opstelling zonnepanelen.pdf

4. Rapport 'herijking beleid zonneparken landelijk gebied' (november 2018)

4.a. Bijlage I Wijzigingsvoorstel uitvoeringsregeling.pdf

4.b. Bijlage II Preview brochure 'Kwaliteitsimpuls Zonneparken'

4.c. Bijlage III Chronologisch overzicht beleidsvoorbereiding 2016

4.d. Bijlage IV Enquete onder gemeenten (juni 2018)

4.e. Bijlage V Ruimtelijke kwaliteitsanalyse zonneopstellingen in landelijk gebied (november 2018)

4.f. Bijlage VI Literatuurstudie en formulering richtlijnen ecologische inrichting van zonneparken (november 2018)

4.c Ruimte: financiele bijdrage OV-knooppuntontwikkeling Heerhugowaard (C-agenda R&W 24-01-2019)

Dit dossier is geagendeerd op basis van de inventarisatie van de behoefte om dit dossier te bespreken, die is uitgevoerd op verzoek van het college. Het lid Struben (D66) agendeert dit dossier zodat hij er technische vragen ter voorbereiding op kan stellen.

Brief GS aan PS financiele bijdrage OV-knooppuntontwikkeling Heerhugowaard.pdf

Rapport Arcadis OV-knooppunt Heerhugowaard.pdf

Toetsing financiële bijdrage OV-knooppuntontwikkeling.pdf

4.c.1 Ingekomen mail met bijlage over subsidieaanvraag stationsgebied Heerhugowaard (Betrekken bij B-agendapunt 4.c. R&W 25-02-2019)

De niet-geanonimiseerde versie van de gestuurde e-mail treffen PS en duo-leden in iBabs bij de agenda 'Ingekomen stukken met NAW-gegevens'

Ingekomen mail (geanonimiseerd) over subsidieaanvraag stationsgebied Heerhugowaard.docx

Bijlage bij ingekomen mail. Zuidtangent tek 1 + 16.pdf

4.c.2 Inspreekreactie naar aanleiding van subsidiebesluit OV-knooppunt Heerhugowaard

inspreekreactie Heerhugowaard.pdf

CBB180493 Bijlage Subsidie aanvraag in het kader van het provinciaal OV-knooppuntenbeleid.pdf

Kanttekeningen bijlage subsidieaanvraag stationsgebied HHW anoniem (1).pdf

4.c.3 Ingekomen mail met brieven 26 bedrijven stationsgebied Heerhugowaard (Betrekken bij B-agendapunten 4.c.en 4.d. R&W 25-02-2019)

De niet-geanonimiseerde versie van de gestuurde e-mail treffen PS en duo-leden in iBabs bij de agenda 'Ingekomen stukken met NAW-gegevens'

Ingekomen mail over stationsgebied Heerhugowaard met 26 brieven van bedrijven als bijlage.docx

Bijlage. Brieven van 26 bedrijven stationsgebied Heerhugowaard.pdf

4.c.4 Aanvullende ingekomen mail over stationsgebied Heerhugowaard

De niet-geanonimiseerde versie van de gestuurde e-mail treffen PS en duo-leden in iBabs bij de agenda 'Ingekomen stukken met NAW-gegevens'

Aanvullende ingekomen mail (geanonimiseerd) over Heerhugowaard.docx

Bijlage bij aanvullende mail. Kaart N242-zijde.pdf

4.d Ruimte: Reservering OV-knooppunten MIRT Corridor Amsterdam Hoorn (C-agenda R&W 24-01-2019)

Dit dossier is geagendeerd op basis van de inventarisatie van de behoefte om dit dossier te bespreken, die is uitgevoerd op verzoek van het college. Het lid Struben (D66) agendeert dit dossier zodat hij er technische vragen ter voorbereiding op kan stellen. Mevrouw de Groot (SP) agendeert dit dossier, niet om de subsidies te bespreken maar om het gehele dossier te bespreken naar aanleiding van geluiden die zij heeft opgevangen van verschillende gemeenteraadsleden.

BIJLAGE bij brief stand van zaken subsidieaanvragen OV-knooppunten (t.o.v. 2017) d.d. 18 december 2018.pdf

Brief GS aan PS Reservering OV-knooppunten MIRT Corridor Amsterdam Hoorn.pdf

6 Rondvraag Geldhof en terugkoppeling gemeenschappelijke aangelegenheden

7 Rondvraag Van der Hoek en terugkoppeling gemeenschappelijke aangelegenheden

8 Sluiting

9 C-agenda Algemeen

9.a Heel PS: Brief GS aan PS inz. regiodeals in Noord-Holland (C-agenda M&F en EEB 21-1-2019 en NLWM en R&W 24-1-2019)

Brief GS aan PS inz. regiodeals in Noord-Holland.pdf

Kamerbrief besluit regiodeals.pdf

9.a Heel PS: Brief GS aan PS inz. regiodeals in Noord-Holland (C-agenda M&F en EEB 21-1-2019 en NLWM en R&W 24-1-2019)

Brief GS aan PS inz. regiodeals in Noord-Holland.pdf

Kamerbrief besluit regiodeals.pdf

9.b Heel PS: Maandelijks MRA Raads en Statenleden bericht - editie 22 (c-agenda M&F en EEB 21-1-2019, NLWM en R&W 24-1-2019)

Maandelijks MRA Raads en Statenleden Bericht - editie 22.pdf

9.b Heel PS: Maandelijks MRA Raads en Statenleden bericht - editie 22 (c-agenda M&F en EEB 21-1-2019, NLWM en R&W 24-1-2019)

Maandelijks MRA Raads en Statenleden Bericht - editie 22.pdf

9.c Financiën: Brief GS aan PS inz. Voortgang uitvoering motie 110 aanvullende initiatieven coalitieakkoord (C-agenda alle commissies: M&F & EEB 21-01-2019 / NLWM & R&W 24-01-2019)

Voortgang uitvoering motie 110 aanvullende initiatieven coalitieakkoord bijlage 1.pdf

Voortgang uitvoering motie 110 aanvullende initiatieven coalitieakkoord.pdf

9.d Verslag werkbezoek gedeputeerde Geldhof aan het UNESCO-werelderfgoed Historisch centrum Wenen (C-agenda R&W 24-01-2019)

Brief bij Verslag werkbezoek Werelderfgoed Wenen.pdf

Verslag werkbezoek gedeputeerde Geldhof aan het UNESCO-werelderfgoed Historisch centrum Wenen.pdf

9.e Europastrategie: Brief GS aan PS rapportage 2018 Europastrategie Noord-Holland (C-agenda M&F en EEB 11-2-2019, NLWM en R&W 25-2-2019)

Brief rapportage 2018 Europastrategie NH.pdf

rapportage 2018 Europastrategie NH.pdf

9.f Heel PS: Maandelijks MRA Raads- en Statenleden Bericht januari 2019 (c-agenda M&F en EEB 11-2-2019 en NLWM en R&W 25-2-2019)

Maandelijks MRA Raads- en Statenleden Bericht - Januari 2019.pdf

9.g Ruimte: Voortgangsrapportage Regionale afspraken nieuwe stedelijke ontwikkeling" "Voortgangsrapportage Uitvoeringsregeling" (C-agenda R&W 25-02-2019)

Brief GS aan PS Voortgangsrapportage Regionale afspraken nieuwe stedelijke ontwikkeling.pdf

Voortgangsrapportage Uitvoeringsregeling.pdf

9.g Stelling van Amsterdam: Brief Verening Erfgoed Bond Heemschut (C-agenda R&W 25-02-2019)

Fort bij Velzen Vereniging Erfgoed Heemschut.pdf

9.j Klimaat/ressen: Brief cie MER aan PS inz. regionale energiestrategie en milieueffectrapportage (C-agenda alle commissies februari 2019)

Brief cie MER aan PS inz. regionale energiestrategie en milieueffectrapportage.pdf

Factsheet Naar een regionale energiestrategie.pdf

9.k (heel PS): Brief GS aan PS inz. end term review coalitieakkoord Ruimte voor Groei (c-agenda NLWM en R&W 25-2-2019)

Brief GS aan PS inz. end term review coalitieakkoord Ruimte voor Groei.pdf

end term review uitvoeringsprogramma coalitieakkoord ruimte voor groei.pdf

10 C-agenda Ruimte

10.a Milieu/ Ruimte: Afschrift aan PS van Bedenking Dorpsraad Wijk aan Zee tegen Net op Zee Hollandse Kust (C-agenda NLWM (leidend) 24-01-2019 en RW 24-01-2019)

Afschrift aan PS van Bedenking Dorpsraad Wijk aan Zee tegen Net op Zee Hollandse Kust.pdf

10.b Economie/Ruimte: Brief GS aan PS inz. Eindrapportage Westas (C-agenda EEB 21-1-2019 en R&W 24-2-2019)

Brief GS aan PS inz. Eindrapportage Westas.pdf

bijlage 1 Notitie Eindrapportage Westas.pdf

bijlage 2 slotverklaring Westas.pdf

10.c Ruimte: financiele bijdrage OV-knooppuntontwikkeling Heerhugowaard (C-agenda R&W 24-01-2019)

Brief GS aan PS financiele bijdrage OV-knooppuntontwikkeling Heerhugowaard.pdf

Rapport Arcadis OV-knooppunt Heerhugowaard.pdf

Toetsing financiële bijdrage OV-knooppuntontwikkeling.pdf

10.d Ruimte: Besluit GS tot wijziging van de begrenzing van het glastuinbouwconcentratiegebied PRV (C-agenda R&W 24-01-2019)

Besluit GS tot wijziging van de begrenzing van het glastuinbouwconcentratiegebied.pdf

Brief GS aan PS inzake wijziging van de begrenzing van het glastuinbouwconcentratiegebied.pdf

10.e Ruimte: Besluit GS tot wijziging van kaart 4 (ecologie) en kaart 5b (bufferzone) van de PRV (C-agenda R&W 24-01-2019)

BESLUIT tot wijziging van kaart 4 (ecologie) en kaart 5b (bufferzone) van de PRV.pdf

Brief GS aan PS Besluit wijziging kaart 4 (ecologie) en 5b (bufferzone) van de PRV.pdf

10.f Ruimte: Reservering OV-knooppunten MIRT Corridor Amsterdam Hoorn (C-agenda R&W 24-01-2019)

BIJLAGE bij brief stand van zaken subsidieaanvragen OV-knooppunten (t.o.v. 2017) d.d. 18 december 2018.pdf

Brief GS aan PS Reservering OV-knooppunten MIRT Corridor Amsterdam Hoorn.pdf

10.g Ruimte: Lakmoesproef voor het omgevingsbeleid (Raad voor de leefomgeving en infrastructuur) (C-agenda R&W, NLWM, EEB en M&F)

advies_nationale_omgevingsvisie._lakmoesproef_voor_het_omgevingsbeleid_.pdf

10.h Energie: Brief GS aan PS inz. Uitvoeringsregeling Warmtetransitie in de gebouwde omgeving (C-agenda EEB 11-2-2019 en C-agenda R&W 25-2-2019)

Brief GS aan PS inz. Uitvoeringsregeling Warmtetransitie in de gebouwde omgeving.pdf

10.i Ruimte: Hernieuwde vaststelling Nalevingsstrategie omgevingsrecht (C-agenda R&W 25-02-2019)

Brief GS aan PS Hernieuwde vaststelling Nalevingsstrategie omgevingsrecht.pdf

GS-besluit Nalevingsstrategie omgevingsrecht.pdf

10.j Ruimte: Beantwoording prealabele vraag ontwikkeling natuurhaven muiderpoort (C-agenda R&W 25-02-2019)

Ruimte: beantwoording prealabele vraag ontwikkeling natuurhaven muiderpoort.pdf

10.k Conceptgebiedsplan Wieringermeer (C-agenda R&W 25-02-2019)

Concept gebiedsplan wieringermeer.pdf

10.l Ruimte: Netverzwaring Beverwijk (C-agenda R&W 25-02-2019)

Verzoek aan provincie m.b.t. netverzwaring Beverwijk.pdf

10.m Landbouw/Ruimte: 2e openstelling POP3 verplaatsingsregeling glastuinbouwbedrijven (C-agenda NLWM en RW 25-02-2019)

Brief GS aan PS. 2e Openstelling POP3 verplaatsingsregeling glastuinbouwbedrijven.pdf

11 C-agenda Wonen

11.a Wonen: Brief GS aan PS huisvesting buitenlandse werknemers, Rapport & plan van aanpak stuurgroep (C-agenda R&W 25 februari 2019)

Brief GS aan PS huisvesting buitenlandse werknemers.pdf

Plan van Aanpak Stuurgroep Huisvesting buitenlandse werknemers NHN.pdf

Rapport Stuurgroep ‘Huisvesting buitenlandse werknemers De Kop en Opmeer’.pdf

11.b Wonen: Brief GS aan PS Voortgang programma verduurzaming bestaande woningvoorraad.

31/1 Er wordt nog een document nagezonden waarin de links uit bijgevoegd document aanklikbaar zijn.

Brief GS aan PS Voortgang programma verduurzaming bestaande woningvoorraad.pdf

11.c Wonen: Ingekomen brief Woningmakers inzake onderzoek woningmarkt regio Alkmaar (C-agenda R&W 25-02-2019)

Ingekomen brief aan PS van Woningmakers inzake onderzoek woningmarkt regio Alkmaar.pdf

Bijlage. Scenario's woningbouw Groot-Alkmaar - samenvatting.pdf

Fractie	Vergadering van 3 uur
VVD	10 minuten
D66	9 minuten
PvdA	8 minuten
PVV	7,5 minuten
SP	7,5 minuten
CDA	7 minuten
GroenLinks	7 minuten
PvdD	6 minuten
50Plus	6 minuten
CU-SGP	5,5 minuten
Ouderenpartij NH	5,5 minuten

Beantwoording van de vragen van de heer Kramer (Commissie RW 3 december 2018)

Toezichtsrol provincie op de huisvesting van verblijfsgerechtigden:
Gemeenten zijn wettelijk verplicht om elk half jaar een aantal verblijfsgerechtigden te huisvesten, de zogenaamde taakstelling. De minister van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties (BZK) bepaalt per gemeente de taakstelling. Deze hangt af van het aantal inwoners van een gemeente en het verwachte aantal verblijfsgerechtigden. Het Centraal Orgaan opvang Asielzoekers (COA) bemiddelt bij het zoeken van een eerste woonruimte, door verblijfsgerechtigden aan gemeenten te koppelen.

De provincie heeft de wettelijke taak erop toe te zien dat gemeenten voldoende verblijfsgerechtigden huisvesten en daarmee hun taakstelling realiseren. De provincie hanteert hierbij de interventieladder. Het toezicht op de huisvesting van verblijfsgerechtigden kent twee peilmomenten, 1 januari en 1 juli. Aan de hand van de realisatiecijfers van het COA gaat de provincie na of de gemeenten hun halfjaarlijkse huisvestingstaakstelling hebben gerealiseerd of dat zij achterblijven bij hun taakstelling (dit monitoren is stap 1 op de interventieladder). Indien een gemeente onvoldoende verblijfsgerechtigden heeft gehuisvest, wordt ambtelijk overleg gevoerd met de gemeente (dit is stap 2 op de interventieladder). Bestuurlijke gesprekken volgen wanneer de situatie niet is verbeterd (dit is stap 3 op de interventieladder). Aan de gemeenten wordt bij deze stappen een periode gegund om verbetering te tonen. Dit is maatwerk. Indien de gemeente in gebreke blijft na het doorlopen van de interventieladder, kan dit ertoe leiden dat de provincie het werk van de gemeente gaat uitvoeren op kosten van de gemeenten.

In bijgaand overzicht is aangegeven hoe vaak er met welke gemeenten ambtelijke overleggen (AO) en bestuurlijke overleggen (BO) hebben plaatsgevonden. De stappen 4 (vooraankondiging van juridische interventie) tot en met 6 (feitelijke indeplaatsstelling) hebben niet plaatsgevonden.

Voor meer informatie over de interventieladder verwijzen wij u graag naar de volgende link: https://www.noord-holland.nl/Bestuur/Interbestuurlijk_toezicht/Werkwijze. Onder de paragraaf Interventie vindt u het Algemeen beleidskader indeplaatsstelling bij taakverwaarlozing.

Voor een actueel overzicht van de realisatie van de taakstelling van alle gemeenten in Nederland verwijzen wij u graag naar de volgende link: http://www.rijksoverheid.nl/onderwerpen/asielbeleid/huisvesting-asielzoekers-met-verblijfsvergunning. Hier vindt u onder paragraaf documenten de maandelijkse overzichten huisvesting vergunninghouders.

Taakstellingen	2014 II	2015 I	2015 I	2015 II	2015 II	2016 I	2016 I	2016 II	2016 II	2017 I	2017 I	2017 II	2017 II	2018 I	2018 I	2018 II	2018 II	
Gemeente	**BO**	**AO**	**BO**	**AO**	**BO**	**AO**	**BO**	**AO**	**BO**	**AO**	**BO**	**AO**	**BO**	**AO**	**BO**	**AO**	**BO**	**totaal**
Aalsmeer										1				1				**2**
Alkmaar		1																**1**
Amstelveen										2								**2**
Amsterdam	2	3	2	3	2	4	3	3		5	3	2	1	2	2	1	2	**40**
Beemster																		**0**
Bergen		1						1										**2**
Beverwijk				1														**1**
Blaricum		1																**1**
Bloemendaal		1																**1**
Bussum = Gooise Meren		1																**1**
Castricum																		**0**
Den Helder				1														**1**
Diemen										1			2		1			**4**
Drechterland										1				1	1			**3**
Edam-Volendam		1						1										**2**
Enkhuizen																		**0**
Gooise Meren										1								**1**
Graft de Rijp = Alkmaar																		**0**
Haarlem		1												1		1		**3**
Haarlemmerliede ca																		**0**
Haarlemmermeer		1			1	2	3	4	2	2	2	3	2	3	1	1	1	**28**
Heemskerk										1								**1**
Heemstede		1																**1**
Heerhugowaard		1																**1**
Heiloo				1														**1**
Hilversum		1								1								**2**
Hollands Kroon		1																**1**
Hoorn								1										**1**
Huizen		1																**1**
Koggenland																		**0**
Landsmeer										1	1				3		1	**6**
Langedijk				1						1								**2**
Laren								1										**1**
Medemblik	1																	**1**
Muiden = Gooise Meren																		**0**
Naarden = Gooise Meren		1																**1**
Oostzaan		1								2	1		2		2		1	**9**
Opmeer																		**0**
Ouder-Amstel										1						1		**2**
Purmerend				1												1		**2**
Schagen		1																**1**
Schermer = Alkmaar																		**0**
Stede Broec										1					2			**3**
Texel																		**0**
Uitgeest																		**0**
Uithoorn										1								**1**
Velsen		1								1								**2**
Waterland								1	1		2							**4**
Weesp																		**0**
Wijdemeren		1																**1**
Wormerland																1		**1**
Zaanstad		1						1		1								**3**
Zandvoort																1		**1**
Zeevang																		**0**
Totaal	**3**	**22**	**2**	**8**	**3**	**6**	**6**	**13**	**3**	**24**	**9**	**5**	**7**	**8**	**12**	**7**	**5**	**143**
Ambtelijk Overleg		22		8		6		13		24		5		8		7		93
Bestuurlijk Overleg	3		2		3		6		3		9		7		12		5	50

Technische vragen cie EEB, 11-02-2019						
nr	Partij en indiener	Punt	Gedeputeerde	Onderwerp	Vraag	Antwoord
1	D66	6a	Van der Hoek	Ontwerp Klimaatakkoord	Op pagina 3 van de IPO-brief staat dat het kabinet per jaar 30 miljoen euro beschikbaar stelt voor de RES. Daarvan wordt 5 miljoen gebruikt voor het Nationaal Programma RES en 15 miljoen euro gaat naar de regio's. Vragen: 1. Waar worden de resterende 10 miljoen euro per jaar aan besteed?	Van de overige € 10 mln. per jaar voor de RES is € 2,5 mln. bestemd voor een participatiecoalitie van Natuur- en Milieufederaties, Energie Samen, Energieloketten, HIER, Buurtkracht en LSA Bewoners voor ondersteuning van bewoners bij de warmtetransitie. De resterende € 7,5 mln. is bestemd voor een Expertisecentrum Warmte dat wordt samengevoegd met het expertisecentrum voor de RES.
2	D66	C-agenda 10a	Van der Hoek	Agendapunt Tussenrapportage circulaire economie	Vragen: 1. In de tussenrapportage circulaire economie valt te lezen dat een leerpunt is dat naast startups ook bestaande bedrijven en scale-ups betrokken zouden moeten worden. Hoe wil GS dit concreet gaan doen?	Concreet gebruiken we het bestaande MKB innovatie-instrumentarium (CIRCO, GO!-NH, Startup in Residence, Icoonketens, PIM, Innovatiefonds Noord-Holland, PDNH en Innovatiestimulering topsectoren NH (zie figuur 1, Voortgangsrapportage, pagina 7)). Er wordt actief ingezet op deelname en gebruik van dit innovatie-instrumentarium door bestaande bedrijven en scale-ups.
3	SP		Bond	Zonnepark Distriport	1. In uw beleidsvoornemen van 14 november 2017, stelt u onder meer het volgende: "Het	1. De gronden langs de Jaagweg, ooit bedoeld voor bedrijventerrein Distriport, worden sinds de aankoop door de provincie in 2007 en 2008 kortdurend verpacht aan verschillende agrariërs.

Technische vragen cie EEB, 11-02-2019						
nr	Partij en indiener	Punt	Gedeputeerde	Onderwerp	Vraag	Antwoord
					voornemen te hebben Distriport tot maximaal 66 hectare te doen ontwikkelen als zonnepark, alle provinciale gronden in het plangebied voor minimaal een termijn van 26 jaar in erfpacht uit te geven en na realisatie van het zonnepark de bestemming van Distriport te (doen) wijzigen in een agrarische bestemming." De gronden aan de Jaagweg in Berkhout, waar Distriport zou moeten komen, zijn nu verpacht aan agrariërs, die er ook daadwerkelijk landbouw op bedrijven. Kunt u ons meedelen of u voornemens bent de grond de komende 26 jaar te verpachten aan de huidige pachters? Kunt u uw antwoord toelichten? 2. U gaat één exploitant kiezen via een aanbestedingsprocedure. Deze ene exploitant zal dan 66 hectare grond in erfpacht	Conform het provinciale pachtbeleid met een maximale pachtduur van 4 jaar aan dezelfde pachter om te voorkomen dat de agrariërs in de continuïteit van hun bedrijfsvoering afhankelijk worden van de gepachte grond. Het huidige gebruik is momenteel agrarisch, maar de bestemming is sinds 2010 'bedrijventerrein'. Het ontwerp van de zonneweide is bepalend voor de vraag of er straks (deels) agrarisch gebruik mogelijk is. Het ontwerp moet nog in overleg met de omwonenden vorm gegeven worden, waardoor het nu te vroeg is om antwoord te geven op deze vraag. 2. Uw vraag gaat grotendeels in op de uitgangspunten van de aanbesteding. Deze uitgangspunten moeten nog bepaald worden door GS en zullen ook eerst voorgelegd worden aan de gemeente. Het is daardoor nu te vroeg om uw vragen te beantwoorden. Wel hebben GS besloten om de gronden in erfpacht uit te geven. Erfpacht is een vorm van een gebruiksrecht dat niet te vergelijken is met reguliere en/of geliberaliseerde pacht. 3. De provincie is grondeigenaar. De gemeente geeft omgevingsvergunningen af. Uw vraag betreft een politieke vraag. 4. De provinciale gronden aan de Jaagweg hebben

Technische vragen cie EEB, 11-02-2019						
nr	Partij en indiener	Punt	Gedeputeerde	Onderwerp	Vraag	Antwoord
					verkrijgen voor minimaal een termijn van 26 jaar. Gaat u een hogere erfpachtsom bedingen van de nieuwe exploitant dan die u nu van de huidige pachters ontvangt? Zo ja, hoeveel zal de erfpachtsom dan stijgen? Nu u de gronden een agrarische bestemming gaat geven in plaats van een bedrijventerrein, kunt u de erfpachtcanon dan verhogen? Gaat het in dit geval om reguliere pacht volgens de regionorm of gaat het om geliberaliseerde pacht? 3. In de begroting 2019 troffen wij de volgende tekst aan: "Op basis van het taxatierapport van 12 feb 2016 is bij de jaarrekening de boekwaarde afgewaardeerd tot de residuele waarde. Deze afwaardering bedroeg € 12,7 mln. De boekwaarde op basis van de residuele waarde bedraagt € 13,1 mln. De	de bestemming 'bedrijventerrein', waardoor dit terrein juridisch gezien bestaand stedelijk gebied (BSG) is. De bevoegdheid voor het vaststellen van een bestemmingsplan en het afgeven van een omgevingsvergunning ligt bij de gemeente. GS hebben besloten om na de realisatie van de zonneweide de bestemming te laten wijzigen naar agrarisch. De bedoeling van dit besluit is om te borgen dat de zonneweide van tijdelijke aard is en dat na de afschrijvingstijd de zonneweide wordt verwijderd en het gebied weer agrarisch gebruikt wordt. 5. Op grond van het provinciaal ruimtelijk beleid voor zonne-energie zijn zonneparken groter dan 25 hectare toegestaan binnen Bestaand Stedelijk Gebied (BSG) dan wel door middel van de aanwijzing als "stimuleringsgebied". De locatie aan de Jaagweg heeft de bestemming bedrijventerrein en is daarmee bestaand stedelijk gebied. De latere wijziging naar de bestemming agrarisch is toegelicht onder vraag 4. 6. Zie de beantwoording van vraag 5. 7. De bevoegdheid voor het vaststellen van een bestemmingsplan en het afgeven van een omgevingsvergunning ligt bij de gemeente. GS hebben besloten om de provinciale eigendommen langs de Jaagweg minimaal 26 jaar in erfpacht uit

Technische vragen cie EEB, 11-02-2019						
nr	Partij en indiener	Punt	Gedeputeerde	Onderwerp	Vraag	Antwoord
					agrarische waarde is getaxeerd op € 7,3 mln." Beoogt u met de omgevingsvergunning voor een zonnepark uw verlies terug te verdienen? Zo ja, hoe dan? 4. Enige jaren geleden wilde de gemeente Texel ten behoeve van zonneakkers een wijziging in een bestemmingsplan doorvoeren. U oordeelde destijds dat deze wijziging strijdig was met provinciaal beleid om verstedelijking van het buitengebied tegen te gaan. Destijds was u van mening dat zonneakkers een vorm van verstedelijking is die niet samengaat met het agrarische gebied. Nu wilt u het zonnepark juist een agrarische bestemming geven. Kunt u ons meedelen waarom en wanneer u van gedachten bent veranderd? Kunt u uw	te geven t.b.v. de realisatie van een zonneweide en na de realisatie van de zonneweide de bestemming te laten wijzigen naar agrarisch. 8. De door u genoemde pachtvoorwaarden zien toe op de tijdelijke uitgifte van de provinciale gronden voor agrarisch gebruik. Erfpacht betreft een gebruiksrecht dat daar niet mee is te vergelijken en daarmee niet onder de provinciale uitgangspunten verpachting valt. 9. De gemeente is het bevoegd gezag om de bestemming te wijzigen. GS zouden graag een agrarische bestemming zien na realisatie van de zonneweide om te borgen dat de zonneweide van tijdelijke aard is en dat na de afschrijvingstijd de zonneweide wordt verwijderd en het gebied weer agrarisch gebruikt wordt. Of en zo ja, hoe agrarisch gebruik mogelijk is in combinatie met de zonneweide is nu nog niet bekend. Zie hiervoor ook het antwoord onder vraag 1 en 4. 10. Dit citaat is juist. De bevoegdheid voor het vaststellen van een bestemmingsplan en het afgeven van een omgevingsvergunning ligt respectievelijk bij de gemeenteraad en bij B&W van de gemeente. De provincie en gemeente hebben al wel eerder in een aantal ambtelijke en bestuurlijke overleggen geconcludeerd dat zij beiden de ontwikkeling van

Technische vragen cie EEB, 11-02-2019						
nr	Partij en indiener	Punt	Gedeputeerde	Onderwerp	Vraag	Antwoord
					antwoord uitgebreid toelichten? 5. Op 31 oktober 2017 werd de Uitvoeringsregeling opstellingen voor zonne-energie in het landelijk gebied gewijzigd. In deze Uitvoeringsregeling worden een aantal omstandigheden genoemd die het mogelijk maken zonneparken te realiseren in het landelijk gebied. Volgens de vastgestelde ruimtelijke spelregels zijn zonneparken groter dan 25 hectare niet mogelijk. Is, doordat er een bestemmingsplan voor een bedrijventerrein geldt, de locatie van Distriport nu een bestemming binnen BSG? Zo ja, waarom gaat u dan - na het plaatsen van de zonnepanelen - een agrarische bestemming aan het gebied geven? Of is, wat u betreft, het gebied een zogenaamd	een zonneweide een goed idee vinden. Vervolgens is afgesproken dat de provincie als eigenaar de regie neemt voor de vervolgstappen, waaronder de organisatie van de informatiemarkt van 5 februari jl.

Technische vragen cie EEB, 11-02-2019						
nr	Partij en indiener	Punt	Gedeputeerde	Onderwerp	Vraag	Antwoord
					'stimuleringsgebied zonne-energie'? Kunt u uw antwoord uitgebreid toelichten? 6. In geval van stimuleringsgebieden gaat het om gebieden waar zonne-opstellingen met een grotere omvang of afwijkende ligging passend zijn gelet op de regionale ruimtelijke- en energetische beleidsuitgangspunten. Als het voormalige Distriport-gebied, uws inziens, een stimuleringsgebied is, kunt u dan uitleggen wat de regionale ruimtelijke en energetische beleidsuitgangspunten ter plekke zijn? 7. De omgevingsvergunning voor zonne-energie geldt volgens de PRV voor een bepaalde termijn die maximaal 25 jaar bedraagt. Na het verstrijken van die bepaalde termijn wordt de vóór de verlening	

Technische vragen cie EEB, 11-02-2019						
nr	Partij en indiener	Punt	Gedeputeerde	Onderwerp	Vraag	Antwoord
					van de omgevingsvergunning bestaande toestand hersteld en wordt de opstelling voor zonne-energie verwijderd en voor het verwijderen van de panelen wordt financiële zekerheid gesteld. Voor welke termijn bent u van plan de omgevingsvergunning voor het zonnepark te verlenen? Welke bestemming krijgt het terrein zodra de termijn verstreken is en de panelen verwijderd zijn? Wordt dit dan een agrarische bestemming of zal de bestemming wederom bedrijventerrein worden? Of bent u voornemens een omgevingsvergunning 'strijdig gebruik' af te geven? 8. In de Uitgangspunten verpachting 2018-2019 kunnen we lezen: "Weliswaar is het beheer van de grond gericht op optimalisatie van pachtinkomsten en op waardebehoud van de grond,	

Technische vragen cie EEB, 11-02-2019						
nr	Partij en indiener	Punt	Gedeputeerde	Onderwerp	Vraag	Antwoord
					niettemin worden ook in het pachtseizoen 2018-2019 bij de gronduitgifte provinciale doelen op de beleidsterreinen natuur (waaronder biodiversiteit), water (kwaliteit & kwantiteit) en duurzame landbouw (bodem & korte ketens) meegenomen." Onzes inziens valt een zonnepark niet onder deze omschrijving. Kunt u ons meedelen waarom de hiervoor genoemde omschrijving uws inziens wél van toepassing is op een zonnepark? 9. Na de realisatie van het zonnepark wilt u de bestemming van Distriport wijzigen in een agrarische bestemming. Kunt u ons meedelen welke teelten u onder de zonnepanelen gerealiseerd wilt zien? Kunt u uw antwoord toelichten? 10. Wij lazen het artikel 'Gedeputeerde Bond in	

Technische vragen cie EEB, 11-02-2019						
nr	Partij en indiener	Punt	Gedeputeerde	Onderwerp	Vraag	Antwoord
					Berkhout: Bedrijventerrein? Geschrapt!' in het Noordhollands Dagblad van 6 februari 2019. Gedeputeerde Bond wordt in dit artikel geciteerd en hij deelde onder meer het volgende mee: "Maar het is geen gelopen koers. Wij gaan met een avond als deze peilen wat het draagvlak is. Daarna is het nog altijd aan de gemeenteraad van Koggenland. Als die hier geen zonneweide wil, dan houdt het gewoon op." Is dit citaat juist en is het inderdaad uitsluitend aan de gemeenteraad van Koggenland om al dan niet een zonnepark op het overbodige bedrijventerrein Distriport toe te staan? Kunt u uw antwoord toelichten?	
4						
5						

Technische vragen cie EEB, 11-02-2019						
nr	Partij en indiener	Punt	Gedeputeerde	Onderwerp	Vraag	Antwoord
6						

From: [redacted]
Date: 4 Feb 2019 21:15:25 +0100
To: "Statengriffie" <statengriffie@noord-holland.nl>
Cc: [redacted]
Subject: Renovatie stationsgebied Heerhugowaard
Attachments: Heerhugowaard januari 2019.pdf, CBB180493 Bijlage Subsidie aanvraag in hetkader van het provinciaal OV-knooppuntenbeleid.pdf

---

Van: [redacted]
Verzonden: maandag 4 februari 2019 20:47
Aan: 'neeskenss@noord-holland.nl'
CC: [redacted]
Onderwerp: Renovatie stationsgebied Heerhugowaard

Heerhugowaard, januari 2019

Geacht Statenlid,

Gaarne vragen wij uw aandacht voor het volgende.

GS heeft op een subsidieaanvraag van de gemeente Heerhugowaard ten behoeve van de renovatie van het stationsgebied positief besloten. Zoals u bekend heeft de gemeente Heerhugowaard als onderdeel van deze voorgenomen renovatie ook in dit plan opgenomen de spoorwegovergang ter plekke te onder tunnelen. Over het geheel van deze plannen bestaat veel discussie, met name bij de ondernemers ter weerszijden van het station. Het gaat daarbij niet om de algemene visie, maar om de uitvoering. Helaas is de gemeente niet bereid daarover met de betreffende ondernemers (ca. 50) serieus te overleggen, hetgeen vanzelfsprekend tot de nodige irritaties heeft geleid. Als woordvoerder van deze ondernemers heeft de heer [redacted]eerder al GS verzocht bij een positief besluit over de subsidieaanvraag, hieraan een voorwaarde te verbinden door van de gemeente een breed draagvlak te verlangen samen met deze ondernemers. GS heeft echter aangegeven dit als een interne kwestie binnen Heerhugowaard te beschouwen en niet op een scheidsrechtersstoel kan gaan zitten. Wel is duidelijk gesteld, dat de subsidie niet mag worden aangewend als bijdrage in de kosten van de tunnel.

Alhoewel de provincie vanzelfsprekend uit moet gaan van betrouwbare informatie van de gemeente bij de subsidieaanvraag, zijn daarbij toch nog wel de nodige kanttekeningen te plaatsen.

Ik wil u in dat verband wijzen op de volgende punten:

. In het bij de subsidieaanvraag meegestuurde Arcadis-rapport wordt volledig ten onrechte over een breed draagvlak gerept. Arcadis heeft nooit enig overleg gevoerd met de ondernemers, dus kan deze uitspraak niet gestand doen.

. Tevens wordt een betere bereikbaarheid van het station voor het langzame verkeer gemeld, terwijl een groot gedeelte van de fietspaden vervalt en wordt vervangen door onveilige twee richtingsfietspaden, waarvan ook bromfietsen gebruik moeten maken.

. Ten onrechte wordt een groenere entree van de gemeente gemeld, terwijl veel groen verdwijnt voor de aanleg van de tunnel en aansluitende wegen.

. De grote zorgen van de ondernemers omtrent de bereikbaarheid en ontsluiting van het industriegebied de Zandhorst door de wanhopig slechte verkeersafwikkeling van en naar de provinciale weg, de N242, worden door de gemeente volledig genegeerd.

. De verwachte sluiting van de spoorwegovergang voor een periode van twee jaar levert voor de bedrijven grote problemen op, waarvoor de gemeente vooralsnog weinig oog blijkt te hebben.

. Onduidelijke woningbouwplannen binnen een straal van 1200 m vanaf het station kunnen leiden tot het onmogelijk maken van het rendabel functioneren van bedrijven a.g.v. toekomstige klachten van bewoners vanwege geluidsoverlast of anderszins.
. Het sinds twee jaar bestaande overlegplatform, waarin enkele ondernemers zitting hadden, is zonder opgaaf van redenen, door het college plotseling opgeheven. Oorzaak is waarschijnlijk de toegenomen kritiek van leden van dit overlegorgaan op de gang van zaken.
. Er zijn nog nooit tekeningen gepresenteerd (evenmin aan de provincie) van de voorgenomen plannen anders dan een futuristische animatie.
. De gemeenteraad wil zich niet mengen in deze discussie met de ondernemers en laat dit over aan het college.
. De parkeergelegenheid in het gebied wordt drastisch terug gebracht, waardoor allerlei verkeersoverlast gaat ontstaan.
In de meegestuurde bijlage 1 worden deze punten uitgebreider toegelicht. Het Arcadisrapport is als bijlage 2 bijgevoegd.
De ondernemers maken zich hierover terecht grote zorgen. Zij vragen zich in dat verband ook af, waarom de provincie geen breed draagvlak eist bij de subsidietoekenning. Zonder het stellen van voorwaarden krijgt de gemeente Heerhugowaard nu een vrijbrief hun slecht gedragen plan uit te voeren. Het kan toch niet de bedoeling van de provincie zijn om indirect mee te werken aan een dreigend verlies van ruime werkgelegenheid (de bedrijven ter plekke hebben ca. 400 werknemers) door het leveren van een financiële bijdrage aan een slecht plan? Daarom vragen de betreffende ondernemers hiervoor dringend uw aandacht en verzoeken u met klem een bepaling in de subsidietoekenning op te nemen, dat uitbetaling van de toegezegde subsidie pas plaats vindt, als met de ondernemers voldoende draagvlak voor de plannen is bereikt.
Bij uw eerstkomende en besluitvormende vergadering over deze subsidie zal de heer [redacted] verzoeken te mogen inspreken, ook om eventuele vragen uwerzijds te kunnen beantwoorden.
Met vriendelijke groeten,
[redacted]
Bijlagen:
. Kanttekeningen bij het rapport Arcadis
. Rapport Arcadis

Technische vragen cie R&W 25-02-2019						
nr	Partij en indiener	Punt	Gedeputeerde	Onderwerp	Vraag	Antwoord
1	SP De Groot	4.e	Geldhof/Post	Ruimte: Reservering OV-knooppunten MIRT Corridor Amsterdam Hoorn	Voor het knooppunt Zaandam Kogerveld wordt in totaal € 6.000.000,- beschikbaar gesteld uit bestaande middelen, uit OV-knooppunten en het Uitvoeringsprogramma Binnenstedelijk Bouwen en Versnellen Woningbouw. Hangt een en ander ook samen met de Afwaardering A7 en de hoofdrichting richten in knooppunt Zaandam? Kunt u ons nader op de hoogte stellen van de ruimtelijke impact van de Afwaardering A7 met meer informatie en kaartmateriaal?	In het Corridor Amsterdam-Hoorn (CAH)-pakket wordt niet langer uitgegaan van het richten van de hoofdrichting (bij het aanpassen van knooppunt Zaandam verplaatsen van de hoofdrichting). In het BO MIRT van november 2018 is de afspraak gemaakt uit te gaan van versoberde varianten voor het knooppunt Zaandam. De hoofdrichting blijft onveranderd. De wijze van afwaardering van de A7 is nog in onderzoek. In de volgende fase van de corridorstudie Amsterdam-Hoorn komt dit terug.
2	SP De Groot	4.e	Geldhof/Post	Ruimte: Reservering OV-knooppunten MIRT Corridor Amsterdam Hoorn	Voor het knooppunt Zaandijk Zaanse Schans wordt eveneens in totaal € 6.000.000,- beschikbaar gesteld uit bestaande middelen, uit OV-knooppunten en het Uitvoeringsprogramma Binnenstedelijk Bouwen en Versnellen Woningbouw. Hangt een en ander ook samen met het tweezijdig maken van de	Er is inderdaad een samenhang met het tweezijdig maken van de aansluiting op de A8. Het ongelijkvloers maken van de kruising Guisweg met het spoor en het wijzigen van de aansluitingen 2 en 3 op de A8 hangen inhoudelijk samen. Het verplaatsen van stations is niet aan de orde. Het project Guisweg, in combinatie met het tweezijdig maken van de afslag Zaandijk West, zit in de verkenningsfase. Doel van de verkenningsfase is om een aanpak voor de Guisweg op te leveren. De verwachting

Technische vragen cie R&W 25-02-2019						
nr	Partij en indiener	Punt	Gedeputeerde	Onderwerp	Vraag	Antwoord
					afslag A8 Zaandijk West? En heeft dit samenhang met het verplaatsen van stations in Zaanstad? Kunt u ons nader op de hoogte stellen van de ruimtelijke impact van het tweezijdig maken van de afslag A8 Zaandijk West met meer informatie en kaartmateriaal? En kunt u ons tevens tonen wat er te gebeuren staat rond knooppunt Zaandijk Zaanse Schans?	is dat deze Verkenning medio maart wordt vrijgegeven voor besluitvorming door de trekker van deze verkenning, de Vervoerregio Amsterdam.
3	SP De Groot	4.e	Geldhof/Post	Ruimte: Reservering OV-knooppunten MIRT Corridor Amsterdam Hoorn	Als voorwaarde aan de besluitpunten 1 t/m 5 stelt u dat het beoogde maatregelenpakket binnen het MIRT Corridor Amsterdam-Hoorn doorgang vindt. Wat is het totale maatregelenpakket binnen het MIRT Corridor Amsterdam-Hoorn? In welke fase verkeert dit maatregelenpakket? Sommige gemeenteraden moeten kiezen uit meerdere mogelijkheden, hebben die alle hun keuze reeds	Het beoogde maatregelpakket is omschreven in de voordracht van GS aan PS “multimodaal bereikbaarheidspakket corridor Amsterdam-Hoorn”. Deze is besproken in de commissie M&F op 11 februari jl. Het streven is inderdaad dat de verschillende partijen die keuzes voor het komende bestuurlijk overleg medio maart maken. Wat betreft de vormgeving van de A7 tussen drie aansluitingen bij Purmerend hebben de colleges van B&W van Purmerend en Beemster een besluit aan de gemeenteraden voorgelegd.

Technische vragen cie R&W 25-02-2019						
nr	Partij en indiener	Punt	Gedeputeerde	Onderwerp	Vraag	Antwoord
					gemaakt? Is de besluitvormingsfase op 5 maart 2018 afgerond en hebben dan de gemeenteraden, afzonderlijk van elkaar, besloten welk maatregelenpakket bij hen in de gemeente doorgang vindt?	
4	SP De Groot	4.e	Geldhof/Post	Ruimte: Reservering OV-knooppunten MIRT Corridor Amsterdam Hoorn	Op de homepage van de MIRT-verkenning corridorstudie Amsterdam-Hoorn staat als ambitie bij de hoofddoelstelling: "Rekening houden met – en waar mogelijk versterken van – landschappelijke, natuurlijke en cultuurhistorische waarden". Dit zijn aspecten die in de commissie R&W aan de orde moeten komen. Graag vernemen wij van u met welke landschappelijke, natuurlijke en cultuurhistorische waarden u rekening gaat houden als u een besluit neemt op 5 maart. Tevens vernemen wij graag welke landschappelijke, natuurlijke en cultuurhistorische waarden u -	Vanuit de MIRT-verkenning Corridorstudie Amsterdam-Hoorn is een concept gebiedsgerichte inpassingsvisie opgesteld met inpassingsmaatregelen voor de verschillende deelgebieden van de corridor Amsterdam-Hoorn. Dit is de mogelijke invulling van de ambitie, rekening houdend met – en waar mogelijk versterken van – landschappelijke, natuurlijke en cultuurhistorische waarden die in de startbeslissing door partijen aan de doelstellingen van de MIRT-verkenning zijn gekoppeld. Bij het vaststellen van het voorkeursalternatief voor de Corridorstudie zullen de deelnemende partijen met elkaar vaststellen of ze deze inhoudelijke visie delen en of men de financiële middelen beschikbaar wil stellen om het geschetste ambitieniveau te bereiken.

Technische vragen cie R&W 25-02-2019						
nr	Partij en indiener	Punt	Gedeputeerde	Onderwerp	Vraag	Antwoord
					behalve de twee natuurverbindingen bij het Oostzanerveld - gaat of laat versterken.	
5	SP De Groot	4.e	Geldhof/Post	Ruimte: Reservering OV-knooppunten MIRT Corridor Amsterdam Hoorn	Aan de commissie M&F stelde u een tekening beschikbaar waarop het pakket afspraken van 1 oktober 2018 is ingetekend. Kunt u deze tekening, met uitleg van de projecten, ook beschikbaar stellen aan de commissie R&W? Wat is het verschil tussen het pakket afspraken van 1 oktober 2018 en - naar verwachting - het pakket afspraken van 5 maart 2019?	GS hebben de voordracht gezonden aan PS, daarmee is deze ook beschikbaar voor de commissie RW. Het verschil tussen het pakket van 1 oktober en het pakket dat – naar verwachting – in maart voorligt is dat de frequentieverhoging op de Hoornse lijn op dit moment niet doorgaat. De NS overweegt een alternatief voorstel.
6	SP De Groot	4.e	Geldhof/Post	Ruimte: Reservering OV-knooppunten MIRT Corridor Amsterdam Hoorn	Uit de factsheets behorend bij Zeef 1 van de MIRT-verkenning corridorstudie Amsterdam-Hoorn, leiden wij af dat dit project, behalve veel invloed op de landschappelijke waarden, veel invloed heeft op de leefomgeving qua onder meer luchtkwaliteit en natuur. Komt er nog een MER voor het hele	Het ministerie van I&W heeft een structuurvisie en plan MER opgesteld. Deze worden openbaar op het moment dat de minister het voorkeursbesluit neemt. De stukken gaan dan ter inzage. In het BO MIRT van november 2018 is medio 2019 als moment hiervoor genoemd.

Technische vragen cie R&W 25-02-2019						
nr	Partij en indiener	Punt	Gedeputeerde	Onderwerp	Vraag	Antwoord
					project? Zo ja, wanneer?	
7	SP De Groot	4.e	Geldhof/Post	Ruimte: Reservering OV-knooppunten MIRT Corridor Amsterdam Hoorn	De MIRT Corridor Amsterdam Hoorn staat niet op de lijst van prioritaire projecten inzake PAS van 1 oktober 2018. Worden de voor stikstof gevoelige habitats in de diverse Natura 2000 gebieden door dit project blootgesteld aan (extra) stikstofdepositie? Heeft deze (extra) stikstofdepositie een verslechterend of significant verstorend effect op deze voor stikstof gevoelige habitats? Als de (extra) stikstofdepositie de diverse Natura 2000- gebieden (extra) belast hoe wordt dit dan (daar of elders) gecompenseerd?	Bij verschillende maatregelpakketten is een toename te verwachten van de stikstofdepositie op Natura 2000 gebieden. Tijdens de plan-uitwerkingsfase (fase na de huidige MIRT-verkenningsfase) zal de project-MER de effecten van het Voorkeursalternatief gedetailleerder in beeld brengen. Dit is ook de fase dat de benodigde compensatie en mitigatie maatregelen worden uitgedacht. Tevens zal dan besloten moeten worden of dit project wordt aangemeld als prioritair project voor de PAS dan wel dat er een ADC-toetsing (geen alternatieven, dwingende reden van openbaar belang, voldoende compenserende maatregelen) zal worden doorlopen.

Technische vragen cie R&W 25-02-2019						
nr	Partij en indiener	Punt	Gedeputeerde	Onderwerp	Vraag	Antwoord
1	SP De Groot	4.e	Geldhof/Post	Ruimte: Reservering OV-knooppunten MIRT Corridor Amsterdam Hoorn	Voor het knooppunt Zaandam Kogerveld wordt in totaal € 6.000.000,- beschikbaar gesteld uit bestaande middelen, uit OV-knooppunten en het Uitvoeringsprogramma Binnenstedelijk Bouwen en Versnellen Woningbouw. Hangt een en ander ook samen met de Afwaardering A7 en de hoofdrichting richten in knooppunt Zaandam? Kunt u ons nader op de hoogte stellen van de ruimtelijke impact van de Afwaardering A7 met meer informatie en kaartmateriaal?	In het Corridor Amsterdam-Hoorn (CAH)-pakket wordt niet langer uitgegaan van het richten van de hoofdrichting (bij het aanpassen van knooppunt Zaandam verplaatsen van de hoofdrichting). In het BO MIRT van november 2018 is de afspraak gemaakt uit te gaan van versoberde varianten voor het knooppunt Zaandam. De hoofdrichting blijft onveranderd. De wijze van afwaardering van de A7 is nog in onderzoek. In de volgende fase van de corridorstudie Amsterdam-Hoorn komt dit terug.
2	SP De Groot	4.e	Geldhof/Post	Ruimte: Reservering OV-knooppunten MIRT Corridor Amsterdam Hoorn	Voor het knooppunt Zaandijk Zaanse Schans wordt eveneens in totaal € 6.000.000,- beschikbaar gesteld uit bestaande middelen, uit OV-knooppunten en het Uitvoeringsprogramma Binnenstedelijk Bouwen en Versnellen Woningbouw. Hangt een en ander ook samen met het tweezijdig maken van de	Er is inderdaad een samenhang met het tweezijdig maken van de aansluiting op de A8. Het ongelijkvloers maken van de kruising Guisweg met het spoor en het wijzigen van de aansluitingen 2 en 3 op de A8 hangen inhoudelijk samen. Het verplaatsen van stations is niet aan de orde. Het project Guisweg, in combinatie met het tweezijdig maken van de afslag Zaandijk West, zit in de verkenningsfase. Doel van de verkenningsfase is om een aanpak voor de Guisweg op te leveren. De verwachting

Technische vragen cie R&W 25-02-2019						
nr	Partij en indiener	Punt	Gedeputeerde	Onderwerp	Vraag	Antwoord
					afslag A8 Zaandijk West? En heeft dit samenhang met het verplaatsen van stations in Zaanstad? Kunt u ons nader op de hoogte stellen van de ruimtelijke impact van het tweezijdig maken van de afslag A8 Zaandijk West met meer informatie en kaartmateriaal? En kunt u ons tevens tonen wat er te gebeuren staat rond knooppunt Zaandijk Zaanse Schans?	is dat deze Verkenning medio maart wordt vrijgegeven voor besluitvorming door de trekker van deze verkenning, de Vervoerregio Amsterdam.
3	SP De Groot	4.e	Geldhof/Post	Ruimte: Reservering OV-knooppunten MIRT Corridor Amsterdam Hoorn	Als voorwaarde aan de besluitpunten 1 t/m 5 stelt u dat het beoogde maatregelenpakket binnen het MIRT Corridor Amsterdam-Hoorn doorgang vindt. Wat is het totale maatregelenpakket binnen het MIRT Corridor Amsterdam-Hoorn? In welke fase verkeert dit maatregelenpakket? Sommige gemeenteraden moeten kiezen uit meerdere mogelijkheden, hebben die alle hun keuze reeds	Het beoogde maatregelpakket is omschreven in de voordracht van GS aan PS “multimodaal bereikbaarheidspakket corridor Amsterdam-Hoorn”. Deze is besproken in de commissie M&F op 11 februari jl. Het streven is inderdaad dat de verschillende partijen die keuzes voor het komende bestuurlijk overleg medio maart maken. Wat betreft de vormgeving van de A7 tussen drie aansluitingen bij Purmerend hebben de colleges van B&W van Purmerend en Beemster een besluit aan de gemeenteraden voorgelegd.

Technische vragen cie R&W 25-02-2019						
nr	Partij en indiener	Punt	Gedeputeerde	Onderwerp	Vraag	Antwoord
					gemaakt? Is de besluitvormingsfase op 5 maart 2018 afgerond en hebben dan de gemeenteraden, afzonderlijk van elkaar, besloten welk maatregelenpakket bij hen in de gemeente doorgang vindt?	
4	SP De Groot	4.e	Geldhof/Post	Ruimte: Reservering OV-knooppunten MIRT Corridor Amsterdam Hoorn	Op de homepage van de MIRT-verkenning corridorstudie Amsterdam-Hoorn staat als ambitie bij de hoofddoelstelling: "Rekening houden met – en waar mogelijk versterken van – landschappelijke, natuurlijke en cultuurhistorische waarden". Dit zijn aspecten die in de commissie R&W aan de orde moeten komen. Graag vernemen wij van u met welke landschappelijke, natuurlijke en cultuurhistorische waarden u rekening gaat houden als u een besluit neemt op 5 maart. Tevens vernemen wij graag welke landschappelijke, natuurlijke en cultuurhistorische waarden u -	Vanuit de MIRT-verkenning Corridorstudie Amsterdam-Hoorn is een concept gebiedsgerichte inpassingsvisie opgesteld met inpassingsmaatregelen voor de verschillende deelgebieden van de corridor Amsterdam-Hoorn. Dit is de mogelijke invulling van de ambitie, rekening houdend met – en waar mogelijk versterken van – landschappelijke, natuurlijke en cultuurhistorische waarden die in de startbeslissing door partijen aan de doelstellingen van de MIRT-verkenning zijn gekoppeld. Bij het vaststellen van het voorkeursalternatief voor de Corridorstudie zullen de deelnemende partijen met elkaar vaststellen of ze deze inhoudelijke visie delen en of men de financiële middelen beschikbaar wil stellen om het geschetste ambitieniveau te bereiken.

Technische vragen cie R&W 25-02-2019						
nr	Partij en indiener	Punt	Gedeputeerde	Onderwerp	Vraag	Antwoord
					behalve de twee natuurverbindingen bij het Oostzanerveld - gaat of laat versterken.	
5	SP De Groot	4.e	Geldhof/Post	Ruimte: Reservering OV-knooppunten MIRT Corridor Amsterdam Hoorn	Aan de commissie M&F stelde u een tekening beschikbaar waarop het pakket afspraken van 1 oktober 2018 is ingetekend. Kunt u deze tekening, met uitleg van de projecten, ook beschikbaar stellen aan de commissie R&W? Wat is het verschil tussen het pakket afspraken van 1 oktober 2018 en - naar verwachting - het pakket afspraken van 5 maart 2019?	GS hebben de voordracht gezonden aan PS, daarmee is deze ook beschikbaar voor de commissie RW. Het verschil tussen het pakket van 1 oktober en het pakket dat – naar verwachting – in maart voorligt is dat de frequentieverhoging op de Hoornse lijn op dit moment niet doorgaat. De NS overweegt een alternatief voorstel.
6	SP De Groot	4.e	Geldhof/Post	Ruimte: Reservering OV-knooppunten MIRT Corridor Amsterdam Hoorn	Uit de factsheets behorend bij Zeef 1 van de MIRT-verkenning corridorstudie Amsterdam-Hoorn, leiden wij af dat dit project, behalve veel invloed op de landschappelijke waarden, veel invloed heeft op de leefomgeving qua onder meer luchtkwaliteit en natuur. Komt er nog een MER voor het hele	Het ministerie van I&W heeft een structuurvisie en plan MER opgesteld. Deze worden openbaar op het moment dat de minister het voorkeursbesluit neemt. De stukken gaan dan ter inzage. In het BO MIRT van november 2018 is medio 2019 als moment hiervoor genoemd.

Technische vragen cie R&W 25-02-2019						
nr	Partij en indiener	Punt	Gedeputeerde	Onderwerp	Vraag	Antwoord
					project? Zo ja, wanneer?	
7	SP De Groot	4.e	Geldhof/Post	Ruimte: Reservering OV-knooppunten MIRT Corridor Amsterdam Hoorn	De MIRT Corridor Amsterdam Hoorn staat niet op de lijst van prioritaire projecten inzake PAS van 1 oktober 2018. Worden de voor stikstof gevoelige habitats in de diverse Natura 2000 gebieden door dit project blootgesteld aan (extra) stikstofdepositie? Heeft deze (extra) stikstofdepositie een verslechterend of significant verstorend effect op deze voor stikstof gevoelige habitats? Als de (extra) stikstofdepositie de diverse Natura 2000- gebieden (extra) belast hoe wordt dit dan (daar of elders) gecompenseerd?	Bij verschillende maatregelpakketten is een toename te verwachten van de stikstofdepositie op Natura 2000 gebieden. Tijdens de plan-uitwerkingsfase (fase na de huidige MIRT-verkenningsfase) zal de project-MER de effecten van het Voorkeursalternatief gedetailleerder in beeld brengen. Dit is ook de fase dat de benodigde compensatie en mitigatie maatregelen worden uitgedacht. Tevens zal dan besloten moeten worden of dit project wordt aangemeld als prioritair project voor de PAS dan wel dat er een ADC-toetsing (geen alternatieven, dwingende reden van openbaar belang, voldoende compenserende maatregelen) zal worden doorlopen.
8	D66 Struben	4.c	Geldhof	Ruimte: financiële bijdrage OV-knooppuntontwikkeling Heerhugowaard	Recentelijk blijkt dat er discussie is bij I&W en NS/Pro-rail over de oplossing die nodig is in het kader van PHS Traject Amsterdam-Alkmaar HHW voor opstel ruimte treinvoertuigen en dat afgezien gaat worden	Nee. Het opstelterrein ligt buiten het plangebied van de subsidieaanvraag en heeft geen invloed op de plannen van de gemeente.

Technische vragen cie R&W 25-02-2019						
nr	Partij en indiener	Punt	Gedeputeerde	Onderwerp	Vraag	Antwoord
					van een rangeerterrein bij Uitgeest. Link naar info van ProRail. Zijn deze nieuwe plannen van invloed op de plannen van de gemeente en de subsidie bijdrage van de provincie voor het knooppunt HHW. Zo ja, welke invloed of zo nee, waarom geen invloed.	
9	D66 Struben	4.c	Geldhof	Ruimte: financiële bijdrage OV-knooppuntontwikkeling Heerhugowaard	Door het college wordt vermeld - in de toetsingsrapportage - dat kostenraming van Arcadis is getoetst. Dit betreft de 1e fase en met name de openbare ruimte met een investering van ca 11,6 mln. waarvan de gemeente ca 5,8 mln. draagt en de provincie ca 5,7 mln. Welke inzet is te verwachten van andere partijen (rijk, NS-Stations, Pro-rail Waterschappen, private partijen, etc.)?	Het Rijk (met ProRail als uitvoerende partij) heeft een subsidie verstrekt van 3,6 mln. (“SpoDO 2 subsidie”, subsidie spoorse doorsnijdingen). Het verdere kostenverhaal (Wet ruimtelijke ordening, Wro) wordt door de gemeente verder opgepakt.
10	D66 Struben	4.c	Geldhof	Ruimte: financiële bijdrage OV-knooppuntontwikkeling	Is het duidelijk wat dit programma gaat opleveren, m.n. op welk aantal woningen wordt gemikt? Er worden	OV-knooppunt verbeteringen zijn een belangrijk onderdeel om het binnenstedelijke bouwen te bevorderen. Veel mensen wonen immers graag in de buurt van een goed functionerend OV-knooppunt. Ten

Technische vragen cie R&W 25-02-2019						
nr	Partij en indiener	Punt	Gedeputeerde	Onderwerp	Vraag	Antwoord
				Heerhugowaard	verschillende woningaantallen genoemd in het Arcadis rapport gaat het om 400 woningen binnen 300 m in de komende 5 jaar. In het toetsingsrapport worden 1000 woningen genoemd. Welke afspraken zijn gemaakt met de gemeente en op basis van welk aantal woningen is de business case gebaseerd? Wanneer worden die woningen gerealiseerd? Is het type woningen al bepaald? Sluiten deze aan bij het RAP en de behoefteprognose?	tijde van de beoordeling voor een bijdrage uit het programma OV-knooppunten zijn er geen specifieke afspraken gemaakt met de gemeente over de aantallen, types en de bouwplanning van woningen. Een bijdrage vanuit het programma OV-knooppunten wordt getoetst aan 4 programmadoelstellingen en aan de mate waarin het knooppunt bijdraagt aan een bestuurlijke, beleids of gebiedsprioriteit. De mate waarin een knooppunt bijdraagt aan het streven om minimaal 50% van de nieuw te bouwen woningen in Noord-Holland rond OV-knooppunten te bouwen is daar één van. Het knooppunt Heerhugowaard draagt daar aan bij. Een concreet aantal op te leveren woningen is echter geen vereiste. Het is aan gemeente en aan de regio Alkmaar om in regionale afspraken Wonen te bepalen hoeveel woningen waar worden gebouwd (met inachtneming van het provinciaal beleid en de woningbehoefte prognoses).
11	D66 Struben	4.c	Geldhof	Ruimte: financiële bijdrage OV-knooppuntontwikkeling Heerhugowaard	Toetsingsrapport: *"De gemeente heeft actief de markt benaderd en particuliere investeerders hebben zich enthousiast getoond om te investeren in woningbouw-projecten en voorzieningen in het gebied. Meerdere*	Het betreft een autonoom gemeentelijke ontwikkelingsopgave. De subsidie wordt beoordeeld op basis van de criteria die zijn geformuleerd bij de subsidie buiten uitvoeringsregeling. Return-on-investment is niet van toepassing (het betreft hier een subsidie).

Technische vragen cie R&W 25-02-2019						
nr	Partij en indiener	Punt	Gedeputeerde	Onderwerp	Vraag	Antwoord
					marktpartijen hebben inmiddels strategische grondposities verworven". Welke zekerheden zijn er voor deze ontwikkeling? Is het plan dekkend en wat is de opbrengst voor de gemeente? Zijn er ook mogelijkheden onderzocht voor return-on-investment voor de provincie?	
12	D66 Struben	4.c	Geldhof	Ruimte: financiële bijdrage OV-knooppuntontwikkeling Heerhugowaard	In het toetsingsrapport staat: "*Momenteel vinden er op de kruispunten van de Zuidtangent relatief veel ongevallen plaats door afslaand autoverkeer en overstekende fietsers en voetgangers. Dit wordt verbeterd door een betere inrichting en materiaalgebruik en het aanbrengen van een VRI (kruispunt Zuidtangent-Stationsplein) (doelstelling 2*)". Waarom past deze verbetering van de kruispunten niet binnen de BDU regeling?	Gemeenten en Waterschappen kunnen gebruik maken van de subsidieregeling Kleine Infrastructuur. De BDU bestaat niet meer, de bedoeling van de BDU is wel gelijk gebleven en onder andere vertaald in de subsidieregeling Kleine Infrastructuur. Dit is een afzonderlijk subsidietraject, het is aan de gemeente om deze subsidie aan te vragen. Om voor de subsidie in aanmerking te komen moet het project: 1) de verkeersveiligheid verbeteren en 2) moet het project binnen een jaar zijn aanbesteed. Zoals in de "Toetsing financiële bijdrage OV-knooppuntontwikkeling" is vermeld, is dit voor het stationsgebied Heerhugowaard vanwege de complexiteit/integraliteit niet mogelijk en komt het project daarom in zijn geheel niet in aanmerking voor een subsidie Kleine Infrastructuur.

Technische vragen cie R&W 25-02-2019						
nr	Partij en indiener	Punt	Gedeputeerde	Onderwerp	Vraag	Antwoord
13	D66 Struben	4.c	Geldhof	Ruimte: financiële bijdrage OV-knooppuntontwikkeling Heerhugowaard	Waarom past de BDU hier niet voor de bijdrage in de openbare ruimte in de stationsomgeving?	Zie het antwoord op de voorgaande vraag.
14	D66 Struben	4.c	Geldhof	Ruimte: financiële bijdrage OV-knooppuntontwikkeling Heerhugowaard	Er wordt aangegeven dat subsidies fiets nog niet beschikbaar zijn. In een recent besluit van GS over de Corridor Amsterdam-Hoorn worden wel verschillende bijdragen fiets voorgesteld. Waarom zijn deze hier niet van toepassing? Mocht naderhand de BDU of de fietssubsidie-regeling wel kunnen passen wordt deze dan in mindering gebracht van de bijdrage uit de OV-Knooppunten budget?	Voor het oplossen van fietsknelpunten is in 2018 een subsidieregeling open gesteld. Deze is o.a. bedoeld voor een lijst van 39 gemeentelijke fietsknelpunten. Het OV-knooppunt Heerhugowaard staat niet op die lijst, daarom is een bijdrage voor fietsknelpunten bij Heerhugowaard niet van toepassing.

Ruimte & Wonen (2015-2019)

Dossiernummer	403
Extern Zaak ID	1218289
Vertrouwelijk	Nee
Vergaderdatum	25 februari 2019
Agendapunt	
Omschrijving	Ruimte: Concept Ontwikkelvisie Haarlem Oostpoort (t.z.t. C-agenda)

Geagendeerd	Vergaderdatum
Ruimte & Wonen (2015-2019)	5 augustus 2019
Ruimte & Wonen (2015-2019)	**25 februari 2019**

Toelichting

GS nemen kennis van de concept Ontwikkelvisie voor het gebied rond NS-station Haarlem Spaarnwoude. In de visie wordt voorgesteld om dit gebied, Haarlem Oostpoort, duurzaam te ontwikkelen tot woon- werk en recreatiegebied. Het is een gezamenlijk resultaat van een intensief traject met een brede groep publieke, private, maatschappelijke en particuliere partijen. Binnenkort wordt de visie vrijgegeven voor inspraak door de gemeente Haarlem.

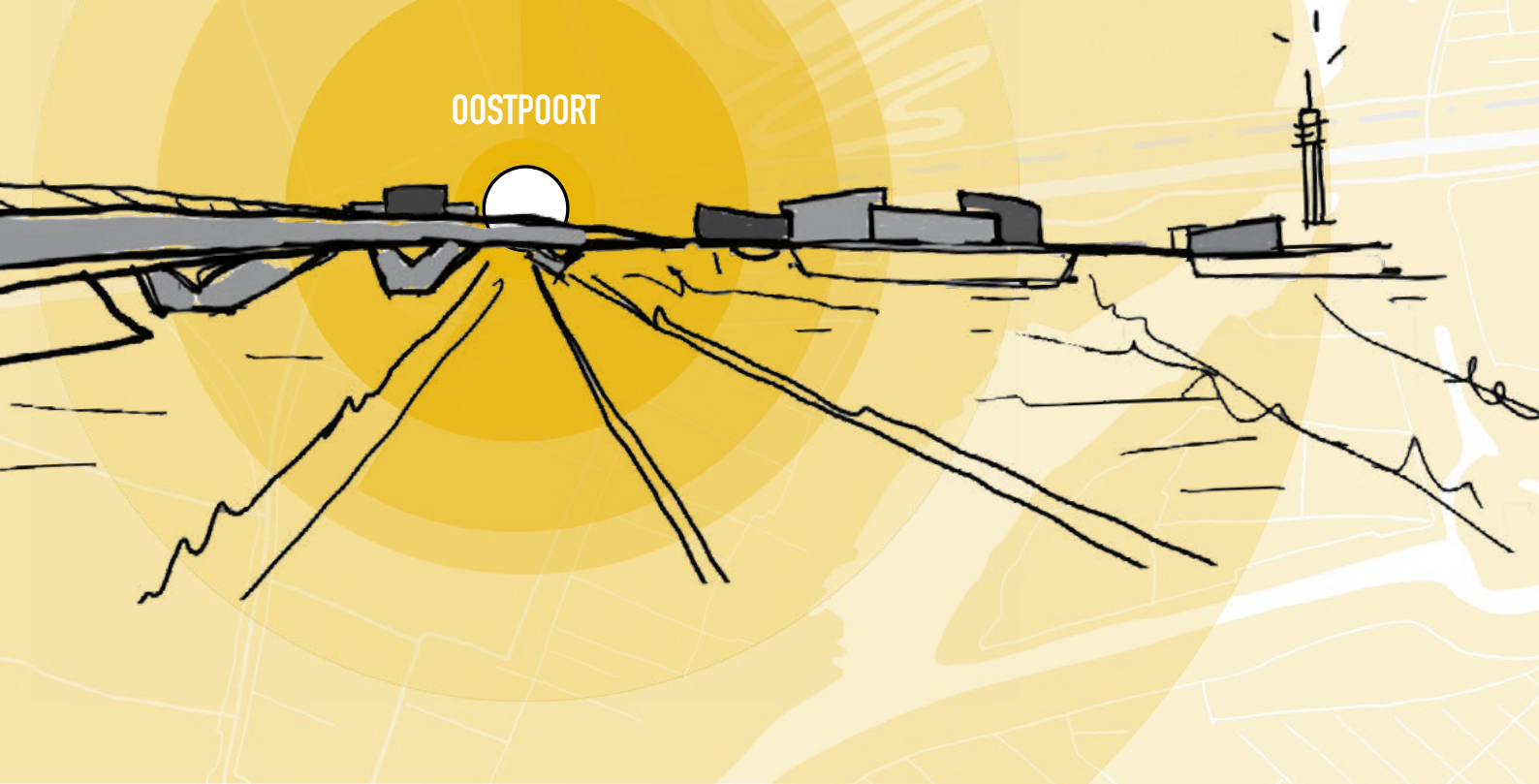
HAARLEM OOSTPOORT

DE NIEUWE STADSENTREE VAN HAARLEM

ONTWIKKELVISIE VOOR GEBIEDSONTWIKKELING

DEFINITIEF CONCEPT

d.d. 15 mei 2019



BESTUURLIJKE OPDRACHTGEVERS

Gemeente Haarlem

Provincie Noord-Holland

SAMENWERKINGSPARTNERS

ProRail

BouwendHaarlem

wijkraad amsterdamse buurten

OPDRACHTNEMER

UUM
UNLIMITED URBAN MANAGEMENT

DEELNEMERS AAN DE ALLIANITE HAARLEM OOSTPOORT

ABC Architectuurcentrum
Hans van der Straaten

ABI
Jolanda de Bie

Actieplatform Bus-Kruit
Menno Maas

AM
Peter Heuvelink
Tom Meulenbeld

AIVM
Jan Jaap van Kampen

Amvest
Margo van Aarle
Robert Jongsma
Erik Woerde

Atelier Oostwaarts
Thijs Asselbergs
Arjan Karssen
Anniek Roosenschoon

bewoner
Ray Aronds

BPD Ontwikkeling
Coen-Martijn Hofland

Bridges Real Estate
Jacinta Akerboom
Martijn Bremmer

Bureau Spoorbouwmeester
Liesbeth Boeter

Cheops
Lex Beumer

Connexxion
Remmelt-Jan Oosting

Decathlon
Rogier van der Hulst

Dorpsvereniging Penningsveer/ Spaarnwoude
Frans Olyhoek

Dura Vermeer
Joop Dijkmans

Ecoalitie
Henk Smit

Elan Wonen
Peter Jobsen

Fietsersbond
Mark Hunting
Rob Stuip

Gemeente Haarlemmermeer
Joop Slangen

HBB Groep
Janne Kraak
Gren Molenkamp
Martijn van de Poll

IKEA
Annemiek Beckers
Arjan Neuteboom
Robert Tankink

Indrustrie Kring Haarlem (IKH)
Robert Bloemers
Bruno Giebels
Mikkel Lévelt
Ad Liefting

Jumbo Supermarkten
Peter Blaauw
Niels Ophof

Koninklijke Johan Enschedé
Gelmer Leibbrandt

MeyeReal ESTATE
Andries Meyer

NOVA College
Talitha van den Elst
René Zaal

NS
Wendy van Dijk
Niels Herber
Daan Klaase
Wim Oosterwijk
Joris Veldboer

PdW Beheer
Paul de Winter

Peak
Dennis van Westerop

Praxis
Marcel van Bruggen

Pré Wonen
Nico Broers
Ronald Camstra
Anke Huntjes

ProRail
Luna Heringa-Taglioni
Alexandre Vanhoutte
Marije Wijga

Recreatie Noord-Holland
Miriam Brouwer
Paul Kotvis
Rik Rolleman

Rover
Nico van Nijendaal
Léon Tebbens

Staatsbosbeheer
Robert Graat

Stichting ClimateMatters
Ton Belderok

Stichting tot behoud groene zoom Zuiderpolder
Mida Koelman

Studentenhuisvesting
Pieter Teeuwen

Synchroon
Hans Bootsma
Peter Bart
Marnix van Delft

Tauw
Hein Veldmaat

TEVA
Trinette Stolle

Urban Developers
Christiaan Reijman Hinze

Veerkwartier
Frank van Baaren

voormalig Stadsbouwmeester
Max van Aerschot

VORM
Sander Breider
Pieter van Fulpen
Fransje Sprunken
Meltem Tamer

Wibaut
Ernest van der Meijde

Wijkraad Amsterdamse Buurten
Jan Appel
Irene Helmond

Wijkraad Parkwijk-Zuiderpolder
Bernard Felix
Ronald Fukken
Edwin Hein
Wim Kleist

Ymere
Gerrie Blok
Maartje Brand
Monique Kwaak

Gemeente Haarlem
Karin Bodewes
Mirjam Boxhoorn
Sandra Buisman
Ruben Daniels
Martijn Dekker
Marieke Geerts
Edith van Gelder
Jon Groen
Eline Hin
Paul van der Houven
Cecile Hubers
Bart Kessels
Pau Tjioe Kho
Henk Lelieveld
Michel Lems
Lexie Lommerse
Ruud Meijer
Simon Metselaar
Laura Meuleman
Bella Pover
Marten Reinstra
Monique Selten
Margo Slot
Alexander Smal
Roald van Splunter
Maaike Stoop
Michel Termond
Hermine Teeuwen
Femke Tol
Cor Weel

Provincie Noord-Holland
Maaike Alles
Paul Chorus
Robert Cornfield
Jelle Hengstmengel
Corine Meijer
Michel van Wijk
Jan Wijkhuizen

DOET U MEE?

Dit is de strategische visie voor de duurzame gebiedsontwikkeling van Haarlem Oostpoort, het gebied rond het station Haarlem Spaarnwoude. De inzet: Haarlem Oostpoort ontwikkelen als de nieuwe stadsentree van Haarlem. Aantrekkelijk, duurzaam en toekomstgericht.

Dit is de gedeelde ambitie van een brede groep publieke, private, maatschappelijke en particuliere partijen – verzameld onder de vlag van de Alliantie Haarlem Oostpoort. Gemeente en provincie hebben deze gezamenlijke ambitie vertaald in een richtinggevend toekomstperspectief voor de lange termijn: een aantrekkelijk, compact en gemengd stedelijk woon- en werkgebied met diverse voorzieningen, met een uitstekende bereikbaarheid in een recreatief groene leefomgeving. Een hoogwaardige stadsentree als het visitekaartje van Haarlem.

Deze Ontwikkelvisie is een open uitnodiging van gemeente en provincie om het gedeelde perspectief en de samenwerking te omarmen en te ondersteunen. Samen met alle alliantiepartners willen de overheden samenwerken aan de uitvoering en realisatie waarvoor eerst bestuurlijke besluitvorming nodig is. Graag vragen we U en andere partijen om samen met ons stappen te zetten naar de uitvoering om onze gezamenlijke ambities te verzilveren. Doet u ook mee?

NAAR EEN NIEUWE VOLWAARDIGE STADSENTREE!

U ziet het. We zien het allemaal. Degene die via spoor of de N200 Haarlem binnenrijdt, krijgt niet het gevoel een bruisende, innovatieve stad binnen te komen. Rond het station Haarlem Spaarnwoude ligt een soort niemandsland dat wacht op ontwikkeling. Een 'slapend' gebied dat wacht om wakker gemaakt te worden...

Met deze Ontwikkelvisie willen we het gebied Haarlem Oostpoort laten ontwaken. Onze ambitie: van Haarlem Oostpoort het nieuwe visitekaartje van de stad maken. Groen, duurzaam, aantrekkelijk en toekomstgericht. Hier presenteert het historische Haarlem zich op een 21e eeuwse manier.

De gunstige ligging biedt Haarlem Oostpoort veel kansen als mobiliteitsknooppunt en als stedelijk ontwikkelingsgebied. De Oostpoort is goed bereikbaar binnen de metropoolregio Amsterdam met station Spaarnwoude, diverse busverbindingen en via de snelweg A9. Naast bereikbaarheid vraagt Haarlem Oostpoort ook ruimtelijk alle aandacht: er liggen grote kansen om kwaliteit toe te voegen en meer samenhang in het gebied te realiseren. Het gebied kent grote potenties om uit te groeien tot een bijzondere, aantrekkelijke 'stadsentree' voor Haarlem. Met een duurzaam perspectief voor de bestaande werkfuncties en voor nieuwe stedelijke woonvormen en voorzieningen in het gebied.

Deze ambitie is niet alleen van de gemeente, maar wordt breed gedragen door vele stakeholders binnen de Alliantie Haarlem Oostpoort. Wat in 2017 begon als een verkennend Alliantiegesprek over kwesties en kansen, is inmiddels uitgegroeid tot een brede groep betrokken partners binnen en buiten het gebied. Zo heeft deze brede Alliantie een Propositie gelanceerd – 'Samenwerken aan de nieuwe stadsentree van Haarlem' – die het gemeentebestuur warm heeft onthaald in haar coalitieakkoord.

Met deze Ontwikkelvisie neemt de gemeente het initiatief – samen met alle directe partners in de zogenoemde Cockpitgroep – om de duurzame gebiedsontwikkeling van Haarlem Oostpoort handen en voeten te geven. Om de ambities concreet te vertalen in een visie (daarbij gezegd dat de partners uit de Cockpitgroep de gedeelde ambitie ondersteunen, maar niet alle onderdelen uit de visie onderschrijven). En deze visie ter besluitvorming voor te leggen aan gemeente en provincie. Dit geeft deze visie ook formeel status als hét kompas voor verdere planvorming en uitvoering. De samenwerkingspartners brengen hierbij hun deskundigheid in om het vervolg van de visie vorm te geven.





Deze Ontwikkelvisie is het resultaat van de inzet van vele, vele betrokken partijen. Met brede Alliantiebijeenkomsten, twee ronden van thematische Tafelgesprekken, specifieke werksessies, excursies en brede bewonersbijeenkomsten hebben we samen vorm en inhoud gegeven aan onze gezamenlijke visie. Daar zijn we bijzonder trots op, en we hopen u ook!

Haarlem Oostpoort heeft nu momentum. De urgentie is groot. Aan de slag!

De Cockpitgroep van de Alliantie Haarlem Oostpoort,

BESTUURLIJKE OPDRACHTGEVERS

Floor Roduner
Wethouder gemeente Haarlem
Voorzitter Cockpitgroep

Joke Geldhof
Gedeputeerde Provincie Noord-Holland

SAMENWERKINGSPARTNERS

Kees Rutten
Directeur Regio Randstad Noord ProRail

Jos Gilliam
Directeur Recreatie Noord-Holland

Bruno Giebels
Voorzitter bestuur Industriekring Haarlem

Chris Schaapman
Directeur corporatie Elan Wonen
Namens Bouwend Haarlem

Bernard Felix
Voorzitter wijkraad Parkwijk
Namens Wijkraden Haarlem Oost









INHOUD

Samenvatting 8

1. Oostpoort in ontwikkeling! 10
- 1.1 Aanleiding: waarom deze visie?
- 1.2 Beleidscontext: groei van Haarlem
- 1.3 Ontwikkelvisie: doelen en aanpak
- 1.4 Samenwerking: proces en besluitvorming

2. Ambitie: nieuwe stadsentree 20
- 2.1 Historische ontwikkeling
- 2.2 Oostpoort in de metropoolregio
- 2.3 Identiteit: nu en in de toekomst

3. Visie op hoofdlijnen 38
- 3.1 Strategische visie: ambitieus én realistisch
- 3.2 Robuuste raamwerken en flexibele invulling
- 3.3 Essenties van deze visie

4. Raamwerk voor mobiliteit 50
- 4.1 Langzaam verkeer
- 4.2 Openbaar vervoer
- 4.3 Weginfrastructuur en ontsluiting
- 4.4 Parkeren

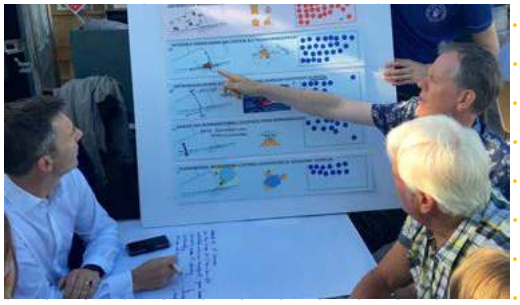
5. Casco van groen, water en landschap 60
- 5.1 Groene verbindingen met veenweidegebied
- 5.2 Water en ecologie
- 5.3 Natuurinclusief bouwen
- 5.4 Station als buitenpoort

6. Duurzame stedelijke ontwikkeling 70
- 6.1 Stedelijke structuur
- 6.2 Programmatische invulling
- 6.3 Leefbaarheid en openbare ruimte
- 6.4 Duurzaamheid

7. Perspectief op uitvoering 82
- 7.1 Naar een uitvoeringsstrategie
- 7.2 Onderzoeken naar milieu, verkeer en impact op Stelling van Amsterdam
- 7.3 Specifieke uitwerkingen met partijen
- 7.4 Bestemmingsplan en financiële uitwerking
- 7.5 Samenwerking en besluitvorming

Colofon 94



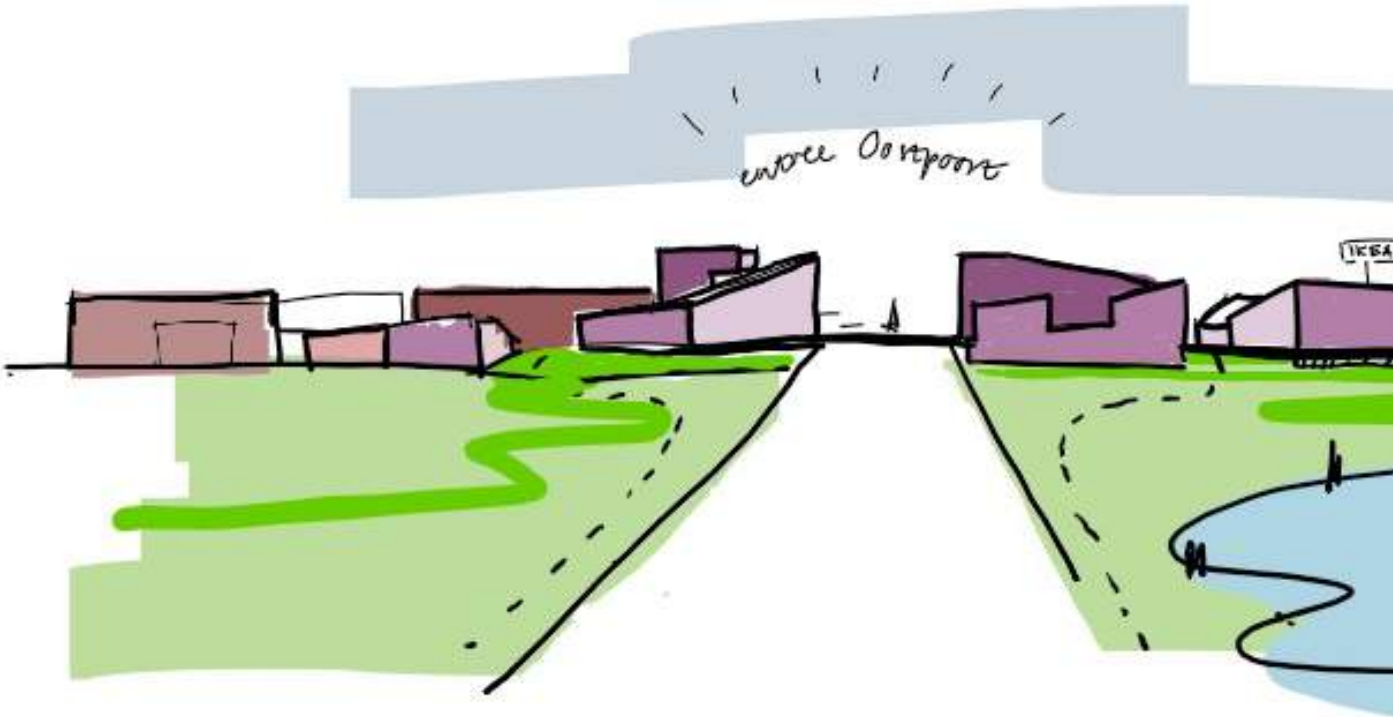


De Ontwikkelvisie Haarlem Oostpoort is een open uitnodiging van de gemeente Haarlem en de provincie Noord-Holland: een uitnodiging om samen aan de slag te gaan en Haarlem Oostpoort te ontwikkelen tot een hoogwaardige stadsentree. De ambitie is hier een aantrekkelijk, compact en gemengd stedelijk woon- en werkgebied te maken, met diverse voorzieningen, en met een uitstekende bereikbaarheid in een recreatief groene en duurzame leefomgeving. Het gebied heeft een gunstige ligging aan de westflank van de metropoolregio Amsterdam. Met station Spaarnwoude en buslijnen in het hart van het gebied met een directe verbinding naar de A9, liggen de kansen als mobiliteitsknooppunt en als stedelijk ontwikkelgebied voor het oprapen.

Dit is de gedeelde opvatting van een brede groep publieke, private, maatschappelijke en particuliere partijen – verzameld onder de vlag van de Alliantie Haarlem Oostpoort. Gemeente en provincie hebben deze gezamenlijke ambitie vertaald in een ambitieus èn realistisch toekomstperspectief voor de lange termijn, als kompas voor verdere planvorming en uitvoering. Dit vraagt om een heldere gebiedsaanpak en een voortzetting van de goede samenwerking met bewoners en private en maatschappelijke partijen in de Alliantie Haarlem Oostpoort.

De combinatie van de goede bereikbaarheid en bijzondere ligging op de rand van stad en landschap, maakt het mogelijk om Oostpoort met een stevige identiteit te ontwikkelen. Het gebied biedt kansen voor verdichten, hoger bouwen, functiemenging, ruimtelijke kwaliteit en duurzaamheid. Hier is een kans voor de ontwikkeling van een regionale 'stadspoort' met uitstraling, met smaakmakers, met lef.

De Ontwikkelvisie heeft in de basis twee robuuste raamwerken (mobiliteit en landschap) die ruimte geven aan een open en flexibele invulling met een divers programma voor stedelijke ontwikkeling. Het raamwerk

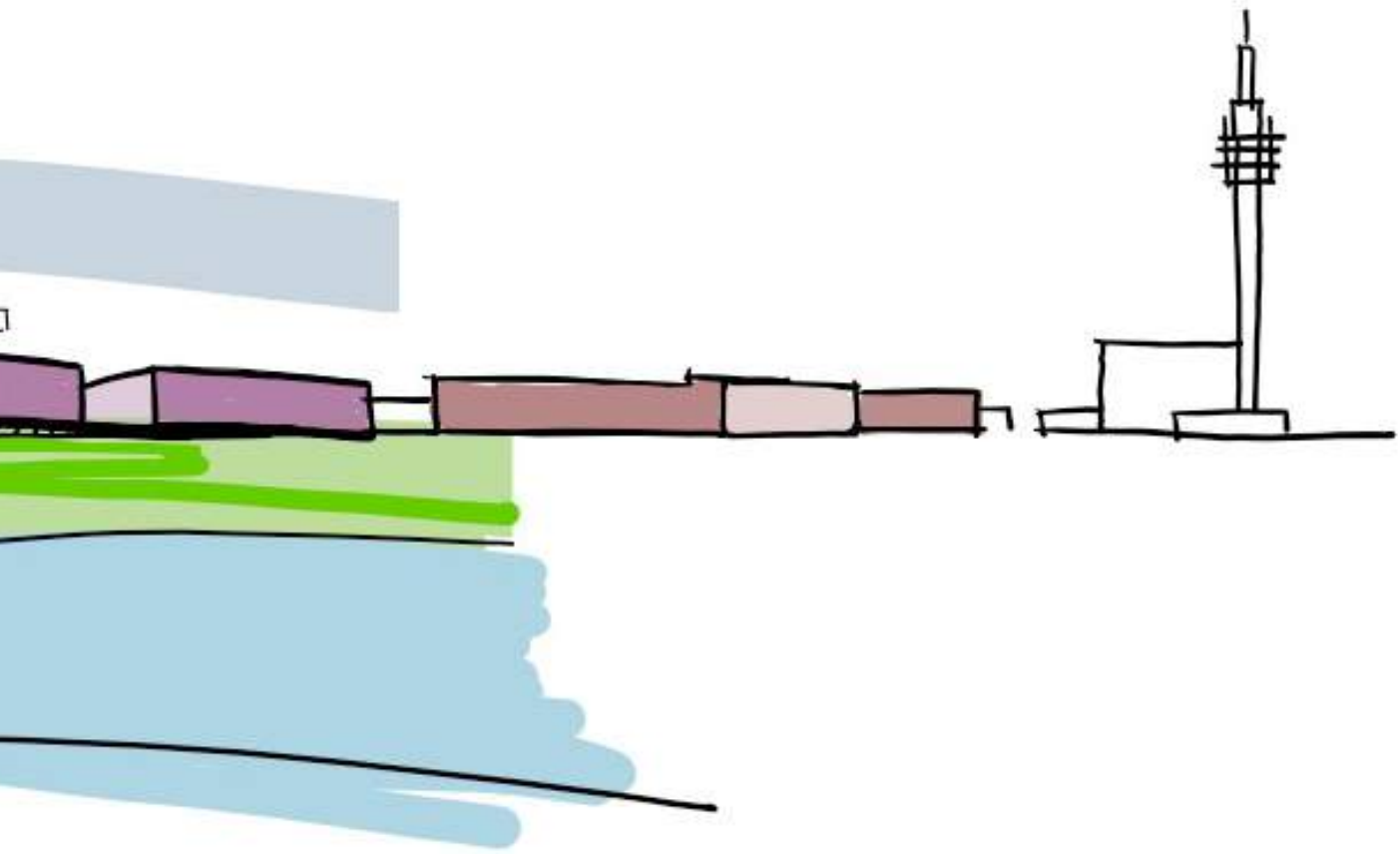


SAMENVATTING

voor mobiliteit sluit als vanzelfsprekend aan op lange lijnen in de directe omgeving en op de infrastructuur van stad en regio. Het gebied komt hiermee uit zijn isolement en wordt volwaardig onderdeel van de stad. Het raamwerk van groen, water en landschap wordt de andere drager van het gebied. Dit krijgt vorm door een robuuste water- en groenstructuur zowel in het gebied ten noorden als ten zuiden van het spoor. Deze groenstructuur hecht Oostpoort als nieuwe buitenpoort aan het buitengebied: het Liedelandchap, Spaarnwoude en de Stelling van Amsterdam. Het voorziet Oostpoort van een krachtige identiteit en de karakteristieke landschappelijke sfeer vormt een sterke basis voor een aantrekkelijk woonmilieu.

In de Oostpoort presenteert Haarlem zich op een vernieuwende manier door een hoge dichtheid en een interessante mix van functies. Naast woningbouw wordt hier ruimte geboden aan een gemengd programma met bedrijven, kantoren, enkele gemakswinkels en andere (onderwijs)voorzieningen. Intensief ruimtegebruik geldt hierbij als voorwaarde voor een hoge kwaliteit in gebiedsontwikkeling. Daarom worden de verschillende functies op een slimme manier met elkaar gecombineerd, zowel naast elkaar als boven elkaar. Flexibiliteit is hierbij uitgangspunt.

De Ontwikkelvisie toont het duurzame toekomstperspectief voor de lange termijn. Het is een strategische visie en derhalve nog globaal van karakter. De volgende stap wordt een Strategienota, gericht op de spelregels voor bouwen en kwaliteit, fasering, met participatie met omwonenden en belanghebbenden en duurzame inpassing van omliggende bedrijven. Deze Ontwikkelvisie en de uitwerking hiervan in de Strategienota zijn samen de basis voor verdere stappen naar de uitvoering.







1. OOSTPOORT IN ONTWIKKELING!

Haarlem Oostpoort gaat een nieuwe toekomst tegemoet: van rommelige stadsrand naar nieuwe entree van de stad. Haarlem Oostpoort is één van de acht ontwikkelzones van Haarlem, waarvoor de gemeente stevige ambities koestert. Dit vraagt om een heldere gebiedsaanpak en een goede samenwerking met bewoners en private en maatschappelijke partijen in de Alliantie Oostpoort.



Studiegebied Oostpoort - ten noorden en ten zuiden van het spoor



Plangebied in vogelvlucht, kijkend richting Zuiderpolder en Parkwijk

OOSTPOORT IN ONTWIKKELING!

1.1 Aanleiding: waarom deze visie?

Waar ligt Haarlem Oostpoort?
Inzet van deze Ontwikkelvisie is de duurzame gebiedsontwikkeling van het gebied rond het station Haarlem Spaarnwoude. We kijken hierbij 360 graden rondom het station: het gaat zowel om de herontwikkeling van het gebied ten noorden van het spoor, grenzend aan bedrijventerrein Waarderpolder, als de zuidzijde van het spoor, grenzend aan de woonwijk Zuiderpolder. Het plangebied omvat het gebied tussen de Oudeweg en het spoor en ten zuiden van het spoor tot aan de Diakenhuisweg. De Veerplas en het Joh. Enschedé complex begrenzen de oost- en westzijde van de gebiedsontwikkeling. Het gebied ligt op de overgang tussen bedrijventerrein de Waarderpolder en de woonwijken Zuiderpolder en Parkwijk aan de oostzijde van Haarlem.

Gebiedsurgentie: verrommeld, doorsneden, geïsoleerd
In de huidige situatie laat de kwaliteit en beleving van het gebied veel te wensen over. In de loop der jaren is het stationsgebied sterk verrommeld geraakt. Ten noorden van het station wordt het gebied gedomineerd door de overmaat aan asfalt, het autoparkeren en grote bedrijven zoals IKEA en Teva. In de directe omgeving van het station bevinden zich braakliggende kavels die al lange tijd wachten op ontwikkeling. Rond het station zijn los van elkaar steeds nieuwe reisvoorzieningen toegevoegd, waardoor de omgeving een rommelige indruk geeft. Routes, fietsenstallingen, bushalten, P+R; het heeft geleid tot een onoverzichtelijk geheel. Ten zuiden van het station overheerst de brede weginfrastructuur en het wegviaduct aan de Camera Obscuraweg. Het gebied is doorsneden door infrastructuur, bebouwing ligt geïsoleerd en kent weinig samenhang. Voor fietsers en voetgangers is de 'spaghetti' van autoinfrastructuur moeilijk oversteekbaar. Maar bovenal: het gebied is bepaald niet het visitekaartje van Haarlem, als je hier de stad binnenrijdt.

Een flinke kwaliteitsimpuls voor Oostpoort
Haarlem Oostpoort vraagt om een forse kwaliteitsimpuls voor de toekomst. Dat is de aanleiding voor deze Ontwikkelvisie in combinatie met de ambitie van Haarlem om in woningaantal te groeien. Met deze visie wil de gemeente Haarlem haar eigen gemeentelijke kavels tot ontwikkeling (laten) brengen, maar ook kansen creëren voor een kwaliteitsimpuls op aangrenzende kavels. Dit alles in het licht van de ambities voor stedelijke ontwikkeling, bereikbaarheid en duurzaamheid.

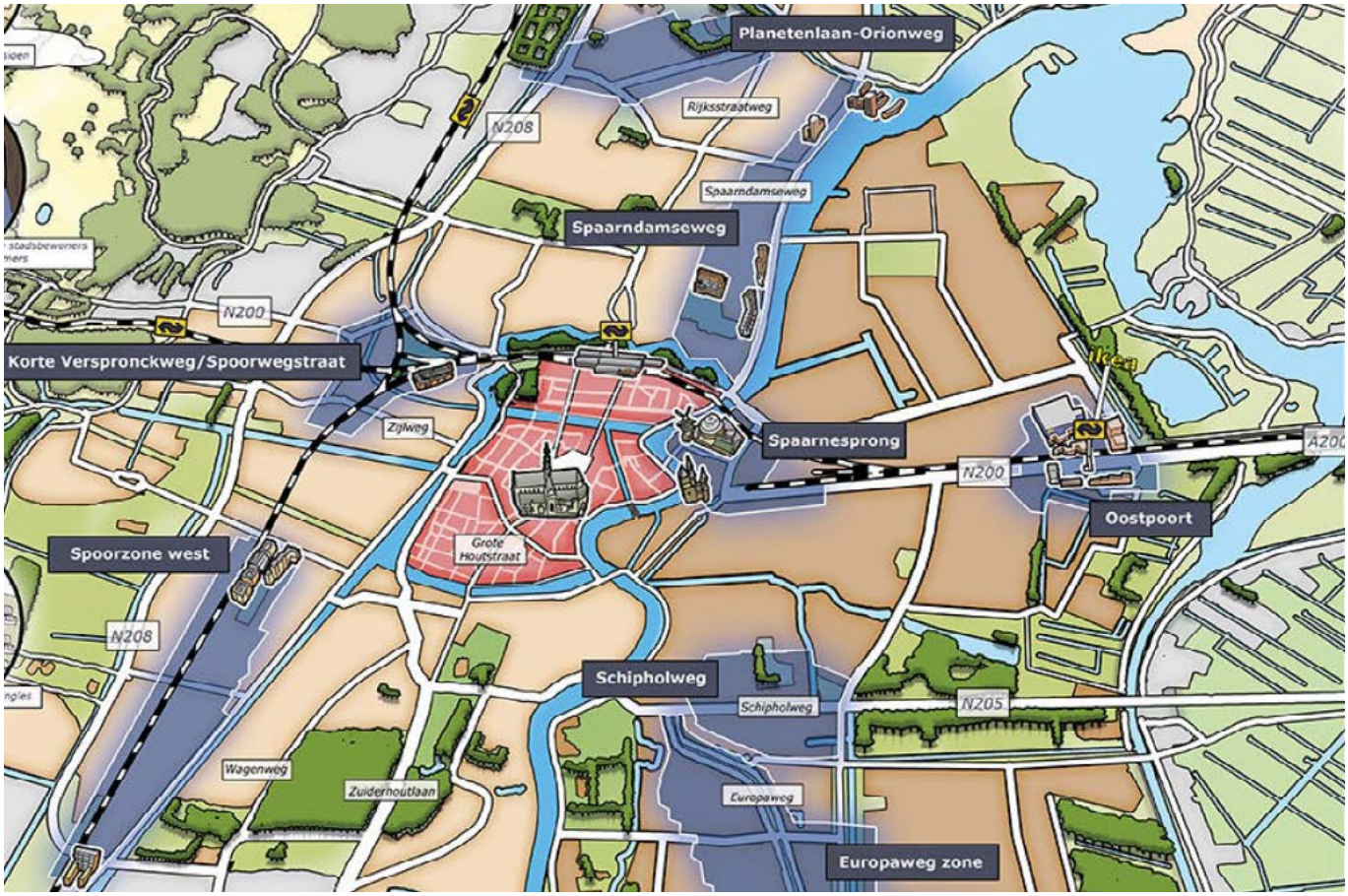
1.2 Beleidscontext: groei van Haarlem

Een rijke geschiedenis van plannen...
Deze Ontwikkelvisie is niet het eerste plandocument voor de gebiedsontwikkeling van het gebied Haarlem Oostpoort. In de afgelopen jaren hebben diverse plannen het licht gezien. Zo is er in 2003 al een Masterplan Spoorzone ontwikkeld onder leiding van stedenbouwkundige Riek Bakker. Daarna volgden diverse stedenbouwkundige studies van toenmalige stadsbouwmeesters. In 2009 heeft de zogenoemde Taskforce Ruimtewinst van de provincie Noord-Holland een 'assist' uitgevoerd met voorstellen om Haarlem Oostpoort om te bouwen naar een grootschalige transferium met diverse functies, samengebracht in één gebouw. Dit heeft de gemeente in 2010 vertaald in een 'Gebiedsvisie Oostradiaal', waarin de gehele spoorzone tussen binnenstad en Oostpoort in beeld kwam. In deze Gebiedsvisie werden al maatregelen voor bereikbaarheid en ruimtelijke ontwikkeling gecombineerd. Ook vanuit het provinciale programma OV-knooppunten zijn meerdere onderzoeken uitgevoerd, zoals 'Maak Plaats' en een belevingsonderzoek, die informatie en kennis over het knooppunt Haarlem Spaarnwoude leveren.

Een aantal plandocumenten, zoals het Masterplan en de Gebiedsvisie, is weliswaar bestuurlijk vastgesteld, maar bleken in praktijk weinig beleidsmatige of bestuurlijke prioriteit te krijgen. Tot op heden ontbeerden plannen de werking en kracht om als kompas te dienen voor gebiedsontwikkeling van het gehele gebied. Nu ook private initiatieven in het gebied plaatsvinden, en investeerders en ontwikkelaars actief zijn, ontstaat er momentum om de ontwikkeling van Haarlem Oostpoort van de grond te krijgen. De Ontwikkelvisie is nodig om kader en structuur te geven aan marktinitiatieven.

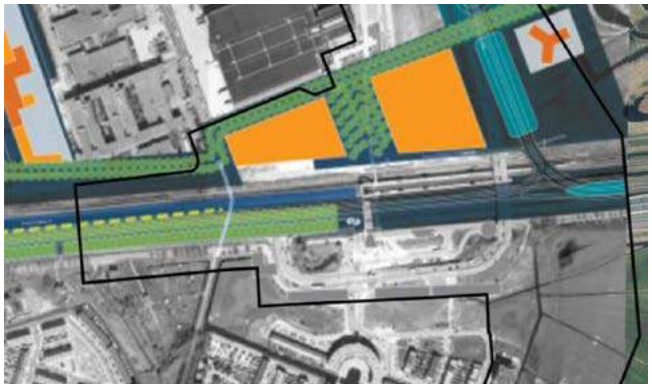






De acht ontwikkelzones in Haarlem

Masterplan Spoorzone, 2003



Stedenbouwkundig plan Joop Slangen, 2005



Advies Taskforce Ruimtewinst, 2009



Gebiedsvisie Oostradiaal, 2010



Eerdere stedenbouwkundige plannen voor de Oostpoort

Groeiende urgentie in beleid en bestuur
Deze Ontwikkelvisie wil en kán wel die richtinggevende ontwikkelkracht bieden. Aan de basis van deze visie ligt een breed gedeeld gevoel van urgentie. Ten eerste groeit de urgentie van partijen in en om het gebied zelf. In de brede Alliantie van overheden, eigenaren, vervoerders, bedrijven, investeerders, ontwikkelaars, bewonersgroepen en maatschappelijke partijen groeit er momentum om nu écht werk te maken van de gebiedsontwikkeling, en die herontwikkeling ook te starten. Binnen de Alliantie is men erin geslaagd om belangentegenstellingen tussen werken en wonen te overbruggen, en hiermee de weg vrij te maken voor de gebiedsontwikkeling van Oostpoort.

Tevens is de urgentie in beleid en politiek sterk gegroeid. Met het lanceren van de zogenoemde 'Propositie' van de Alliantie Haarlem Oostpoort is de duurzame gebiedsontwikkeling hoog op de bestuurlijke agenda komen te staan. In het coalitieakkoord van het gemeentebestuur is deze Propositie omarmd en is ingestemd met de ontwikkeling van een gemengd stedelijk gebied.

Beleidscontext: Groei van Haarlem en OV-knooppunten
De ontwikkeling van Haarlem Oostpoort is onderdeel van het brede gemeentelijke programma 'Groei van Haarlem'. Met dit programma heeft de gemeente zich ten doel gesteld om 10.000 woningen te realiseren tot 2025. Een groot deel van deze bouwopgave moet worden gerealiseerd in de acht aangewezen ontwikkelzones binnen de gemeente Haarlem. Oostpoort is één van deze ontwikkelzones waar relatief in korte tijd een substantieel aantal woningen gerealiseerd kan worden. De provincie Noord-Holland ondersteunt de ontwikkeling van Haarlem Oostpoort mede vanuit het programma OV-knooppunten. Vanuit dit programma wordt ingezet op bundeling van stedelijke ontwikkelingen rondom knooppunten van openbaar vervoer. Bovendien is Haarlem Oostpoort één van de regionale sleutelprojecten binnen de metropoolregio Amsterdam (MRA) voor de verstedelijkingsopgave op regionaal niveau.

1.3 Ontwikkelvisie: doelen en aanpak

Inhoudelijk doel: richtinggevend toekomstperspectief
Het doel van de Ontwikkelvisie is het schetsen van het richtinggevende toekomstperspectief voor de duurzame gebiedsontwikkeling van Haarlem Oostpoort. Een toekomstperspectief gericht op het realiseren van een nieuw compact, stedelijk woon- en werkgebied, divers en gemengd met een gevarieerd aanbod van maatschappelijke en recreatieve voorzieningen, in een goed bereikbare en aantrekkelijke, groene leefomgeving. Ambitie is om van Haarlem Oostpoort een aantrekkelijke en volwaardige entree van de stad te maken. Haarlem presenteert zich hier op een 21e eeuwse manier.

De Alliantie Haarlem Oostpoort ziet grote kansen voor de ontwikkeling van Haarlem Oostpoort als multimodaal OV-knooppunt én als aantrekkelijke entree voor de stad. De betrokken publieke, private, maatschappelijke en particuliere partijen delen met elkaar het perspectief van de 'Poort' tussen Haarlem en metropoolregio, tussen stedelijk gebied en landschap. Op regionaal niveau wordt Oostpoort gezien als een belangrijk OV-knooppunt en stedelijk ontwikkelingsgebied op lange termijn, als brandpunt binnen de metropoolregio Amsterdam. En ook op stadsniveau zijn partijen het erover eens dat Oostpoort grote kansen biedt voor de ontwikkeling van woningbouw en andere stedelijke functies, met volle aandacht voor de gevestigde bedrijven in en om het gebied. Het concept 'nieuwe 'stadspoort' biedt grondslag voor partijen om tot deze breed gedragen Ontwikkelvisie te komen.

Procesdoel: verankeren van samenwerking als Alliantie
Met deze Ontwikkelvisie markeren we ook procesmatig het resultaat van het samenwerking van een breed en divers gezelschap van partijen in en rond het gebied. Wat medio 2017 begon met een verkennend 'Alliantiegesprek', is gevolgd door een sterk interactief traject van participatie en samenwerking met alle relevante partijen. Dat maakt deze Ontwikkelvisie niet alleen van en voor de gemeente. Integendeel, het is de breed gedragen Ontwikkelvisie van de Alliantie Haarlem Oostpoort. Als inhoudelijk resultaat van vele, vele partijen die vanuit hun





















Huidige situatie van Haarlem Oostpoort

ideeën en belangen, vanuit kennis en ervaringen hebben bijgedragen aan de totstandkoming van deze visie. Dat betekent zeker niet dat alle partijen het overal over eens zijn: een zorgvuldig gebiedsgericht participatieproces toont ook de verschillen in belang en positie. Dan gaat het vaak om bescherming van eigen belangen in relatie tot de collectieve ambities als geheel. Over de hoofdlijnen van deze Ontwikkelvisie is naar schatting 80 tot 90% van de betrokken partijen het eens. Resterende kwesties vragen om specifiek maatwerk op locatie, met de direct betrokken partijen. Met deze Ontwikkelvisie is het fundament gelegd.

Aanpak: twee sporen voor korte én lange termijn
Afgelopen jaar hebben we intensief gewerkt aan de duurzame gebiedsontwikkeling langs twee sporen van ontwikkeling. Het gemeenschappelijke perspectief uit de Propositie van de Alliantie hebben we vertaald naar twee ontwikkelsporen: één gericht op de korte termijn en de andere voor de lange termijn. Beide sporen lopen parallel, maar verschillen in realisatietermijn.

Korte termijn perspectief: Placemaking (< 2025)
In gang zetten van concrete, tijdelijke uitvoeringsmaatregelen om het gebied te veraangenamen en aantrekkelijk te maken: placemaking. En hiermee Oostpoort op de kaart zetten voor bewoners en bedrijven, maar ook voor andere overheden, ontwikkelaars en investeerders om de potenties zichtbaar te maken. Vooruitlopend op de verdere gebiedsontwikkeling.

Product: Actieprogramma voor placemaking met de inhoudelijke uitwerking van tijdelijke maatregelen, betrokken partijen, randvoorwaarden als basis voor besluitvorming.

Lange termijn perspectief: Ontwikkelvisie (> 2030)
Het maatregelenpakket (14 maatregelen) uit de Propositie van de Alliantie uitwerken tot een samenhangende visie op de duurzame gebiedsontwikkeling van het gebied. Opstellen van een strategische Ontwikkelvisie als richtinggevend toekomstperspectief voor 2030. Dit als grondslag voor een concreet ontwikkelingskader voor de aanbesteding van gemeentelijke gronden.

Product: Ontwikkelingsvisie voor gebiedsontwikkeling met hoofdlijnen van de infrastructuur, groenstructuur, functieprogramma, kwaliteitsbeelden als basis voor publieke besluitvorming en voor een nieuw bestemmingsplan en een toetsingskader voor projecten van private partijen.

Dit voorliggende product is de Ontwikkelvisie waarin het lange termijn perspectief wordt geschetst. Parallel hebben we een separate rapportage opgesteld voor de placemaking op korte termijn. De beide producten samen moeten leiden tot besluiten over inzet, uitvoering, aanbestedingen, in ontwikkeling brengen van (gemeentelijke)gronden en de benodigde bestemmingswijzigingen.

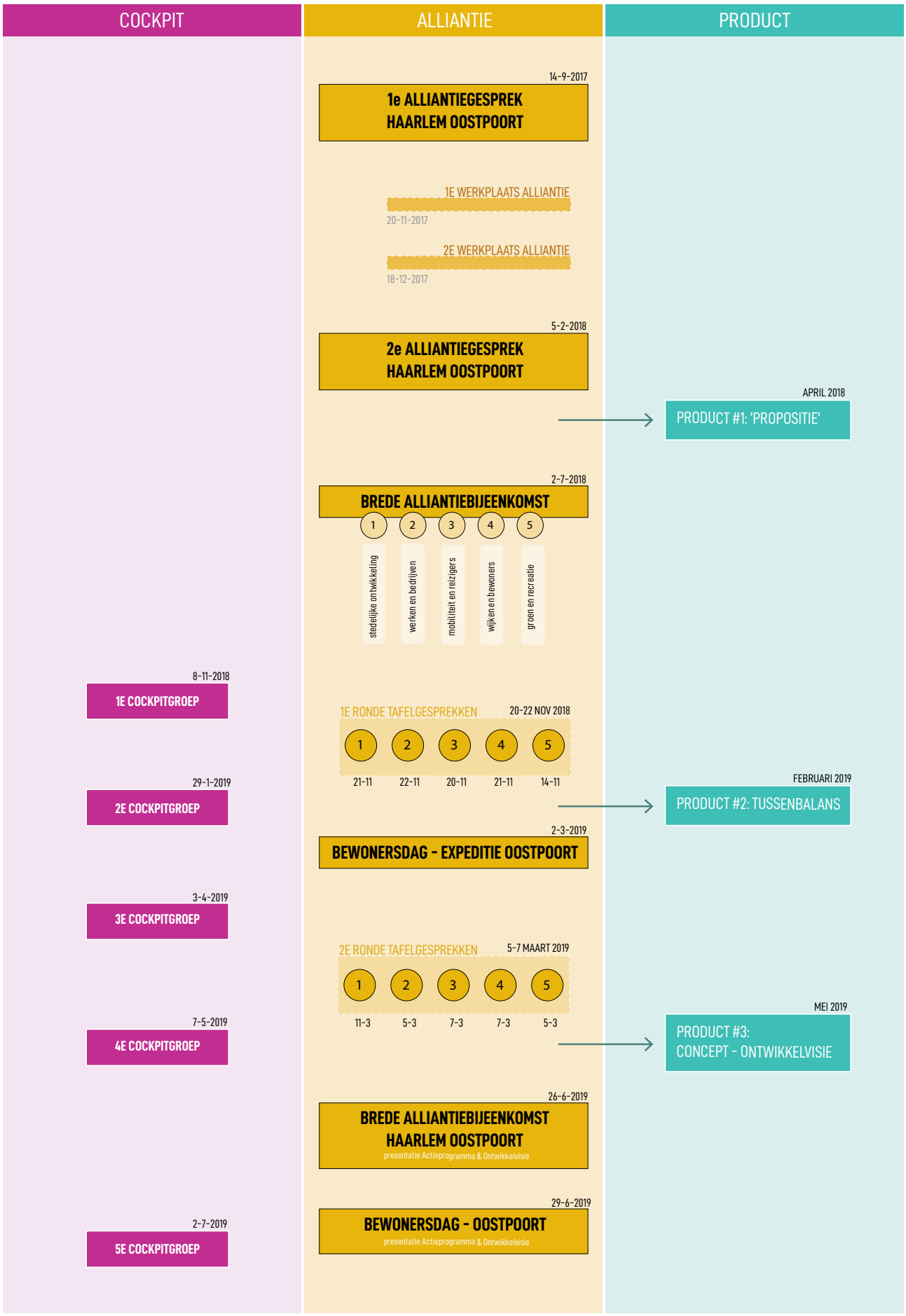
1.4 Samenwerking: proces en besluitvorming

Een brede Alliantie voor Haarlem Oostpoort
Sinds de start van het zogenoemde 'Alliantiegesprek' in september 2017 zijn er grote stappen gezet naar een brede alliantie van publieke, private, maatschappelijke en particuliere partijen. Een breed en divers samengesteld groep stakeholders in en om het gebied: naast de gemeente en provincie, NS, ProRail, mobiliteitsorganisaties, bedrijfsleven en Industriekring Haarlem, ontwikkelaars, corporaties en investeerders, grote vastgoed- en grondeigenaren, maar ook bewonersorganisaties, wijkraden, recreatie- en natuurorganisaties, belangengroepen, onderwijsinstellingen, maatschappelijke instellingen en zorgorganisaties. Een groep geallieerd op het gedeelde toekomstperspectief voor Haarlem Oostpoort.

Propositie en Alliantiepact voor Oostpoort
Partijen zijn actief met elkaar de dialoog aangegaan over de toekomstige ontwikkeling van Haarlem Oostpoort. In de eerste fase heeft dit geleid tot een gedeelde perceptie over de urgentie kwesties en kansen voor het gebied. In twee Werkplaatsen zijn deze ontwerpend verkend naar een aantal oplossingsrichtingen. Dit heeft geleid tot een zelfverkozen prioriteitsstelling van 14 maatregelen die zijn vastgelegd in een Propositie en een informeel 'Alliantiepact' begin 2018. Met dit Alliantiepact is een







Samenwerkingsproces van de Alliantie Haarlem Oostpoort

OOSTPOORT IN ONTWIKKELING!

doorbraak bereikt in de gevestigde (bedrijfs)belangen, waardoor ruimte is gekomen om andere functies in Oostpoort te ontwikkelen. Dit maakt de weg vrij voor de integrale gebiedsontwikkeling van een gemengd stedelijk gebied. En dit is overgenomen in het huidige coalitieakkoord van het gemeentebestuur, en verankerd geraakt in de beleidsontwikkeling voor Haarlem Oostpoort.

Twee Tafelronden met vijf thematische tafels
Het afgelopen jaar hebben we alle deelnemers aan de Alliantie opnieuw breed betrokken bij de totstandkoming van deze visie. Inmiddels was het aantal betrokkenen over de 100 personen, waardoor we de Alliantie hebben opgedeeld in vijf thematische Tafels (stedelijke ontwikkeling, werken en bedrijven, mobiliteit en reizigers, wijken en bewoners, en groen en recreatie). In november 2018 hebben we een 1e Tafelronde van deze vijf tafels georganiseerd over de toekomstige identiteit van Oostpoort en de vertaling hiervan in functies en programma's. Dit hebben we gedaan aan de hand van een interactieve 3D-LEGO maquette van 5 x 5 meter van het gebied. Tijdens de 2e Tafelronde van de vijf tafels in maart 2019 hebben we de hoofdlijnen van de Ontwikkelvisie gepresenteerd en via een tentoonstelling de feedback van steunbetuigingen en kritische noten op een interactieve manier opgehaald. Naast deelname van bewonersgroepen aan de Tafelronden, hebben we een brede bewonersdag – Expeditie Oostpoort – georganiseerd met fietsexcursies en deelname van meer dan 100 bezoekers. Dit alles ligt aan de basis van deze Ontwikkelvisie.

'Cockpitgroep' met de directe Alliantiepartners
Het afgelopen jaar hebben we de samenwerking ook meer geformaliseerd en verder verstevigd door oprichting van een zogenoemde '*Cockpitgroep*' van de Alliantie.

Primair hebben gemeente en provincie hiermee directe samenwerking gevonden met alliantiepartners die met hun achterbannen het verschil kunnen maken.
De Cockpitgroep is ondersteund door een slagvaardig, jong kernteam en door een serie intern gemeentelijke Werkplaatsen, waarin de beleidsambities en expertise van verschillende gemeentelijke afdelingen zijn samengebracht in de totstandkoming van deze visie.
Bovendien hebben we adviezen gekregen, gericht op ontwerp en kwaliteit van een zeer ervaren *Intervisieteam*, bestaande uit Spoorbouwmeester Eric Luiten, Marlies van Diest en Thijs Asselbergs. En ook de *Adviescommissie Ruimtelijke Kwaliteit* (ARK) heeft het kernteam geadviseerd over de hoofdlijnen van deze Ontwikkelvisie.

Status en besluitvorming van de Ontwikkelvisie
Deze Ontwikkelvisie is opgesteld onder begeleiding van de Cockpitgroep van de Alliantie, onder voorzitterschap van wethouder Floor Roduner. Het doel is deze Ontwikkelvisie ter besluitvorming voor te leggen aan het College van B&W en de gemeenteraad van de gemeente Haarlem, en tevens ter besluitvorming aan te bieden aan Gedeputeerde Staten van de provincie Noord-Holland.
Na vaststelling door het College van B&W wordt deze Ontwikkelvisie formeel voorgelegd voor inspraak. In een periode van 6 weken is er ruimte voor discussie, reacties en indiening van zienswijzen. Na de inspraakperiode worden alle ingebrachte zienswijzen verwerkt in de definitieve Ontwikkelvisie die in het najaar formeel door de gemeenteraad wordt vastgesteld. De definitieve Ontwikkelvisie zal ook ter besluitvorming worden aangeboden aan het College van Gedeputeerde Staten.
Dit geeft de Ontwikkelvisie bestuurlijke status en formeel rechtskracht als basis voor het nieuwe bestemmingsplan en de uitvoeringsstrategie.






IKEA



2. AMBITIE: NIEUWE STADSENTREE

De strategische ligging en de bereikbaarheid, met kwaliteiten als buitenpoort en entree van Haarlem, maakt het mogelijk om Oostpoort met een stevige identiteit te ontwikkelen. Het gebied biedt kansen voor verdichten en hoger bouwen, met kwaliteit en duurzaamheid. De gewenste identiteit in de toekomst: een regionale 'stadspoort' met een duidelijke economische functie in de metropoolregio Amsterdam. Met ruimte voor smaakmakers. Een gebied waar lef wordt getoond.



Oude Amsterdamsevaart richting Haarlem



1930 Amsterdamsevaart richting Amsterdam

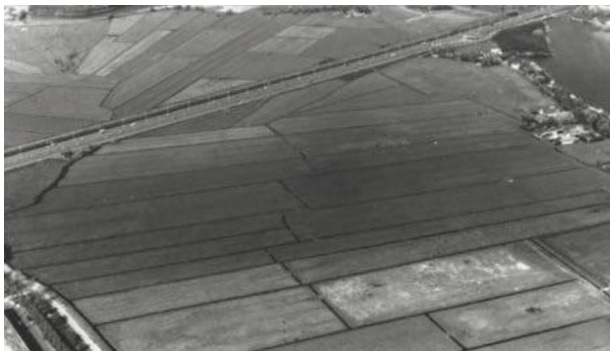
blauwetram.nl



Tramlijn Amsterdam-Haarlem bij halte Spaarnwoude

FASEN VAN BEBOUWING IN OOSTPOORT

gemeente-archief



Onbebouwde Veerpolder

gemeente-archief



1987 Kegge-Stastokviaduct

gemeente-archief



1994 Veerplas

gemeente-archief



1998 IKEA en station Spaarnwoude

2. AMBITIE: NIEUWE STADSENTREE

2.1 Historische ontwikkeling

Haarlem Oostpoort is sinds de aanleg van de trekvaart onderdeel geweest van een belangrijke transportcorridor en entreegebied van Haarlem 'avant la lettre'. Het gebied fungeerde lange tijd als doorvoerplek maar sinds de aanleg van de viaducten Stastok en Kegge, vestiging van enkele grote bedrijven (waaronder IKEA) en de aanleg van het station, ook steeds meer als eindbestemming.

Van veenontginning tot elektrische tram
De verkavelingsstructuur van het veenlandschap is gericht op oudere pré-stedelijke elementen in het landschap, zoals de Oude Haarlemmerweg (Oudeweg) en watergang het Vuilrak richting Penningsveer. Deze zijn in de 20e eeuw aangepast om plaats te maken voor de bedrijventerreinen. Ten behoeve van waterberging en recreatie is de Veerplas aangelegd, waardoor het overgebleven veenlandschap met de kenmerkende radiale waaierverkaveling alleen nog langs de rand en aan de overzijde van de Binnenliede waarneembaar is. De aanleg van de Stelling van Amsterdam heeft ook invloed gehad op de cultivering van het open landschap vanaf de oostzijde van het water.

Het gebied kent twee sterk structurerende elementen die parallel lopen in het landschap: de Amsterdamsevaart (sinds 1631) en de spoorlijn (sinds 1832). Tezamen met de uitbreiding van de weg hierlangs en tussen 1904 en 1957 ook een elektrische tram, werd deze oostwestelijke lijn in het landschap een steeds bredere grens tussen noord en zuid. Een aftakking van het tramspoor langs de Amsterdamsevaart liep tussen 1900 en 1940 naar het zuiden, langs de Joodse begraafplaats, en bepaalde mede de structuur en opzet van de Parkwijk en de Zuiderpolder.

Van de ontwikkelingen in de afgelopen tien eeuwen zijn nog vele structuren en elementen in Oostpoort en omgeving zichtbaar. Delen hiervan kunnen geïntegreerd of opgewaardeerd worden in de gebiedsontwikkeling. In de tabel zijn de ontwikkelingen benoemd die plaats vonden in en rondom het Oostpoortgebied in het (toen nog) open veenweidegebied. Op de kaart met de situatie van 1950 zijn nagenoeg nog alle genoemde elementen te vinden.

10e - 13e eeuw: ontginning veengronden, resulterend in kenmerkend *slagenlandschap* (thans veenweide-gebieden), zoals de Veerpolder.

1521: aanleg vaste verbinding ter plaatse van het huidige Penningsveer over rivier de Liede. Tot die tijd was ter plaatse een veer. De route tussen Haarlem en Amsterdam via Penningsveer, Spaarnwoude, Halfweg en Sloterdijk was de kortste verbinding over land met Amsterdam. De *Oudeweg* (toen "Oude Haarlemmerweg") was de verbinding naar Haarlem.

1631: start dienst trekschuiten tussen Haarlem en Amsterdam (*eerste trekvaart* in Holland).

1762: Jaagpad langs de trekvaart krijgt wegverharding: ontstaan van de *Haarlemmerweg*. De trekschuit was de meest comfortabele en regelmatige vorm van transport in de 17e en 18e eeuw.

1839: start treindienst Amsterdam en Haarlem (*eerste Nederlandse spoorlijn*). De trekschuit legde het af tegen de snellere trein. Regelmatig scheepvaartverkeer eindigde in 1883.

1901: in gebruik name Fort bij Penningsveer en Fort bij de Liebrug (*Stelling van Amsterdam*). Oostpoort ligt binnen de schootcirkels en inundatiegebieden van deze forten.

1904 - 1957: elektrische tramlijn Amsterdam (Spui) - Haarlem (Tempeliersstraat) - Zandvoort. De lijn liep tussen trekvaart en Haarlemmerweg en behoorde tot de belangrijkste en drukste interlokale tramlijnen van Nederland. Vanaf 1957 is dit *buslijn 80* geworden.

1912 - 1935: stoomtreindienst Aalsmeer - Haarlem over huidige *Meerspoorpad*. Deze lijn kruiste de elektrische tram gelijkvloers bij het nog bestaande Station Rijksstraatweg (westzijde Oostpoort). De lijn loopt langs de toen al aanwezige *Joodse begraafplaats* (1877).



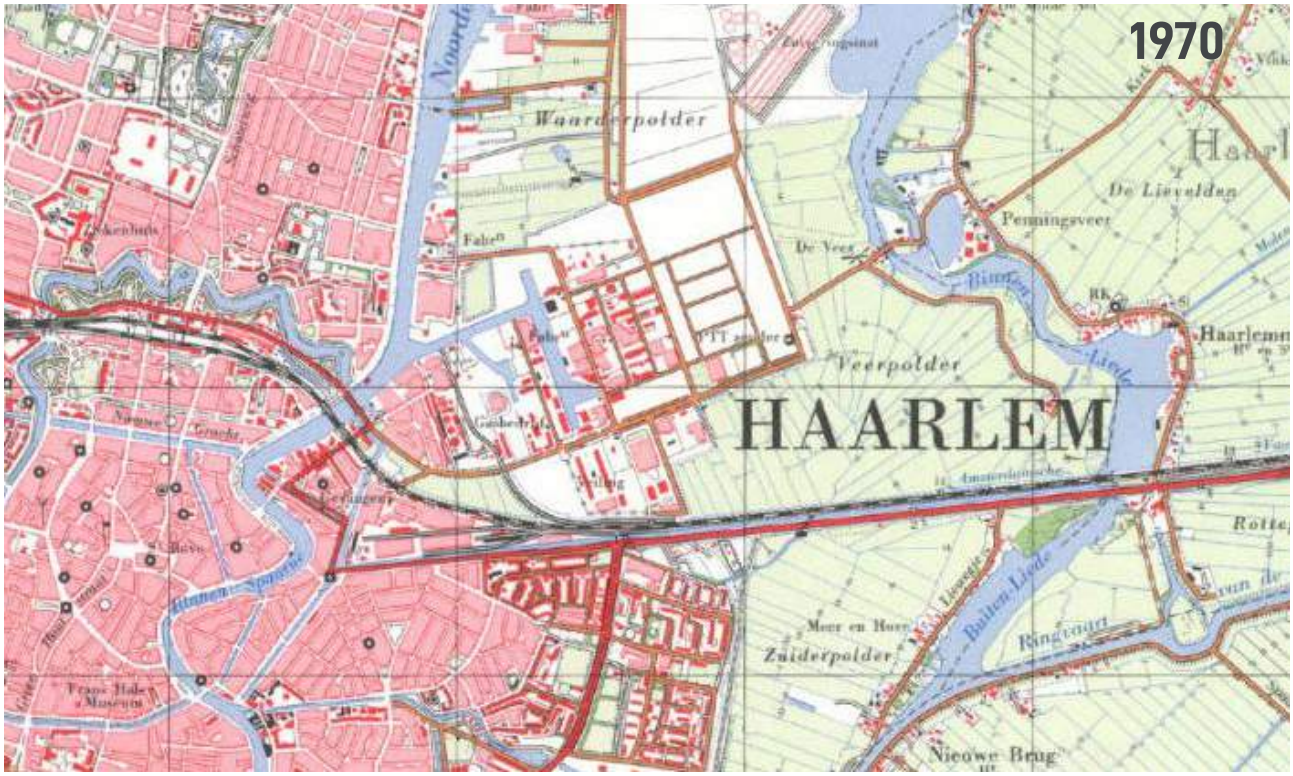


Kadaster



Op de kaart 1950 zijn alle belangrijke structuren vanaf de 10e eeuw tot WOII nog te vinden.

Kadaster



Op de kaart 1970 staat de planmatige verstedelijking van Haarlem in oostelijke richting (Waarderpolder en Parkwijk).

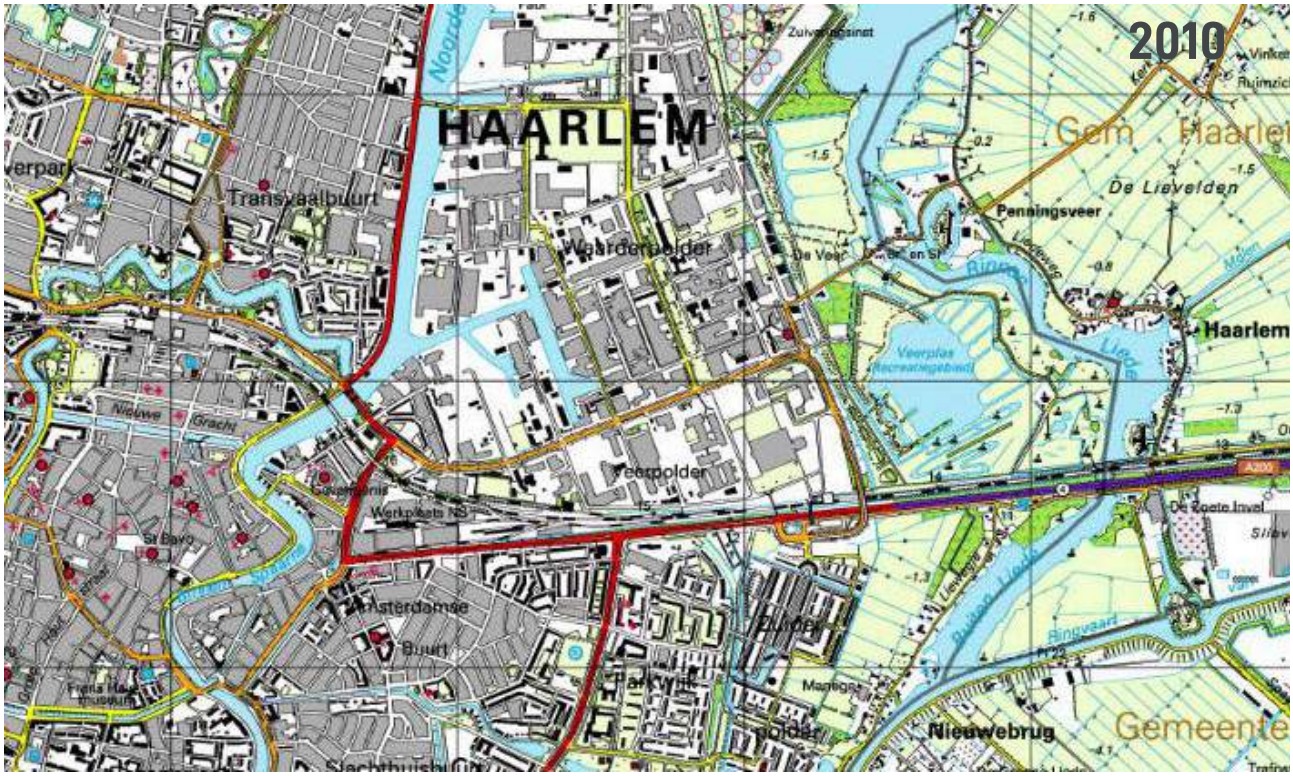
2. AMBITIE: EEN NIEUWE STADSENTREE

Kadaster



Op de kaart 1990 is de Oudeweg verbonden aan de N200 en ter plaatse van Oostpoort het zandpakket voor verdere verstedelijking, de beginbebouwing van Zuiderpolder is zichtbaar.

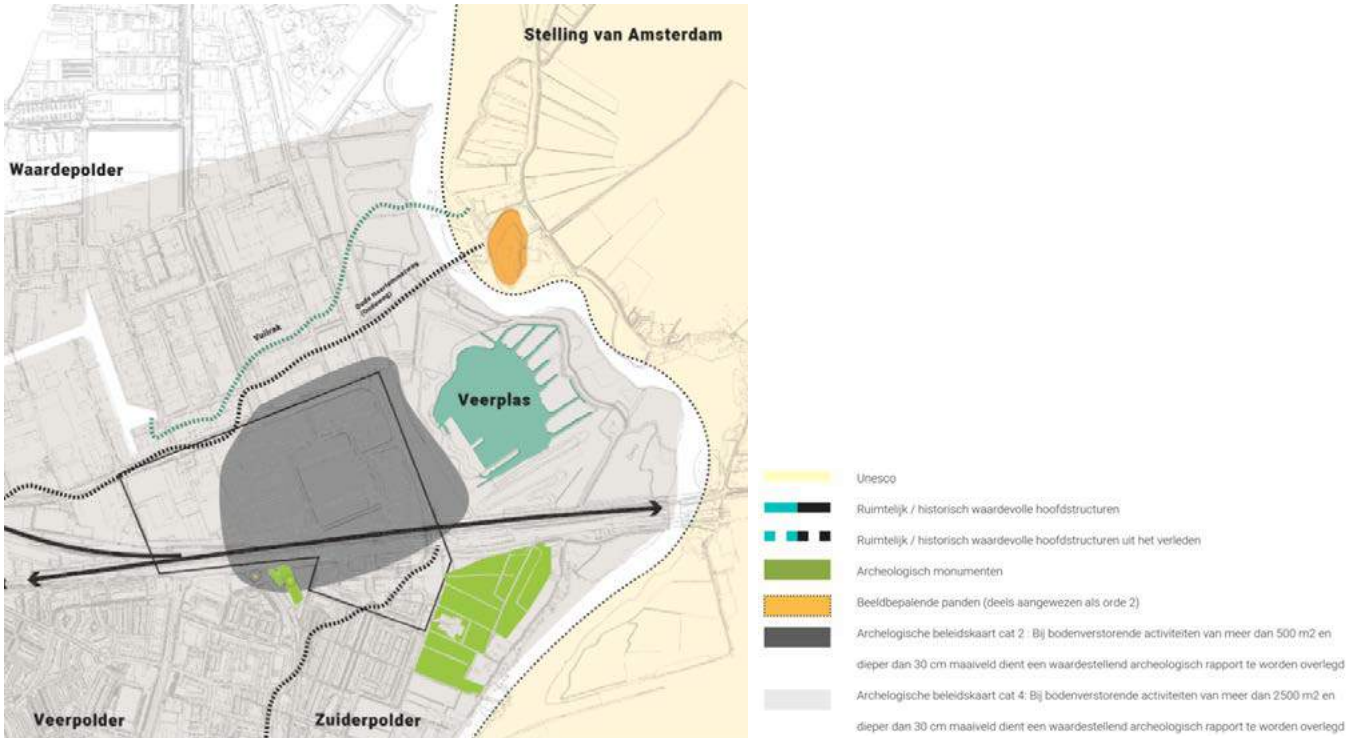
Kadaster



Op de kaart 2010 zijn gebouwen van Ikea en Teva en het station Spaarnwoude zichtbaar, woonwijk Zuiderpolder is gebouwd. De Veerplas is aangelegd in lijn van oude waaierverkaveling.



Een deel van Oostpoort valt onder de schootskringen van de forten van de Stelling van Amsterdam



Archeologische kenmerken in Oostpoort

2. AMBITIE: NIEUWE STADSENTREE

Snelle groei van de stad richting oosten
De Oostpoort ligt op het grensvlak van stad en veenweidegebieden. In feite ligt Oostpoort ook in het veenweidegebied, echter op een opgespoten zandlaag van 2 en deels 3 meter dik (zie hoofdstuk 5). De huidige situatie is een resultaat van snelle verstedelijking in de periode na 1955. In de periode tot 1975 is uitvoering gegeven aan een planmatige, oostwaartse aanleg en uitbreiding van het industrieterrein Waarderpolder, vanaf het gebied van de Lichtfabriek. In 1968 verschijnt het opvallendste gebouw: de 150 meter hoge PTT-zendmast.

Aan de zuidkant van de Oostpoort ontwikkelt zich de stad verder onder invloed van de stedelijke uitbreidingsplannen van onder andere L.C. Dumont met woonwijken die in verschillende periodes van de 20ste eeuw ontstaan. Het Meerspoorpad vormde tot de jaren negentig de nieuwe oostgrens van de stad (bouw Parkwijk). De uitbreiding van infrastructurele werken (verbreden N200, aanleg N205 en snelweg A9) leidt tot steeds meer verknoping van Haarlem in de regio, maar ook tot een toenemende barrièrewerking van infrastructuur. Het gebied Oostpoort kreeg daar een belangrijke plek in, als verbindingszone van de (op een nieuw tracé aangelegde) Oudeweg naar de N200 en A9. Het sluitstuk van het gebied is het hoge verkeerstalud met fly-over tussen de Waarderpolder en het veenweidegebied. De huidige structuur van en gebruiksfuncties in de Oostpoort zijn gevormd in de periode 1985-2010. In die periode vestigen zich grote bedrijven als IKEA en Teva, en wordt in 1998 het station Haarlem Spaarnwoude aangelegd.

Archeologie in beeld
Oostpoort ligt binnen de strandvlakte tussen de strandwal van Spaarnwoude en de Haarlemse strandwal. Er zijn aanwijzingen dat tussen de strandwallen kleinere strandwallen en zandopduikingen (Oude duinafzettingen) hebben gelegen die voor menselijk gebruik geschikt waren vanaf circa 5200 jaar geleden. Bij onderzoek aan de Swensweg, ten westen van de IKEA, werd in de strandvlakte enig reliëf aangetroffen (Oude duinafzetting met potentieel archeologisch niveau).

In het noordelijk deel van de wijk Zuiderpolder zijn aanwijzingen gevonden voor het gebruik van het veengebied dat is ontstaan op de strandvlakte (Bronstijd). Ook huisplaatsen en bewoningssporen uit de late middeleeuwen zijn daar aangetroffen, waaronder resten van een 12e eeuwse boerderij. In de Veerpolder, ter hoogte van de huidige kruising Bohnweg en Camera Obscuraweg, zijn ook resten van een boerderij uit de 12e eeuw gevonden. De sporen van de beide boerderijen bevonden zich direct op het veen en zijn verlaten na overstromingen aan het einde van de 12e eeuw.

Het uiterste zuidoostelijke deel van de Oostpoort grenst aan/valt binnen een Archeologisch Rijksmonument (532446). Hier worden bewoningssporen verwacht uit het middenneolithicum tot en met de midden ijzertijd (5200 tot 2250 jaar geleden). Bodemverstorende werkzaamheden dieper dan 30 cm beneden maaiveld zijn hier zonder een monumentenvergunning, verboden.

Binnen Oostpoort gelden twee beschermingscategorieën (zie Archeologische Beleidskaart). Het grootste gedeelte van de zone behoort tot categorie 2 (middelhoge archeologische verwachting), vanwege de verwachte kleine strandwallen en zandopduikingen, de bewoningssporen uit de prehistorie op het veen en bewoningssporen en huisplaatsen uit de late middeleeuwen. In deze zone kunnen ook resten, zoals beschoeiingen en kadewerken, verwacht worden die verband houden met de in 1631 tussen Haarlem en Amsterdam aangelegde trekvaart. Een klein gedeelte in het zuiden en het zuidoosten van de ontwikkelzone behoort tot de lagere categorie 4. Hier zijn geen aanwijzingen voor middeleeuwse huisplaatsen gevonden. De afdeling Omgevingsbeleid / Erfgoed van de gemeente heeft nadere gegevens, waaronder verkennend booronderzoek.

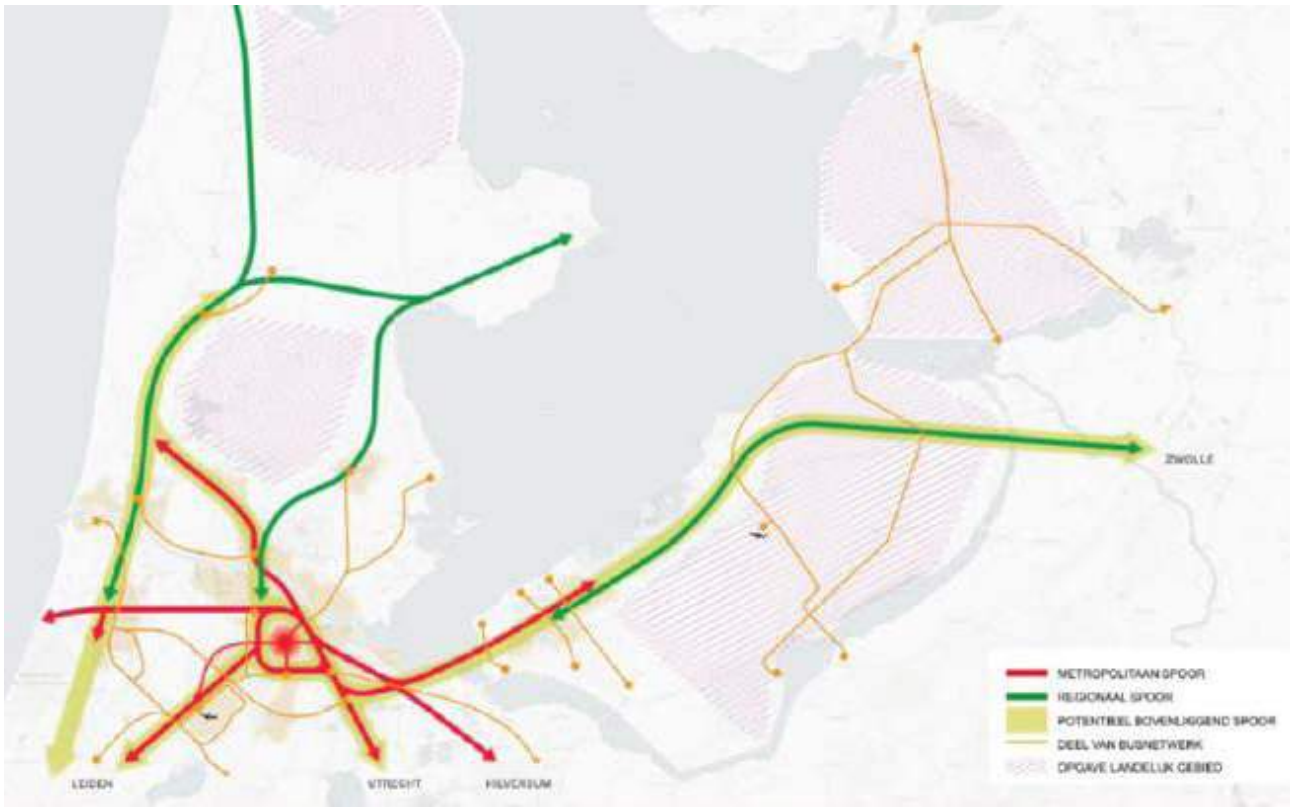
Cultuurhistorische waarden integreren
De overgang van Waarderpolder en Oostpoort naar het veenweidegebied is nu door de Oudeweg een rigide, rechte lijn in noord-zuid richting. Het is van belang dat bij ontwikkelingen in de stadsrand, goed wordt beoordeeld hoe stad en landschap in elkaar overgaan. De beleving





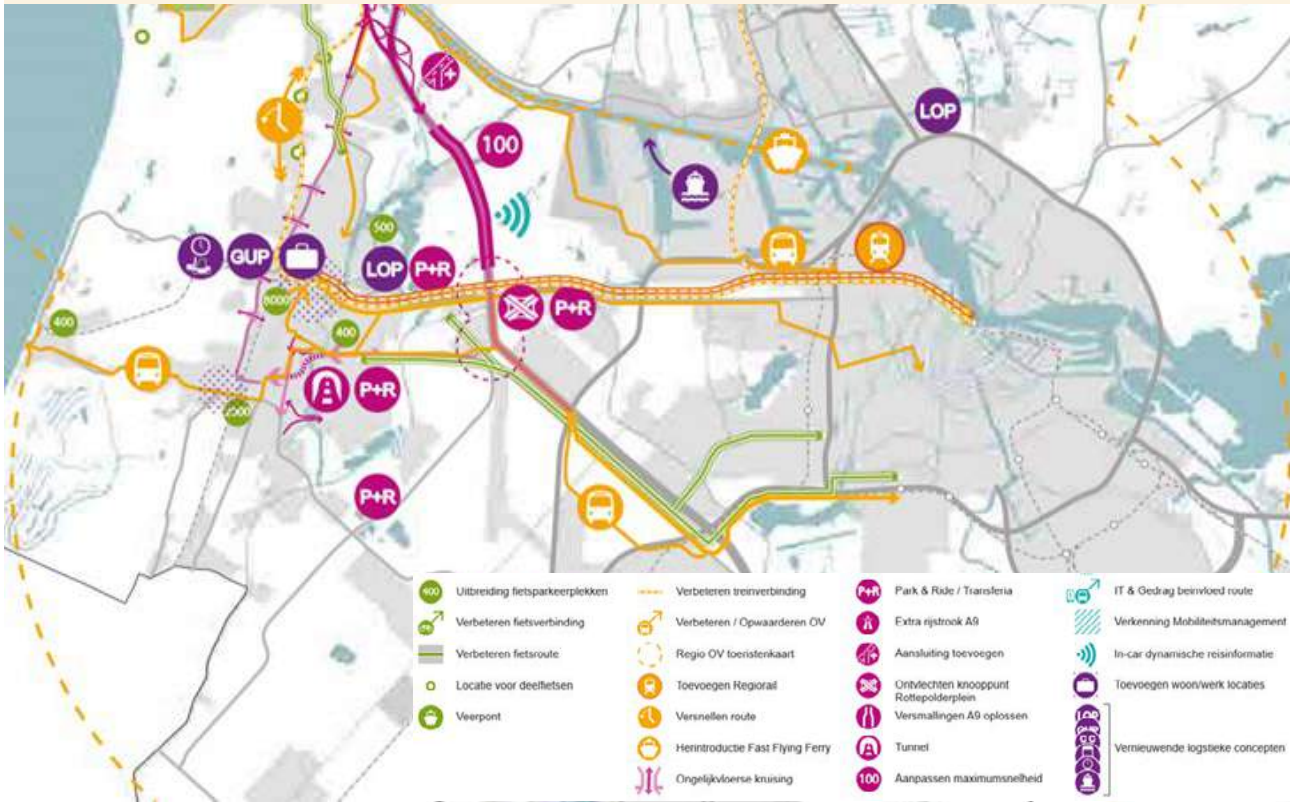
Regionale ambitie voor mobiliteit

Regionaal OV ambitiebeeld 2040



Spoor tussen Amsterdam en Haarlem, met Spaarnwoude als tussenstation, aangewezen als belangrijk metropolitaan spoor in de regio

MIRT-NowA

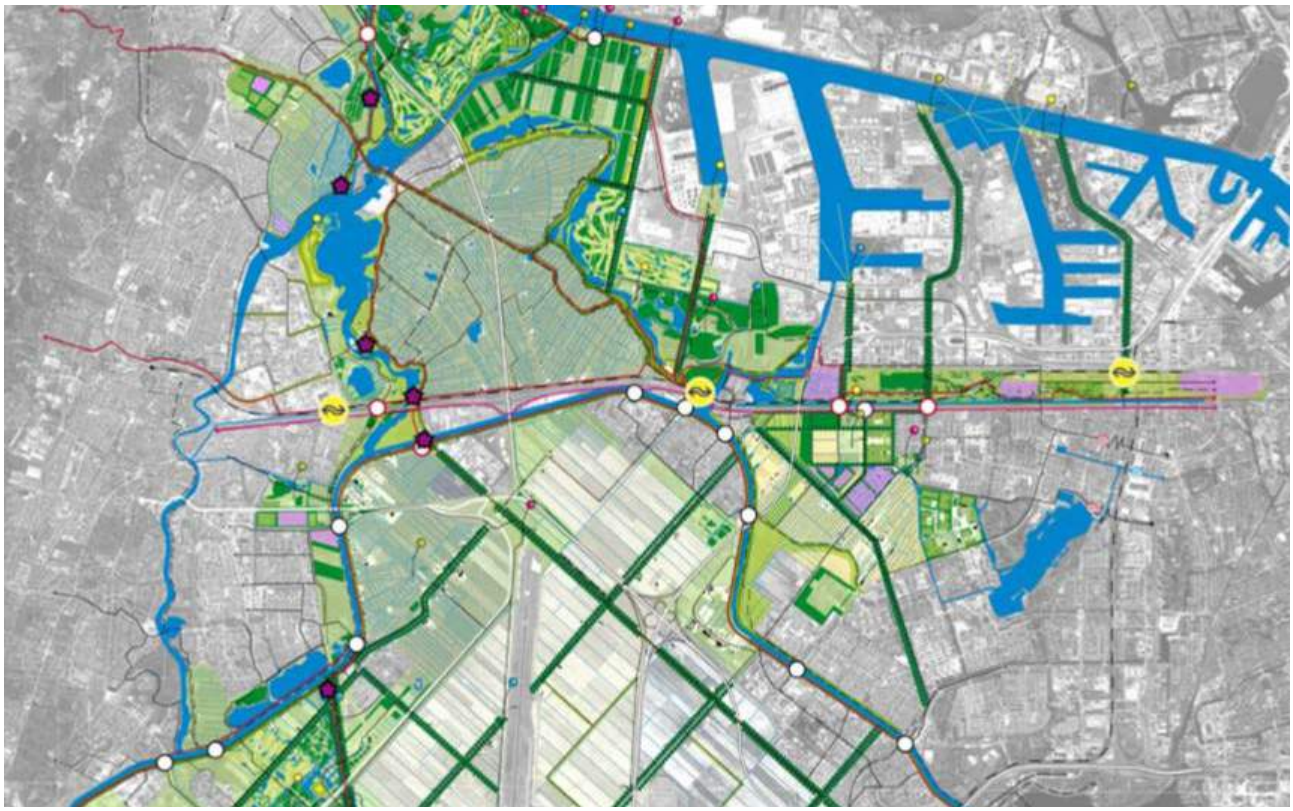


Station Spaarnwoude met belangrijke transferfunctie in de noordwestflank van de MRA

2. AMBITIE: NIEUWE STADSENTREE

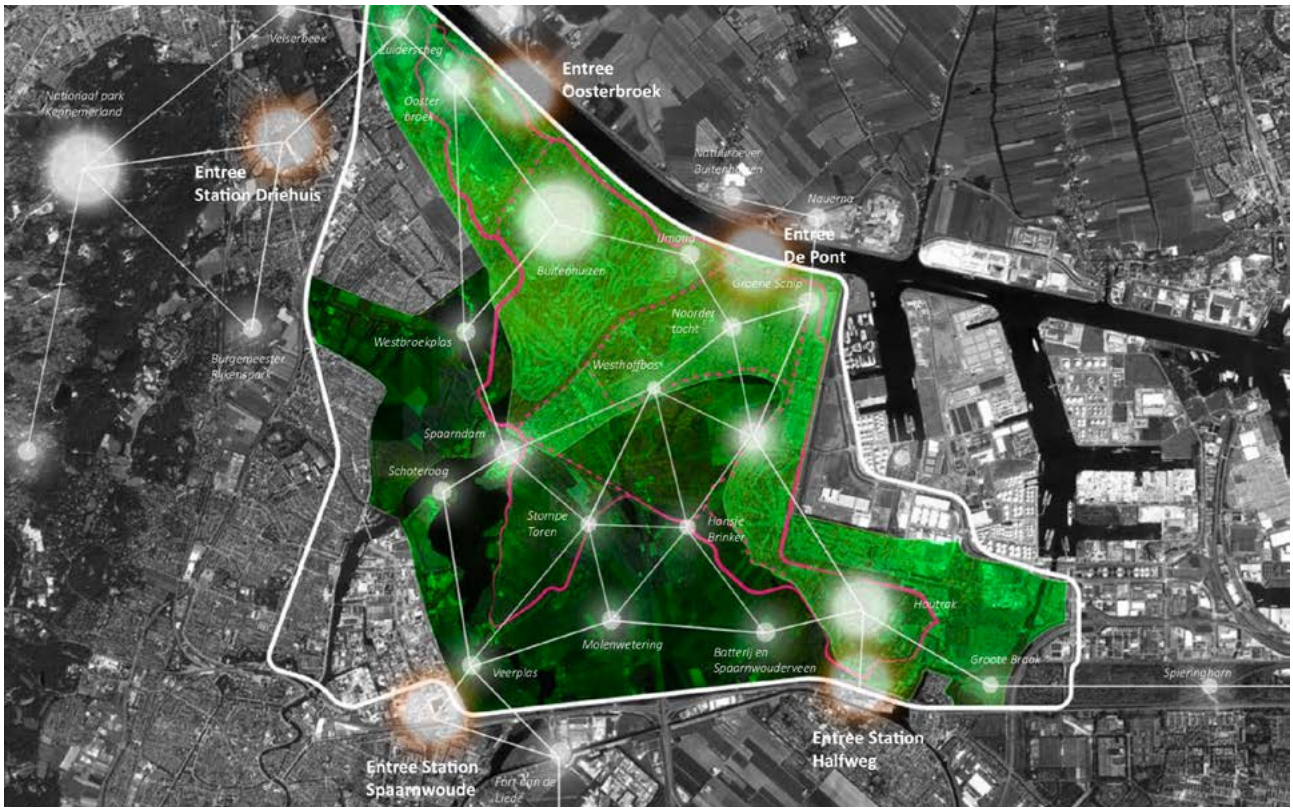
Regionale ambitie voor landschap

Groengebied Amsterdam - Haarlem visie 2040, provincie Noord-Holland



Groene ambitie Metropoolregio Amsterdam

Spaarnwoude Park - Recreatie Noord-Holland, Groundforce. Studio en UNstudio



Oostpoort als belangrijke entree tot het metropolitane Spaanwoude Park



Strategische positie van Oostpoort in de Metropoolregio Amsterdam

van de overgebleven verkavelingsstructuren in het veenlandschap is van waarde. Ook de zichtbare beleving van de stad vanuit het omringende landschap is van waarde. In het inmiddels ontstane silhouet van de stad vanaf het open gebied ten oosten van de Waarderpolder beheerst een aantal hoge elementen het beeld; de kantoortoren Oostpoort Centre bij station Spaarnwoude, de IKEA reclamemast en de zendmast als veruit hoogste element in de omgeving. Tussen de laatste twee is in de verte nog de toren van de St. Bavo waarneembaar. Dit klassieke silhouet en beeldmerk van Haarlem is van waarde, maar is al enige tijd niet meer het hoogste oriëntatiepunt in de omgeving.

Ook wordt ook een overgang ontworpen naar de grootschalige stedelijke ontwikkeling uit de jaren 1985-2000. Het veenweidelandschap wordt als 'groene vingers' naar binnen gehaald. Separaat is een door de provincie en MRA ondersteunt onderzoek gestart naar haalbaarheid van herstel van de trekvaart.

In de forten van de Stelling van Amsterdam zijn en komen nieuwe zakelijke, maatschappelijke en publieke functies. Rondom de forten lagen inundatievelden en de buitenste schootskringen van fort Penningsveer (rood op de luchtfoto) en fort aan de Liebrug (geel) lopen door Oostpoort. In de openbare ruimte zou dit op enerlei wijze zichtbaar gemaakt kunnen worden. Ten aanzien van bebouwing binnen de schootskringen dient rekening te worden gehouden met de Leidraad Landschap en Cultuurhistorie van de Provincie. Het voormalige tracé van de stoomtreindienst Aalsmeer - Haarlem is in gebruik als fietspad (Meerspoorpad) en kan doorgetrokken worden door het gebied Oostpoort naar de Waarderpolder.

Behoud waardevolle bebouwing en structuren nabij het plangebied

Monumenten

- Joodse begraafplaats (gemeentelijk monument, nummer 59-0223, Amsterdamsevaart 280, aanlegjaar 1885, bouwjaar kapel met reinigingshuis 1922-23)
- Terrein met bewoningssporen uit middenneolithicum tot en met middenijzertijd (archeologisch rijksmonument, nummer 532446, zuidelijk van Robertus Nurksweg en westelijk van Liewegje)

Beeldbepalende panden

- Woning (voormalig haltegebouw HIJSM, Amsterdamsevaart 274, bouwjaar ca. 1900, chaletstijl)
- Bewaarderswoning bij Joodse begraafplaats (Amsterdamsevaart 278, bouwjaar 1936)

Waardevolle structuren en gebieden

- Stelling van Amsterdam, Unesco Wereld Erfgoed
- Polderlandschap met Oudeweg en Veerpolder

2.2 Oostpoort in de metropoolregio

De Oostpoort ligt - meer dan elk ander deel van Haarlem - in de directe invloedssfeer van de MRA. Haarlem als geheel is onderdeel van de westflank van de MRA, waarbij Oostpoort letterlijk het dichtst aangehaakt is op de MRA-ontwikkelingen. Het is benoemd als regionaal sleutelproject MRA, met kansen voor regionale oplossingen voor bijvoorbeeld wonen, kantoren en hotel en een metropolitane mobiliteitssprong. Als contrast tot de historische binnenstad presenteert Haarlem zich hier als innovatieve en duurzame stad, zichtbaar in de metropoolregio.

Positionering Oostpoort in metropoolregio

Uit de MRA Ontwikkelagenda Spoor (2015) blijkt dat de lijn Haarlem - Amsterdam nog is onderbenut in vervoerswaarde, bereikbaarheidskansen en corridorontwikkeling. Als ontwikkelopgave is genoemd het opwaarderen van het Hoogwaardig openbaar vervoer in de driehoek Haarlem - Hoofddorp/Schiphol - Sloterdijk. In een vervolgstudie (Regionaal OV Ambitiebeeld 2040, 2016, i.o.v. Platform Bereikbaarheid MRA) is als denkrichting beschreven de lijn op te waarderen tot een metropolitaan spoor, als een van de zes spoorradialen vanuit Amsterdam de Randstad in.

Het Rijk werkt via het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT) samen met decentrale overheden aan investeringen in ruimtelijke projecten en programma's. Een van de deelgebieden is NowA, de





Kim Krijger



Impressie van mogelijke nieuwe identiteit: Oostpoort als toegangspoort naar het landschap

Kim Krijger



Impressie van mogelijke nieuwe identiteit: Oostpoort als innovatieve maakwijk

2. AMBITIE: NIEUWE STADSENTREE

Noordwestkant van Amsterdam, waaronder Haarlem valt (zie uitsnede kaartbeeld).

Hier zijn diverse bereikbaarheidsopgaven en hieraan gerelateerde ruimtelijke opgaven:

1. Afstemmen bestaande en nieuwe woon- en werklocaties met bereikbaarheidsopgaven;
2. Verbeteren ketenmobiliteit (auto-trein-OV-fiets) en stimuleren alternatieven voor auto;
3. Aanpassingen aan (weg)infrastructuur;
4. Innovatieve oplossingsrichtingen - Smart Mobility.

In het NowA-rapport (2017) is het verband tussen ruimtelijke ontwikkeling en mobiliteit uitgewerkt en een analyse uitgevoerd aan de hand van drie ontwikkellocaties, waaronder Oostpoort en omgeving. Hierin is aangegeven dat Oostpoort veel kansen biedt als locatie voor verdichting rondom het station en wordt daarbij programmatisch uitgegaan (MIRT-NowA) van uitwerkingen voor P+R functies, waaronder 800 fietsparkeerplaatsen en vernieuwende logistieke concepten.

Voor Oostpoort is het van belang (aan te haken op) het onderzoek naar verbetering van de doorstroming op het Rottepolderplein en het effect daarvan op Oostpoort. Daarnaast zijn verbeteringen op de Kennemerlijn (traject Corridordialoog Kennemerlijn) en de aanpak van de Velserboog (ook A9) een uitvloeisel van MIRT-NowA en van invloed op Oostpoort.

Positionering in landschap Spaarnwoude
Voor het naastliggende veenweidegebied stelt gebiedsbeheerder recreatieschap Spaarnwoude een visie op voor 'Spaarnwoude Park 2040'. Die visie heeft als doel om nieuwe beleidsrichtingen en accenten van de Provincie Noord-Holland en MRA op gebiedsniveau tot uitdrukking te brengen en om al bestaande plannen (zoals visie Groengebied Haarlem- Amsterdam 2040) om te buigen naar een actiegericht kader. Een van de belangrijkste aandachtspunten is de recente provinciale aanwijzing van o.a. het gebied rondom de Veerplas als onderdeel van het Natuurnetwerk Nederland (NNN). Op basis van deze visie zal worden gewerkt aan een betere aanhaking op het stedelijk gebied (vooral voor langzaam verkeer) en de verdere ontwikkeling als centraal recreatiegebied binnen de groeiende MRA. Natuur- en recreatieontwikkeling lopen daarin meer samen op, afgestemd op allerlei ontwikkelingen op het gebied van duurzaamheid, economie, mobiliteit, cultuurhistorie en toerisme.

De plannen voor Oostpoort en Spaarnwoude Park grijpen in elkaar. Dit biedt kansen voor het samen optrekken in het project Buitenpoort (zie hoofdstuk 5), het verzachten van de harde grens tussen de gebieden, voor hoogwaardige loop- en fietsroutes vanuit Oostpoort het landschap in, mogelijkheden voor horeca, evenementen en festivals. Vanuit recreatief-landschappelijke context is Oostpoort een van de entrees naar de leisure- en gebruiksfuncties in Spaarnwoude, welke voorzien in een stedelijke en regionale behoefte. Oostpoort zit vol kansen om vorm te geven aan verbinding en een veel natuurlijker overgangsgebied tussen stad en land.

2.3 Identiteit: nu en in de toekomst

Oostpoort nu
De Oostpoort is nu nauwelijks nog een bestemming. Het is een infrastructureel gebruiksgebied (doorstroming, parkeervlaktes, vrachtwagentrailers, transit op OV, snelfietsroute). Er zijn twee zakelijke doelbestemmingen en één grote vestiging voor perifere detailhandel. De zakelijke bestemmingen zijn het bedrijf Teva en enkele kantoorfuncties aan de zuidzijde. Ikea is een grote publiekstrekker en daarmee momenteel de enige functie - uit stedelijk en regionaal perspectief bezien - om naar het gebied toe te komen. Het gebied is (deels) puur functioneel ingericht, grotendeels verhard en niet aantrekkelijk. De openbare ruimte is gericht op de auto en er is nog ruimte op kavels die wachten op invulling of herbestemming (Joh. Enschedé). Langs het spoor liggen slecht onderhouden watergangen. De relatie met het pal ernaast gelegen, fraaie buitengebied met recreatieplas is ondermaats.







Impressie: de nieuwe identiteit van Haarlem Oostpoort

2. AMBITIE: NIEUWE STADSENTREE

Tafelgesprekken over toekomstige identiteit
In november 2018 is tijdens een vijf 'tafelgesprekken' met Alliantiepartners (zie hoofdstuk 1) onder andere gesproken over de mogelijke toekomstige identiteit van de Oostpoort. Dit is gedaan rond vijf thema's: stedelijke ontwikkeling, werken en bedrijven, mobiliteit en reizigers, wijken en bewoners en groen en recreatie. Tijdens de bijeenkomsten is uit meer dan honderd beelden een top 5 gekozen. De 5 afbeeldingen zijn in de teksten hieronder opgenomen.

Bestemming op zich, aansluiting op de omgeving
De uitdaging is dat de Oostpoort een plek op zich wordt, waar het aantrekkelijk is heen te gaan en waar mensen graag komen wonen of werken. Een gebied met levendigheid langs routes met kleinschalige menging in 'plinten' van gebouwen en een prettige inrichting. Een nieuw stedelijk gebied waar bestaande omliggende functies en gebouwen goed in worden opgenomen (met name Ikea, Johan Enschedé en Teva) en vloeiend doorloopt naar de bestaande wijk Zuiderpolder. Waar veel aandacht komt voor verbindingen alle kanten op, voor ontmoeting, groen, mengen en stapelen. Het gebied wordt een kruispunt van 'lange lijnen' voor de fiets. Bewoners van de Zuiderpolder hebben meer en veilige routes naar het station en het groen en kunnen gebruik maken van de nieuwe voorzieningen aan weerszijde van het spoor.

Poort van Business Park Waarderpolder
Oostpoort is ook het entreegebied voor Business Park Waarderpolder. Toevoegen van nieuwe economische belangen en nieuwe energie met hoge doelstellingen in werkgelegenheid, ruimtelijke kwaliteit en op bedrijven en bewoners gerichte voorzieningen, leidt tot een stijging van de economische waarde van de Waarderpolder als geheel.

In de Oostpoort is het werken zichtbaar aanwezig en een representatieve plek voor de meer arbeidsintensieve bedrijven. Sommige bedrijven uit de Waarderpolder zullen de kans grijpen om te profiteren van de functiemenging en de goede OV-bereikbaarheid en zich hier vestigen. Oostpoort is een kansrijk gebied voor verdichting op arbeidsplaatsen en bovendien de beste plek in Haarlem om acquisitie te plegen op vestigingen van nationale allure, als onderdeel van het hoogwaardig netwerk in de MRA. Daarmee stijgt de vervoerswaarde voor een nieuwe sterke HOV-as tussen Haarlem Oost en Amsterdam Zuid.

Wonen
De bijzondere ligging van het gebied maakt dat de ontwikkeling van woningen, als onderdeel van een gemengd milieu, extra aandacht vergt. Nu is hier nog geen woonfunctie en de aansluiting op de wijk Zuiderpolder zal versterkt moeten worden, voor sociale cohesie en locaties met voorzieningen (m.n. scholen en winkels). Vanwege de aanwezige bedrijven, de spoorweg en Amsterdamsevaart vergt dat extra inspanning in ontwerp en verbinding. Dat betekent ook dat het gebied voldoende eigen kracht moet ontwikkelen om als gemixt woongebied te kunnen slagen.

In april 2019 is een concept woonstudie voor de 8 ontwikkelzones opgesteld. De basis van die studie is een leefstijlenprognose 2020-2040 van bureau ABF. In de studie zijn de wensen van allerlei doelgroepen verder uitgewerkt, op het gebied van de woning, wijk en buurt en (HOV-)mobiliteit. In de woonstudie is rekenkundig de verdeling van de doelgroepen tussen zones en per zone verder uitgesplitst. In een voorzieningenstudie die tegelijk met de woonstudie is opgesteld wordt voor elke zone specifiek aandacht gevraagd een deel van de woningen te bouwen als zorgwoningen. Dat zijn woningen die het mogelijk maken langer thuis te kunnen wonen (vergrijzing) en woonvormen met een zorg- of maatschappelijk kenmerk.

In hoofdstuk 6 wordt verder ingegaan op de programmatische invulling in Oostpoort voor werken, wonen en voorzieningen.





IDENTITEIT

STEDELIJKE ONTWIKKELING

Oostpoort wordt een bestemming op zich door een combinatie van een interessant woonmilieu, werk en ontmoeting, gemengd met volume-shoppen (Ikea), hotel en congres, daghoreca, sport en mogelijk onderwijsfuncties (triple helix). Het gebied wordt extra bijzonder met een iconisch landmark, een markant gebouw, of ensemble, met bijzondere functies en hoogwaardige architectuur. Door de lat hoog te leggen en verbinding te leggen met Amsterdamse koplopers en iconen (hoofdkantoren, wereldmusea, hoger onderwijs) voor nevenvestigingen, kan er een vliegwiel ontstaan voor gebruikers en functies die er anders wellicht minder snel op af zouden komen.



IDENTITEIT

WERKEN EN BEDRIJVEN

In de Oostpoort wordt ruimte geboden voor het door-ontwikkelen als intensieve werkzone in het kader van de Groei van Haarlem. Hier kunnen 'stapelbare' werkfuncties ontstaan in een moderne campusachtige omgeving. Dit kan in zowel de Oostpoort als onderdeel van het gemengd woon-werkprogramma als langs de Oudeweg. Hoe dichter bij het station hoe meer wonen en werken op een flexibele en vanzelfsprekende manier met elkaar worden gecombineerd. Integratie van bestaande en nieuwe werkfuncties in de gebiedsontwikkeling door gebruik van de 'plinten' van hoogbouw of kleinschalige werkfuncties, verspreid tussen woningbouw. Levendigheid ontstaat langs routes met kleinschalige menging in 'plinten' van gebouwen.



IDENTITEIT

WIJKEN EN BEWONERS

In Oostpoort komen woningen voor allerlei doelgroepen. De nadruk ligt op bewoners die kiezen voor een optimaal bereikbare plek, met een duurzame en hoogstedelijke sfeer met landschap dichtbij. Gezien de hoge dichtheid, ligt de nadruk op appartementen en voor een deel grondgebonden stadswoningen in de onderste lagen van grotere bouwblokken. Daarbij wordt gerekend op bewoners die bewust profiteren van de ligging naast het station. In het gebied worden aantrekkelijk groen en kleinschalige voorzieningen geïntegreerd in de nieuwe gebiedsontwikkeling, met ruimte voor ontmoeting voor bestaande en nieuwe bewoners en bezoekers van het gebied.



IDENTITEIT

GROEN EN RECREATIE

De stedenbouwkundige opzet is een compact hoogstedelijk ensemble, ingepast in de skyline tussen Oostpoort Centre en KPN-toren. Tezamen versterkt dit het beeld van een entreegebied. Er komt een sterke zichtlijn naar het groene landschap, met aantrekkelijke wandel- en fietsroutes vanuit Oostpoort. De bouwblokken krijgen een onderscheidend ontwerp in blokken, korrel en hoogte en begeleiden zichtlijnen naar de Bavokerk en naar het landschap van Spaarnwoude. Natuurinclusieve architectuur is uitgangspunt. Deze opzet en een flexibele invullingen per kavel geven de mogelijkheid dit gebied in meerdere jaren evenwichtig te laten groeien tot een toplocatie voor wonen en werken.


Smartland

IDENTITEIT

MOBILITEIT EN REIZIGERS

In Oostpoort komen voor werknemers, bezoekers, reizigers en bewoners diverse mogelijkheden waarmee ze dagelijkse taken of wensen kunnen doen op weg naar werk, school of huis. Voorbeelden zijn gemakswinkels, kinderopvang, zorgcentrum, fitness, sport en een brasserie/meetingpoint. De voorzieningen en een nieuwe, aantrekkelijke openbare ruimte met buurtplein en speelruimte rondom het station, stimuleren informele ontmoetingen. De inwoners en werknemers in Oostpoort zorgen voor meer draagvlak voor bestaande voorzieningen in Haarlem Oost. Gezinnen in Oostpoort kunnen hun kinderen op de basisscholen in Oost aanmelden en dagelijkse levensbehoeften halen op het vernieuwde Beatrixplein. Het station wordt meer westwaarts verplaatst, aan een levendig plein met compacte, stedelijke bebouwing en met goede integratie van loop- en fietsroutes en andere OV-voorzieningen (bus en P+R).

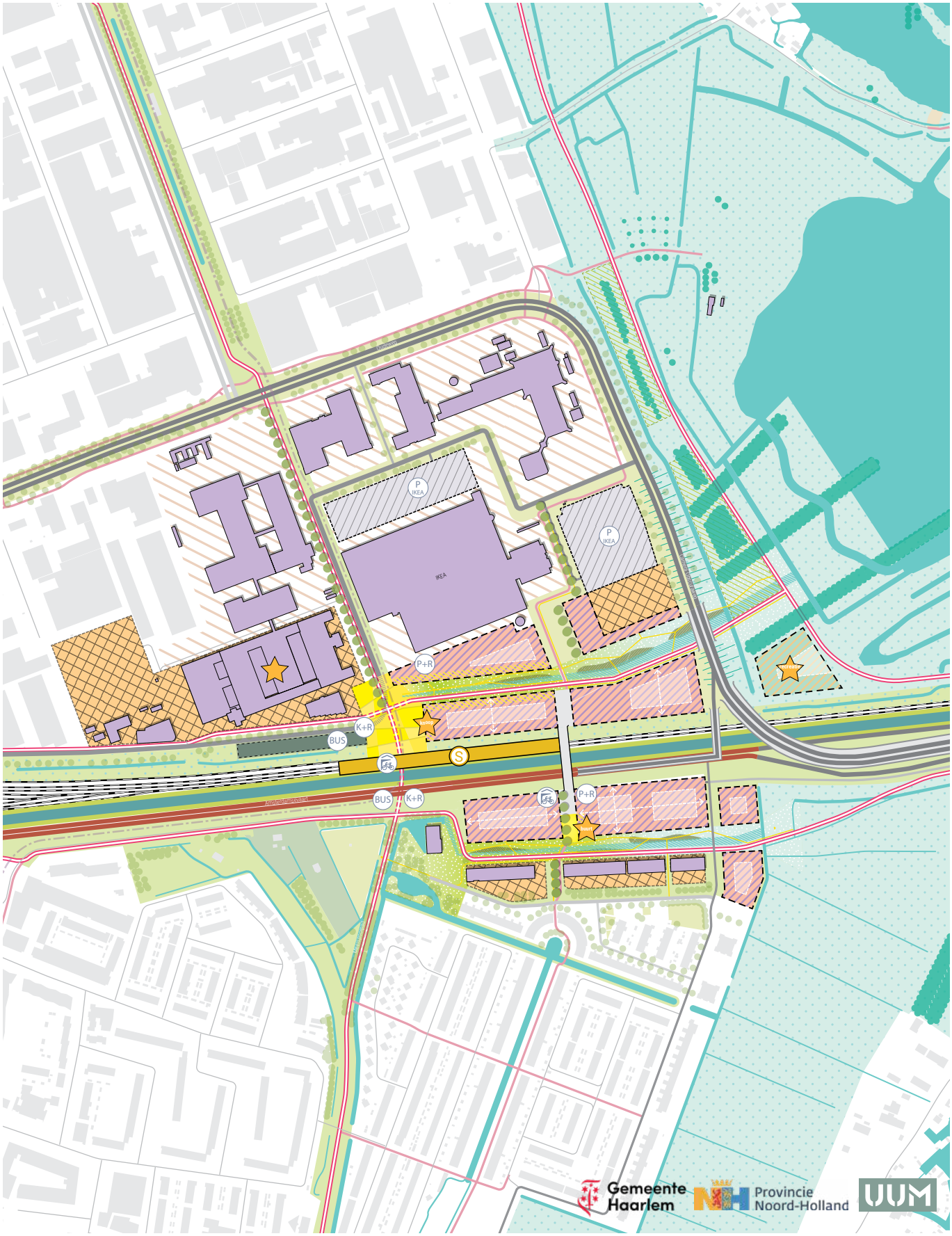



OOSTPOORT
lunch
tapas
LA
VIDA
E DA



3. VISIE OP HOOFDLIJNEN

Deze Ontwikkelvisie biedt een ambitieus én realistisch perspectief op de ontwikkeling van Haarlem Oostpoort. Een strategische visie met in de basis twee robuuste raamwerken die ruimte geven aan een open en flexibele invulling met een divers programma voor stedelijke ontwikkeling. In dit hoofdstuk zetten we de essenties van de visie op een rijtje. Integraal en duurzaam.

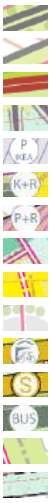


Ontwikkelvisie voor Haarlem Oostpoort

3. VISIE OP HOOFDLIJNEN

LEGENDA

Raamwerk voor mobiliteit



- Hoofdweg
- Ontsluitingsweg
- Herprofilering Amsterdamsevaart
- Fly-over / viaduct
- Parkeren IKEA
- Kiss & Ride
- Park & Ride
- Snelfietsroute
- Verbinding langzaam verkeer, shared space
- Fietspad
- Gebouwd fietsparkeren
- Station
- Busstation
- Reservering lightrail
- Reservering spoorverdubbeling

Casco van groen, water en landschap

- Liedelandschap
- Ecologische verbinding langs spoor
- Bomen
- Groene scheg
- Water
- Haarlemmertrekvaart
- Talud
- Stationsplein
- Voetgangersdek
- Langzaamverkeer routes
- Herbestemming van bouwvlak gemengd naar groen

Duurzame stedelijke ontwikkeling

- Ontwikkelveld
- Zoekgebied functiemenging
- Zoekgebied hotel/congres/sport/natuur
- Zoekgebied intensiveren bestaande functies
- Binnenhoven
- Informele verbinding voetganger
- Voorzieningen
- Publieksfuncties in 'plint'
- Bestaande bedrijven

3.1 Strategische visie: ambitieus én realistisch

Een volwaardig stuk stad

Deze Ontwikkelvisie geeft uitdrukking aan de gedeelde ambitie om het stationsgebied Haarlem Spaarnwoude te ontwikkelen tot een aantrekkelijke, nieuwe entree van de stad. De inzet is gericht op het maken van een volwaardig nieuw stuk stad: intensief en compact bebouwd, met een rijke menging van woon- en werkfuncties, met diverse voorzieningen. Met een bijzonder goede bereikbaarheid met diverse modaliteiten en in een groene, landschappelijke setting.

Bestaande situatie als uitgangspunt

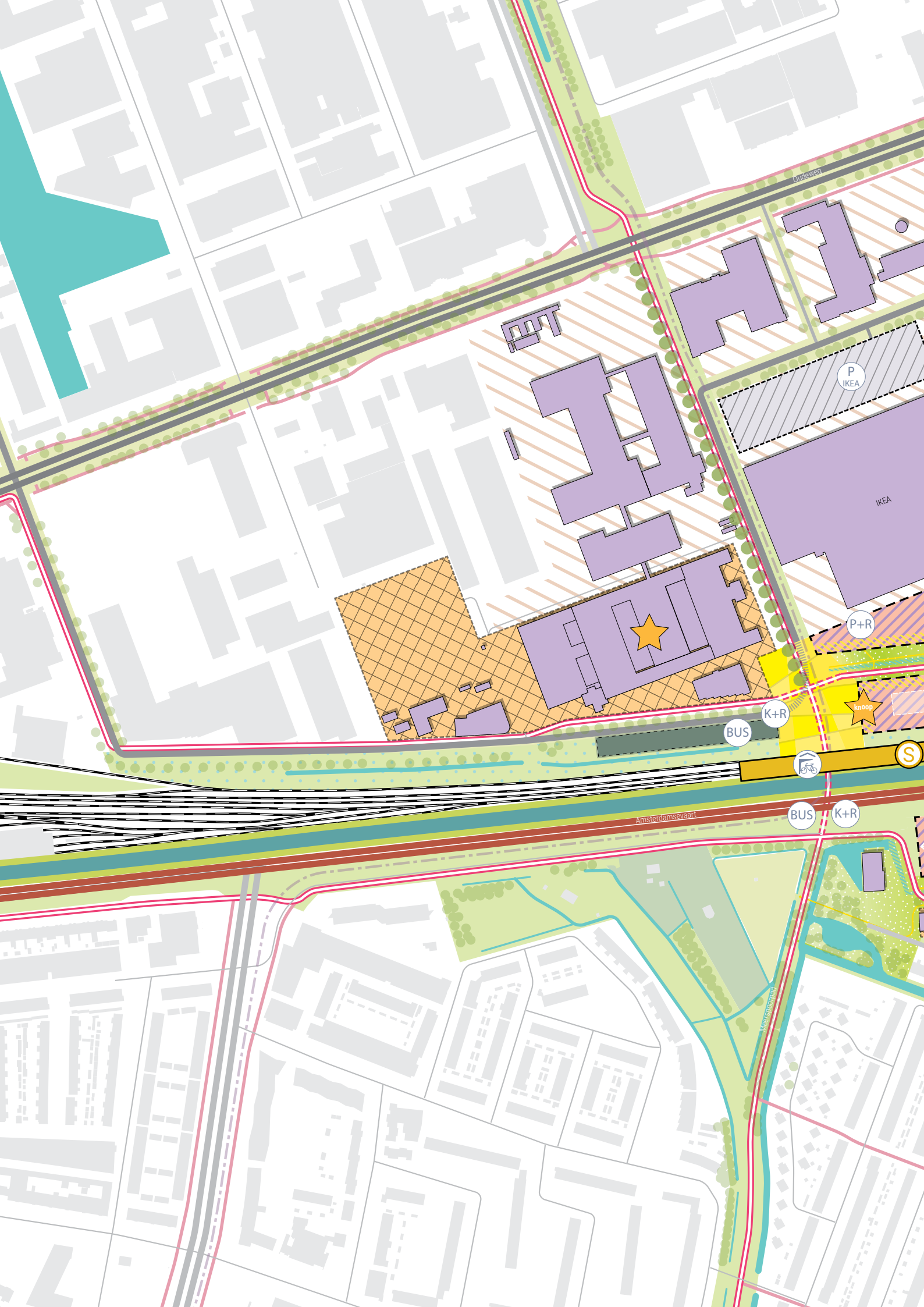
Dit gaat natuurlijk niet van vandaag op morgen. Deze strategische visie zet de lijnen uit voor de gebiedsontwikkeling op lange termijn, waarbij we ons rekenschap geven van de huidige, historisch gegroeide situatie. Dit stelt stevige randvoorwaarden aan de (on) mogelijkheden voor stedelijke ontwikkeling. Nu hanteren wij een brede opvatting van stedelijke ontwikkeling, dus als menging van wonen, werken en voorzieningen. Het wonen is hierin de meest kwetsbare functie, die op lang niet alle plekken markteconomisch of milieutechnisch wenselijk of bestuurlijk-juridisch haalbaar is.

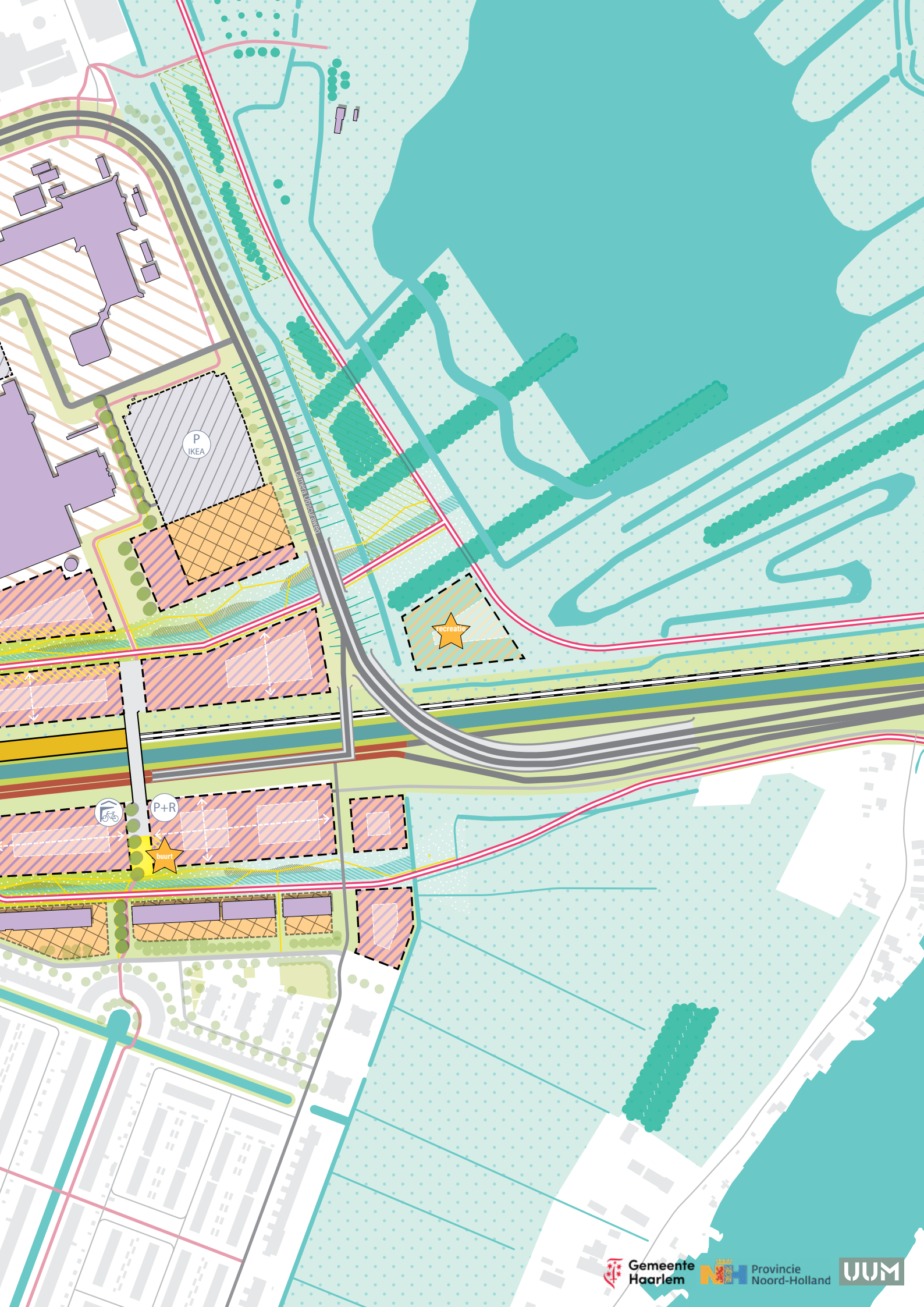
Respect voor bestaande bedrijfsbelangen

Belangrijke randvoorwaarden komen voort uit het bestaande bedrijventerrein Waarderpolder aan de noordzijde van het spoor. Hier liggen belangrijke ruimtelijk-economische belangen van bestaande bedrijven, die perspectief willen houden op hun bedrijfsontwikkeling. De Waarderpolder is immers één van de grootse en belangrijkste bedrijventerrein binnen de metropoolregio Amsterdam, met het meeste aantal arbeidsplaatsen per hectare. In Haarlem Oostpoort werken we aan goede en haalbare combinaties van woon- en werkfuncties, waarbij ook het bedrijfsleven nieuw perspectief kan krijgen in en om het knooppunt Oostpoort. Vooral voor bedrijven met een relatief hoog aantal werknemers of bezoekers, of bedrijven die zichzelf meer 'in de etalage' willen zetten van de nieuwe stadsentree.

Beperkingen door eigendom en milieucontouren

Praktische randvoorwaarden zijn er ook vanwege de eigendomsverhoudingen tussen privaat en publiek. De gemeente is niet overal privaatrechtelijk eigenaar van de gronden, en zal voor de lange termijn afhankelijk zijn van de medewerking van omringende private eigenaren en bedrijven. Met deze Ontwikkelvisie willen we ons goed verhouden tot grote bedrijven in de omgeving, zoals IKEA en Joh. Enschedé. Hetzelfde geldt voor de bestaande milieuhinderlijke bedrijven in de wijdere omgeving, die


Oudeweg
P
IKEA
IKEA
P+R
K+R
BUS
knoop
S
BUS
K+R
Amsterdamsevaart
Meerssenerdijk


P
IKEA
recreatie
P+R
buurt
Gemeente Haarlem
Provincie Noord-Holland
UUM







Selectie van door de Alliantiepartners gekozen kwaliteitsbeelden voor het thema mobiliteit

via juridisch vastgelegde milieucontouren restricties opleggen aan de gebiedsontwikkeling. In de praktijk zullen we naar maatwerkoplossingen zoeken om tot een goede integratie van woon- en werkfuncties. Vaak blijkt er meer mogelijk dan vermoed, zonder dat belangen geschaad worden.

Dit alles doet niets af aan de breed gedragen ambities die basis zijn voor deze Ontwikkelvisie. Deze visie is géén luchtkasteel of utopisch vergezicht. Integendeel, in de visie zetten we een ambitieus vergezicht neer voor de komende jaren, als basis voor duurzame gebiedsontwikkeling, met een gezond realisme voor de belangen en randvoorwaarden van de bestaande functies in het gebied.

3.2 Robuuste raamwerken en flexibele invulling

Flexibele visie die een tijd meekan
Deze ontwikkelingsvisie is gericht op duurzame gebiedsontwikkeling voor de lange termijn 2030. Als we kijken naar de snelheid waarop maatschappelijke, technologische en culturele ontwikkelingen zich voltrekken, is het zaak om een robuuste visie te ontwikkelen. Een strategische visie die een behoorlijke tijd meekan als richtinggevend kompas. Dit houdt in dat we in deze ontwikkelvisie niet alles gedetailleerd kunnen en willen vastleggen. Integendeel, de inzet van de visie is om de robuuste structuren te schetsen die dragend zijn voor de verdere stedelijke ontwikkeling.

Raamwerk voor mobiliteit
Deze Ontwikkelvisie vertrekt vanuit de basisgedachte om twee stevige raamwerken te ontwikkelen als drager voor verschillende stedelijke ontwikkelingen. Ten eerste gaan we uit van het raamwerk van mobiliteit en infrastructuur. Belangrijke verbindende lijnen in weg-, spoor- en fietsinfrastructuur vormen het raamwerk voor het 'snelle' gebruik in termen van mobiliteit en reizen. Dit raamwerk voor mobiliteit is de basis voor een flexibele en gefaseerde invulling van stedelijke ontwikkeling van verschillende bouwkavels in het gebied. De principes van transit oriented development (TOD) zijn leidend voor dit raamwerk: eerst ruimte voor voetgangers en fietsers, daarna voor OV-mobiliteit en shared deelsystemen, en dan pas de auto aan bod. Deze basisprincipes bieden goede mogelijkheden om stedelijke ontwikkelingen te bundelen en te concentreren rond het station. Hierdoor wordt het knooppunt optimaal benut en ontstaat een aantrekkelijk stedelijk gebied rondom het station.

Casco van groen en landschap
Het tweede raamwerk of casco bestaat uit het netwerk van landschappelijke en groenstructuren. Dit vormt de basis voor de kwaliteit en verduurzaming van het gebied. Primair gaat het om het 'naar binnen trekken' van het waterrijke Liedelandschap en de ruimtelijke en functionele verbinding met het buitengebied van Veerplas en Spaarnwoude. Ook aan de zuidzijde van het spoor zijn er kansen om het landschap naar binnen te halen en te verbinden met de bestaande groenstructuren. Dit robuuste casco van groen en landschap biedt een ruimtelijk kader voor stedelijke ontwikkeling en voor divers 'langzaam' gebruik. De directe relatie tussen bebouwing en water, groen en landschap maakt recreatief gebruik mogelijk, biedt kansen voor verduurzaming en versterkt de aantrekkelijkheid als woonomgeving. De principes van ecologische systemen voor biodiversiteit (door eisen aan biotopen voor bepaalde fauna als gidssoorten) en principes van watersystemen (eerst vasthouden, dan bergen, tenslotte afvoeren) zijn leidend om tot een robuust casco van groen en landschap te komen.

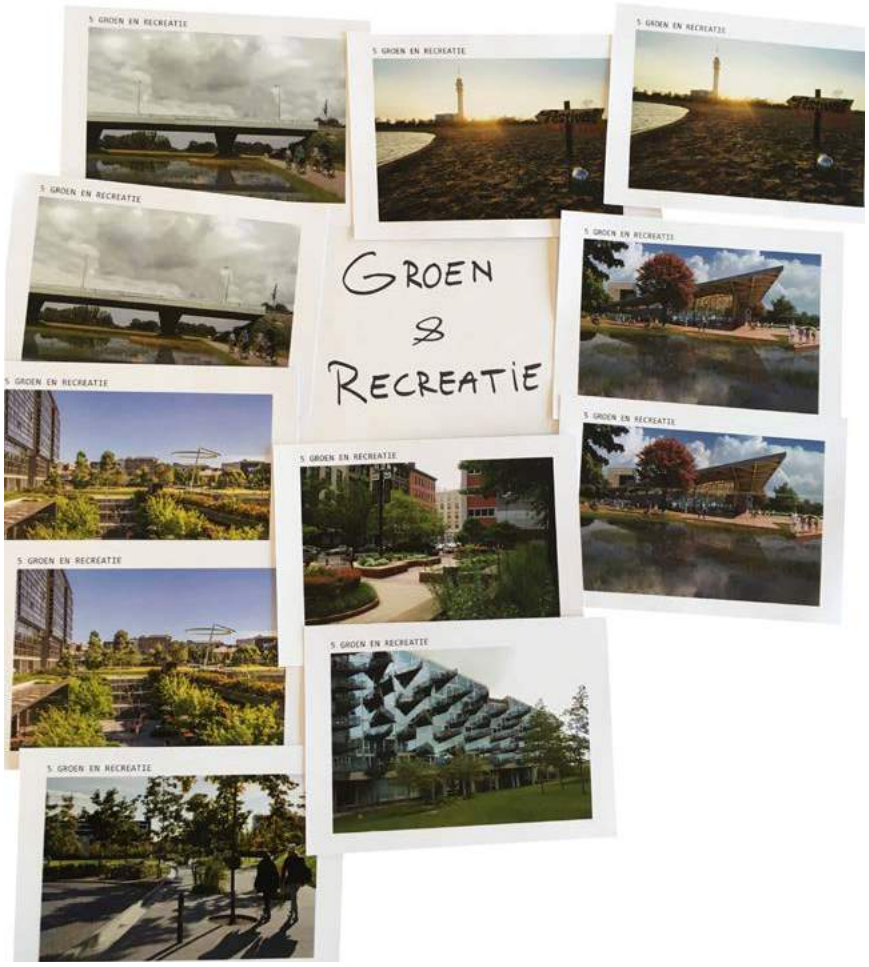
3.3 Essenties van deze visie

Uitgaande van de beide ruimtelijke raamwerken, enerzijds voor mobiliteit en anderzijds voor groen en landschap, ontstaat een stevige drager voor de duurzame stedelijke ontwikkeling van Haarlem Oostpoort. In aanloop naar het opstellen van deze visie heeft een uitgebreide dialoog met alle Alliantiepartners en met de omringende buurten plaatsgevonden over de koers en kernpunten van de visie. Dit leidt tot een aantal basale essenties van deze visies, die breed gedragen wordt.









Selectie van door de Alliantiepartners gekozen kwaliteitsbeelden voor het thema groen en landschap

3. VISIE OP HOOFDLIJNEN

Hieronder volgt een korte opsomming van de essentiële kwaliteiten van deze visie. Gegroepeerd naar de beide ruimtelijke raamwerken en de stedelijke ontwikkeling als invulling hiervan. In de navolgende hoofdstukken worden de beide raamwerken en de stedelijke ontwikkeling meer in detail uitgewerkt en beargumenteerd. Essenties in overzicht:

Over het raamwerk voor mobiliteit (zie hoofdstuk 4):

1. Station westwaarts verplaatsen door 'omklappen' c.q. verlengen van de perrons; hierdoor ontstaat een meer centrale ligging (catchment area) van het station, met een nieuwe primaire toegang en kleinschalige voorzieningen.

2. Goede integratie van wandel- en fietsroutes met OV-voorzieningen (bus en P+R) in combinatie met een brede traverse voor langzaam verkeer. Sterk verbeteren van de wayfinding.

3. Betere langzaam verkeersverbindingen in noord-zuidrichting voor de omringende wijken om station en Waarderpolder te bereiken. Versterken van de regionale snelfietsroutes tussen Hoofddorp en IJmuiden (noord-zuid) en tussen Haarlem en Amsterdam (oost-west).

4. Integratie van de huidige verspreide bushalten en reizigersvoorzieningen rond het station. Op Oostpoort meer ruimte geven voor het halteren en bufferen van bussen in plaats van op het busstation van stationsplein van Haarlem. Optimaliseren van het regionale busvervoer in noord-zuid richting tussen Waarderpolder, Parkwijk en Schalkwijk vanaf Oostpoort. Versterkt de knoopwaarde.

5. Meer ruimte geven aan voetganger en fietser, en derhalve auto minder belangrijk maken en efficiënter inpassen. Ruimtebeslag van autoinfrastructuur beperken en het vele asfalt saneren: bijvoorbeeld de rijstroken van het Keggeviaduct slanker profileren. Ruimtebeslag van het wegdeel Amsterdamsevaart inperken. Slanker herprofileren van het wegprofiel.

6. Autoluw maken van het directe stationsgebied; auto eerder opvangen in parkeervoorzieningen. Zo mogelijk ook bestaande IKEA-parkeergarage verhogen en uitbreiden. Voetgangers en fietsers hebben het primaat in de directe woonomgeving.

7. Parkeren clusteren en zo mogelijk integreren, dubbel ruimtegebruik. Flexibel te transformeren naar woon- of werkfuncties. Een passend parkeerregime is nodig om het parkeren voor reizigers (P+R), parkeren voor bewoners, en parkeren voor bezoekers (m.n. IKEA) goed te organiseren.

Over het casco van groen en landschap (zie hoofdstuk 5):

1. Robuuste, landschappelijke scheg vanuit Veerplas naar station Spaarnwoude, met het doorbreken van het talud van de Oudeweg. Het Liedelandschap binnen halen. En behoud van de groenzones direct langs het spoor als waardevolle ecologische route de stad in.

2. Integratie van waterberging in de nieuwe ontwikkeling, zo mogelijk in combinatie met de ontwikkeling van de landschappelijke scheg. Afgraven van de eerdere ophoging van het terrein van de scheg voor vernatting en versterken van ecologische waarden. Natuurcompensatie.

3. Verbeteren van de waterhuishouding en –berging worden in relatie tot de Veerplas. Koppelen aan een goed peilbeheer voor verbeteren van de waterkwaliteit. Het watersysteem binnen de gebiedsontwikkeling inrichten op het vasthouden en bergen van water.

4. Minimaliseren van verharding in en om de groene zone, en inzet op natuurinclusief bouwen. Inzet op groene 'steppingstones' naar het groen. Rainproof maken van de bebouwing.

5. Profileren van de kwaliteiten van de 'Buitenpoort Spaarnwoude' op en rond het station, met informatie, educatie en zichtlijnen naar het landschap.







Selectie van door de Alliantiepartners gekozen kwaliteitsbeelden voor het thema duurzame stedelijke ontwikkeling

3. VISIE OP HOOFDLIJNEN

6. Benutten van de cultuurhistorische en archeologische waarden in het gebied, met name de ontginningslijnen, de historische waterstructuren en de forten van de Stelling van Amsterdam.

7. Betere verbindingen met de Veerplas en het omringende buitengebied ten behoeve van de recreatie. Terughoudend met grootschalige evenementen.

Over duurzame stedelijke ontwikkeling (zie hoofdstuk 6):

1. Inzet op compacte, stedelijke bebouwing, meer verdicht bij het station maar altijd met goede overgangen en aansluiting op de omringende bebouwing.

2. Stedelijke ontwikkeling primair aan de noord- en zuidzijde van het spoor, waarbij de zuidzijde zich goed leent voor wonen aansluitend op de omringende woonwijken. Vernieuwende werk- of leerwerkcombinaties zijn denkbaar in Joh. Enschedé, met op termijn ook woonfuncties.

3. Niet één enkel iconische landmark door een markant gebouw, maar door een ensemble of cluster van gemengde hoogbouw, met bijzondere functies (hotel?) of bijzondere architectuur. Bouwhoogte is maximaal circa 40 meter, vergelijkbaar met het gebouw Oostpoort Centre. Dit is de maximaal toegestane bouwhoogte in relatie tot het vliegverkeer van Schiphol.

4. Sterke menging van wonen met werkfuncties en voorzieningen. Levendigheid langs routes met kleinschalige menging in 'plinten' (voorgevel begane grond) van gebouwen.

5. Integratie van bestaande en nieuwe werkfuncties in de gebiedsontwikkeling door slimme woon-werkcombinaties, en integratie van kleinschalige werkfuncties op de eerste verdiepingen, in de directe omgeving van het station. Mogelijk hervestiging van bestaande bedrijven van plekken elders in de Waarderpolder. Vrijkomende plekken herbenutten voor nieuwe bedrijven.

6. Circulaire en natuurinclusieve bouw, met kansen voor groen op daken en aan gevels, met bijzondere aandacht voor duurzaam waterbeheer en energie. Klimaatadaptatie is nodig in directe omgeving voor bestrijden van hittestress, en versterken van gezondheid, ontmoeten en spelen.

7. Integratie van maatschappelijke voorzieningen in de stedelijke ontwikkeling, zoals een dakpark, kleinschalige horeca of zorg- en sportvoorzieningen, voor versterking van de relatie met bewoners van omringende buurten en werknemers van bedrijven.

In de volgende hoofdstukken werken we deze voorgaande essenties uit voor achtereenvolgens het raamwerk voor mobiliteit (hoofdstuk 4), het casco voor groen en landschap (hoofdstuk 5) en de duurzame stedelijke ontwikkeling (hoofdstuk 6). De raamwerken en de stedelijke ontwikkeling kunnen feitelijk niet los van elkaar gezien worden. Het is de samenhang en wisselwerking tussen raamwerk en stedelijke invulling die de omgevingskwaliteit en de beleving van de gebiedsontwikkeling bepaalt.






2003



4. RAAMWERK VOOR MOBILITEIT

Het raamwerk voor mobiliteit sluit als vanzelfsprekend aan op lange lijnen in de directe omgeving en op de infrastructuur van stad en regio. Het gebied komt hiermee uit zijn isolement en wordt volwaardig onderdeel van de stad. Het samenhangende raamwerk voor mobiliteit zorgt voor een uitstekende bereikbaarheid en legt de basis voor de duurzame gebiedsontwikkeling van Oostpoort.



Ontwikkelvisie - raamwerk voor mobiliteit

4. RAAMWERK VOOR MOBILITEIT

In het gebied rondom het station wordt prioriteit gegeven aan het toevoegen en verknopen van een aantal lange fietsroutes met bestaande en nieuwe OV-verbindingen. (Deel)auto's worden op slimme plekken gestald en zijn te gast in het stationsgebied. Hiermee kan het gebied een bijdrage leveren aan de mobiliteitstransitie. Het raamwerk en het mobiliteitsprogramma zullen gefaseerd worden aangelegd. Hiermee wordt flexibiliteit gecreëerd en is ruimte voor onvoorziene ontwikkelingen in de toekomst. Het raamwerk voor mobiliteit bestaat uit de volgende onderdelen:

4.1 Langzaam verkeer

De voetganger centraal
In de directe stationsomgeving staat de voetganger centraal. Deze wordt zo soepel en veilig mogelijk gefaciliteerd naar de gewenste bestemming (woning, kantoor, bedrijf, winkel of station). Hierdoor is men minder geneigd de auto te nemen voor de kortere afstanden. Voor de noordzuid-verbinding tussen Zuiderpolder en Oostpoort kan men gebruik maken van de bestaande traverse. Nu deze door ProRail wordt voorzien van liften ontstaat hier een aantrekkelijke en toegankelijke verbinding. Ook wordt gekeken naar mogelijkheden om deze te verbreden en vergroenen.

Daarnaast wordt een nieuwe verbinding voor langzaam verkeer (wandelen en fietsen) gerealiseerd in de vorm van een brug of tunnel tussen het Meerspoorpad en de nieuwe stationsentree. Het noordelijke ontvangsdomein zal gaan werken als Buitenpoort waarbij men op het perron het buitengebied al 'voelt'. Door middel van wayfinding zijn alle routes goed gemarkeerd en vormt de groene scheg een vanzelfsprekende route naar het buitengebied. Er zijn volop mogelijkheden voor een ontspannende 10.000 stappen-route, een hardlooprondje of een wandeling met de hond. Ook wordt onderzocht of een nieuwe NS-wandeling kan worden gemaakt tussen de stations Spaarnwoude en Halfweg, zodat deze aansluit op de bestaande wandeling vanaf Sloterdijk.

De groene inrichting van de scheg nodigt uit tot verblijven, spelen, lopen en fietsen.

Aantrekkelijke fietsroutes
Bestaande en nieuwe routes worden met elkaar verknoopt tot een logisch en efficiënt netwerk dat aansluit op de verbindingen naar de stad en het buitengebied. De hierboven genoemde brug of tunnel vormt een essentieel onderdeel van het raamwerk voor infrastructuur . Deze nieuwe noord-zuidverbinding tussen het Meerspoorpad en de Jan van Krimpenweg vormt een functionele verbinding tussen de verschillende wijken. Bewoners uit de Zuiderpolder kunnen makkelijk een boodschap doen in Oostpoort of bewoners van de Oostpoort brengen op een veilige manier hun kinderen naar school in de Zuiderpolder.

Daarnaast vormt het de ontbrekende schakel in de regionale snelfietsroute tussen de Haarlemmermeer en Haarlem-Noord, richting IJmuiden. Hierdoor wordt het voor werknemers uit Schalkwijk aantrekkelijker om de fiets te nemen naar hun bedrijf in de Waarderpolder. Nader onderzoek moet uitwijzen welk type verbinding het best voldoet: een brug of een tunnel.

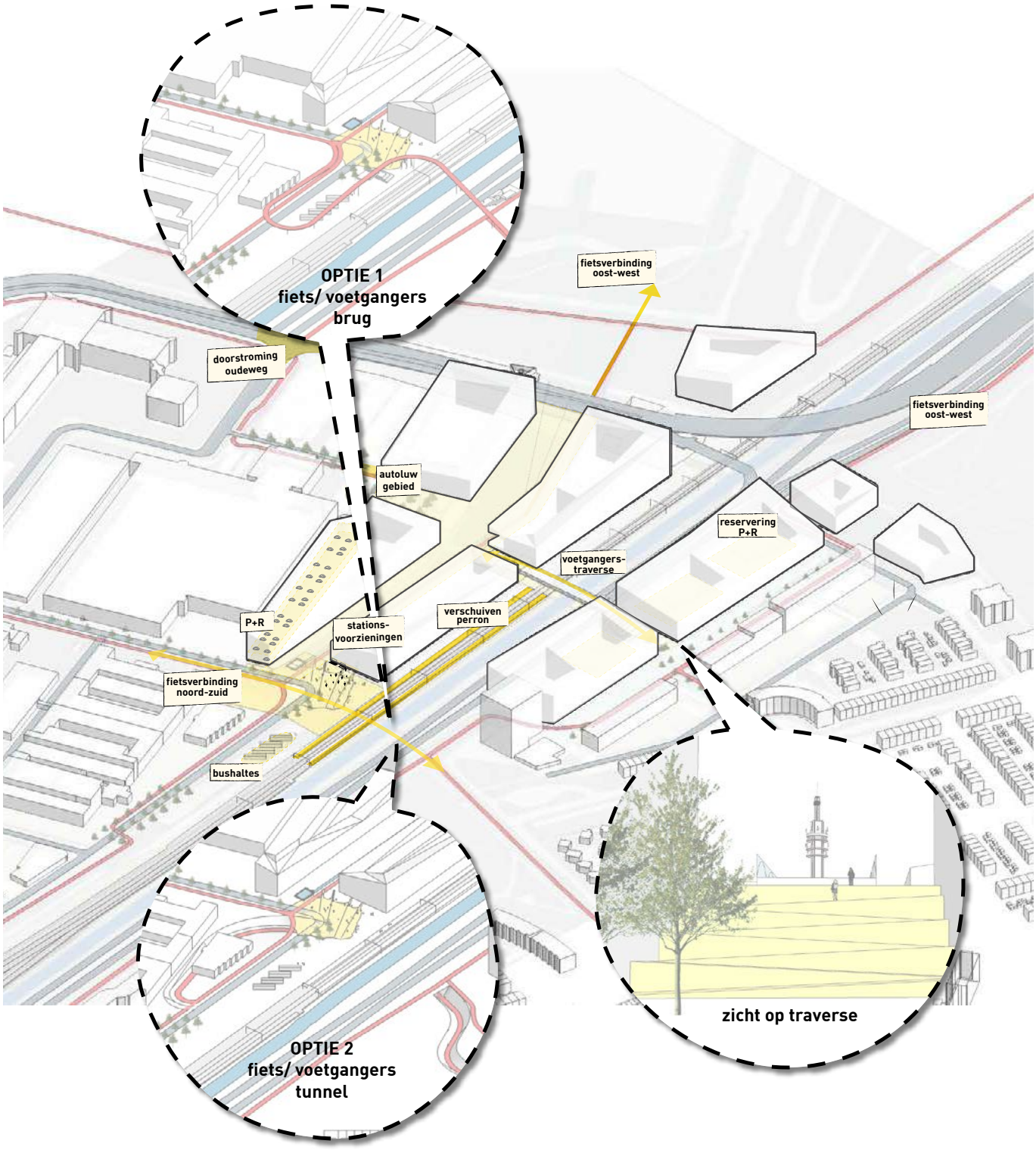
Verbindingen oost-west
Ook de Jan van Krimpenweg krijgt meer betekenis als fietsroute tussen de stad en het buitengebied. De weg zelf aantrekkelijker ingericht voor de fietser en als fietspad doorgetrokken door de groene scheg. Hiermee ontstaat een directe relatie tussen de Oostpoort met het recreatiegebied Spaarnwoude en sluit het logisch aan op de verbinding naar Amsterdam. Het huidige fietspad langs het spoor wordt hiermee vervangen door een groene route langs voorkanten van woningen en voorzieningen.

Ook de groene scheg aan de zuidkant van het spoor kan een vergelijkbare rol spelen in de snelfietsverbinding tussen Haarlem en Amsterdam.

Fietsparkeren
De verstedelijking in de Oostpoort, het toenemende gebruik van het station en het verknopen van de fietsroutes leidt tot een toenemende vraag voor stallingsplekken voor de fiets. Door een uitbreiding van het aantal fietsparkeerplekken krijgt station Spaarnwoude steeds meer een knoopfunctie. Hierdoor worden mensen









Roald van Splunter, Marjolein Peters

Impressie: het Liedelandschap in de scheggen begeleidt de fietser en voetganger het recreatiegebied in

verleid te kiezen voor de fiets en het openbaar vervoer boven de auto. Aan beide zijden van het station wordt – gekoppeld aan de hoofdfietsroutes - gezocht naar een uitbreiding van het aantal fietsenstallingen tot totaal circa 1.000 fietsplekken (door toevoeging van ca. 750-800 plekken). Ook wordt er ruimte gereserveerd voor deelfietsen en OV-fietsen.

4.2 Openbaar vervoer

Functie en ontwikkeling van het station
Op dit moment ligt het NS-station decentraal in het gebied; het voedingsgebied van circa 1200 meter valt voor een groot gedeelte over het recreatiegebied. Door verlenging van de perrons in westelijke richting en de aansluiting op de nieuwe fietsbrug of -tunnel krijgt het station een centrale positie in het stedelijk gebied. Vanaf een nieuw plein zijn de perrons bereikbaar. Hier ontstaat een ontvangstdomein waar alle routes samenkomen en aanleiding ontstaat voor een stedelijk cluster met verblijfsplekken, kleinschalige horeca en winkels.

Ook is het nodig dat er reizigersvoorzieningen komen, zoals fietsenstallingen, duurzame deelauto's, een P+R en oplaadplekken voor elektrisch vervoer. Deze 'slimme' mobiliteitsvoorzieningen zijn van meerwaarde voor de bedrijven en werknemers in de Waarderpolder en kunnen een bijdrage leveren aan de gewenste mobiliteitsshift. Hierbij wordt aangehaakt op het project 'beter op weg' in de Waarderpolder. Hier worden mensen gestimuleerd de spits te mijden, de auto te laten staan en met de fiets of het ov naar het werk te gaan. Werknemers in de Waarderpolder kunnen wellicht gericht worden verleid om lopend naar hun werk te gaan, aangezien een groot deel van de Waarderpolder op loopafstand van het station ligt. Hetzelfde geldt voor de nieuwe en bestaande woningen ten zuiden van het spoor.

Aan de noordkant van het spoor wordt ruimte gereserveerd voor een eventuele verdubbeling van de sporen. Dit wordt in samenhang bekeken met de verdere uitwerking van het OV-Toekomstbeeld.

Herpositionering van busvervoer Haarlem
Voor het busnetwerk biedt de Oostpoort kansen voor een belangrijkere positie in het regionale lijnennetwerk en het ontlasten van de historische binnenstad. Dit alles in samenhang met het busvervoer rond het station van Haarlem, evenals met de verdere uitwerking van het OV-toekomstbeeld.

Het streven is dat regionale bussen (naar Haarlem-Zuid en Schiphol) van de nabijgelegen remise gaan rijden via de in/uitgang van het station Oostpoort. Aan de Jan van Krimpenweg is ruimte voor haltes en oplaadpunten. Hier kunnen reizigers worden opgepikt die de Haarlem centrum of de zuidelijke regio als bestemming hebben. Dit versterkt de waarde van het station Oostpoort als stedelijk en mogelijk regionaal knooppunt van trein, bus en fiets. Voor buslijn 2 aan de zuidzijde wordt bekeken of de halte hiervan kan worden gekoppeld aan de nieuwe fietstunnel zodat er een directe verbinding met het station ontstaat.

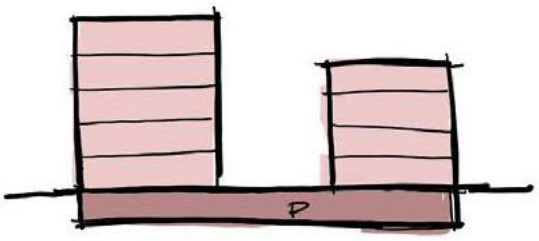
Ten slotte zal worden uitgezocht of de noord-zuidverbinding (brug of tunnel) voor langzaam verkeer ook een rol kan spelen in het busverkeer tussen Schalkwijk en de Waarderpolder. Voor de langere termijn wordt een reservering opgenomen voor een HOV-lijn (eventueel lightrail) tussen IJmuiden en Schiphol.

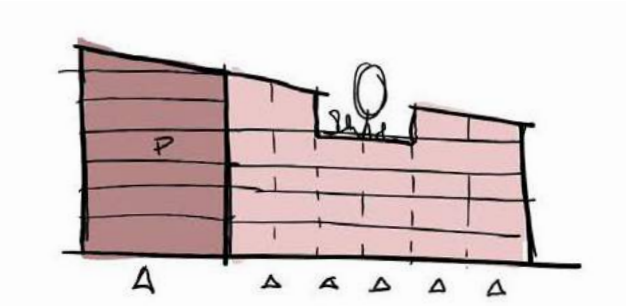
4.3 Weginfrastructuur en ontsluiting

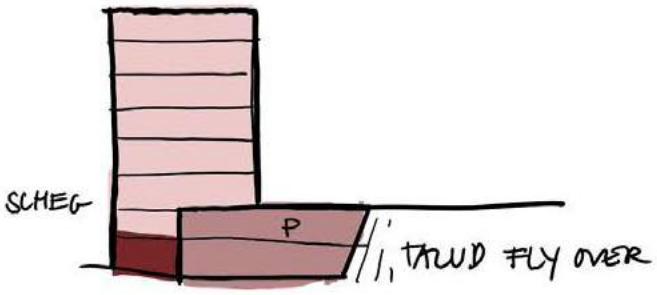
Doorstroming van de Oudeweg
De Oudeweg is en blijft de belangrijke entree voor autoverkeer richting de stad en de Waarderpolder. Het aantal kruispunten en stoplichten zorgt echter voor belemmeringen in de doorstroming. Een goede doorstroming is hier noodzakelijk om andere delen van de (binnen)stad te kunnen ontlasten van autoverkeer. Daarmee maken we de stad als geheel meer leefbaar. Om de doorstroming te verbeteren, wordt onderzocht of het mogelijk is om de Hulswitweg af te sluiten richting het noorden, zodat hier alleen bestemmingsverkeer voor enkele bedrijven mogelijk is. Hetzelfde geldt voor de A. Hofmanweg; insteek is deze af te sluiten ten noorden van de aansluiting Penningsveer. Hierdoor ontstaat er minder druk op deze kruispunten en wordt de doorstroming

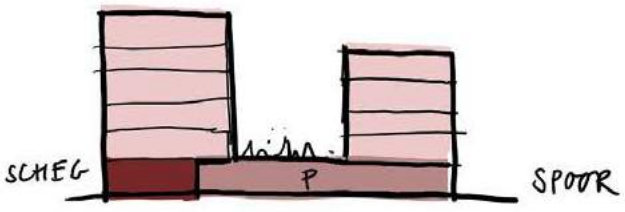












Verschillende ruimtelijke oplossingen voor gestapeld parkeren

op de Oudeweg verbeterd. Het ontwikkelgebied van de Oostpoort zal vooralsnog worden ontsloten vanaf de Oudeweg via het kruispunt Bohnweg en Busweg. Dit alles vergt nader onderzoek en uitwerking.

Autoluw maken van ontwikkelgebied
In het centrale gebied van de Oostpoort is de auto te gast, hierdoor ontstaat een aantrekkelijk woon-en werkgebied. Ten zuiden van IKEA wordt de Laan van Decima afgesloten, dit betekent dat deze weg eindigt ter plaatse van de nieuwe bebouwing. Het doorlopende lokale circuit via de Busweg en de Jan van Krimpenweg blijft bestaan, hieraan worden ook de buslijnen en de P+R gekoppeld. Daarnaast worden de commerciële voorzieningen vanaf hier bevoorraad.

Herprofilering van de Amsterdamsevaart
Aan de zuidzijde van het spoor streven we naar een afwaardering van de Amsterdamsevaart (N200), zoals al is gerealiseerd ten westen van de Bernhardlaan. Door het aantal rijstroken teug te brengen tot een 2x1 structuur neemt de geluidsbelasting in de woonwijk af. Deze ingreep kan ook eerst in een tijdelijke vorm, zoals is gedaan in het westelijke deel van de Amsterdamsevaart.

Door de vermindering van het aantal rijstroken ontstaat ruimte voor de verbreding van het water in de vaart en een efficiëntere vormgeving van het Keggeviaduct. Het bestaande viaduct lijkt inmiddels overgedimensioneerd en vormt een barrière tussen de wijken, en leidt tot onveilige situaties onder de constructie. Door een ranke op- en afrit te realiseren binnen het huidige profiel van de N200 wordt ruimte vrijgespeeld voor een goede aansluiting van de woonwijk op het station. In nadere uitwerking moet blijken hoeveel rijstroken de nieuwe op- en afrit nodig heeft.
De Zuiderpolder wordt door middel van een T-kruising aangesloten op de N200. Voor het vrachtverkeer van en naar het Polanenpark wordt gezocht naar een oplossing zodat de overlast hiervan in de Zuiderpolder afneemt.

4.4 Parkeren

Rondom het station ontstaat een autoluw gebied: hier prevaleren groen en water boven asfalt. Tegelijk is de parkeeropgave hier groot. Het gaat om parkeren voor bezoekers van de retail (IKEA), voor transferfuncties (P+R) en voor de nieuwe bewoners en gebruikers van het gebied. Aan de zuidkant van het spoor speelt een opgave om de parkeeroverlast van de kantoor-medewerkers en bezoekers in de woonwijk tegen te gaan.

Om de parkeeropgave goed te kunnen faciliteren is er een strategie nodig met een pakket aan maatregelen en afspraken tussen verschillende partijen in het gebied (vervoerders, eigenaren, overheden). Hierbij worden de volgende maatregelen voorgesteld:

Invoeren van een parkeerregime in een nader te bepalen zone rondom het station
Hierbij kan worden gedacht aan vergunningen, betaald parkeren of een blauwe zone, met als doel het tegengaan van het oneigenlijk parkeergebruik in het gebied tegengegaan, bijvoorbeeld door het 'stallen' van vrachtwagens of campers.

Uitbreiden van het transferium
Parkeren in de P+R is tegen een vergoeding om oneigenlijk gebruik te voorkomen. Er wordt in eerste instantie uitgegaan van een uitbreiding van 150 plekken nu naar 400 parkeerplaatsen in een gestapeld en demontabel parkeergebouw aan de zuidzijde van IKEA. Ook wordt gezocht naar slimme combinatiemogelijkheden met gebruikers en eigenaren in het gebied. Wanneer de behoefte op termijn groter blijkt te zijn (naar 800 tot 1000 plekken), is er aan de zuidkant van het station nog ruimte voor verdere uitbreiding van de P+R. Door de ontsluiting hiervan te combineren met het nieuwe T-kruispunt van de N200, ondervindt de buurt hierdoor geen extra parkeeroverlast.

Hanteren van een verlaging van de parkeernorm voor bewoners en gebruikers in het gebied
Vanwege de goede HOV-bereikbaarheid, de mogelijkheden voor andere mobiliteitsvormen en de keuze voor bepaalde doelgroepen wordt ervan uitgegaan dat het autobezit van de nieuwe bewoners lager is dan elders in de stad. Deze kenmerken en uitgangspunten maken de Oostpoort dé ideale plek om te experimenteren







Busstation met groene aankleding



Plein met glooiende overgang naar fietstunnel



Lightrail door groenstrook



Toegankelijke en aantrekkelijke passerelle



Parkeergebouw met voorzieningen in de plint



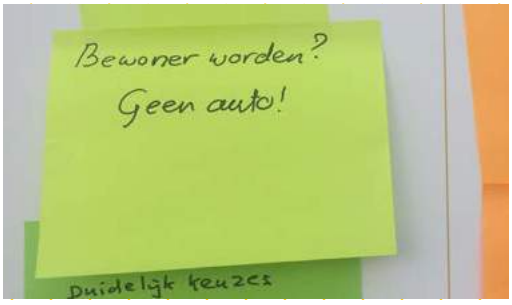
Demontabel P+R-gebouw

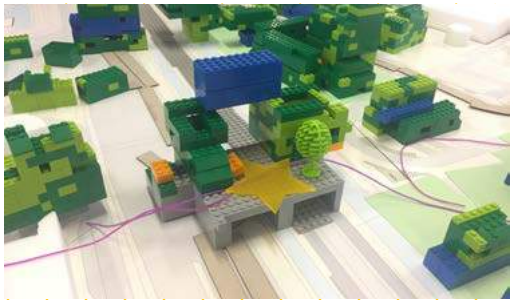
met een aanzienlijk lagere parkeernorm. We streven ernaar om de parkeernorm zo dicht mogelijk naar 0 te krijgen voor werkgelegenheid en waar mogelijk ook voor voorzieningen. Dat vraagt om flankerend beleid, zoals invoering van fiscaal parkeren in de zone en mogelijk ook in de gebieden er omheen om afwenteling te voorkomen.

Afspraken met de eigenaren van kantoren aan de zuidzijde van het spoor over het gebruik van hun parkeerterreinen
Een lager aandeel parkeren is op termijn ook goed denkbaar voor de kantooreigenaren en –gebruikers aan de zuidzijde van het spoor. Deels door verschuiving van de modalshift van werknemers naar fiets en OV, en voor een andere deel door een bredere clustering van parkeren op collectieve parkeerplekken in het gebied. Dat zou de directe omgeving rond de kantoren 'blikvrij' kunnen maken, hetgeen de aantrekkelijkheid van het gebied sterk zou vergroten.

Om de parkeeropgave te kunnen realiseren wordt gekozen voor een serie van verschillende fysieke oplossingen. Gezien de verdichtingsopgave is het stapelen van parkeeroplossingen een vereiste. Dit geldt voor de nieuwe parkeerbehoefte maar ook voor de bestaande parkeerplaatsen: door dubbel gebruik en slimme combinaties binnen een gebouw kan ruimte worden vrijgespeeld voor andere functies.

Voor het bewoners-parkeren wordt per bouwblok gekeken wat de beste ontsluitingsmogelijkheid en parkeeroplossing is. Hierbij wordt in principe uitgegaan van ondergrondse parkeerruimte op eigen terrein, maar zijn er ook kansen voor garages op maaiveld, bijvoorbeeld achter de plinten aan de binnenkant van een bouwblok of in enkele lagen tegen het talud van de flyover. Het autoluw maken van het gebied vraagt om een verlaging van de parkeernormen. Dit alles betekent dat niet alle bewoners kunnen beschikken over een eigen parkeerplaats. Ook zullen er één of meerdere blokken komen die zich vanwege hun ligging niet lenen voor een auto-ontsluiting en parkeren in of onder het gebouw.



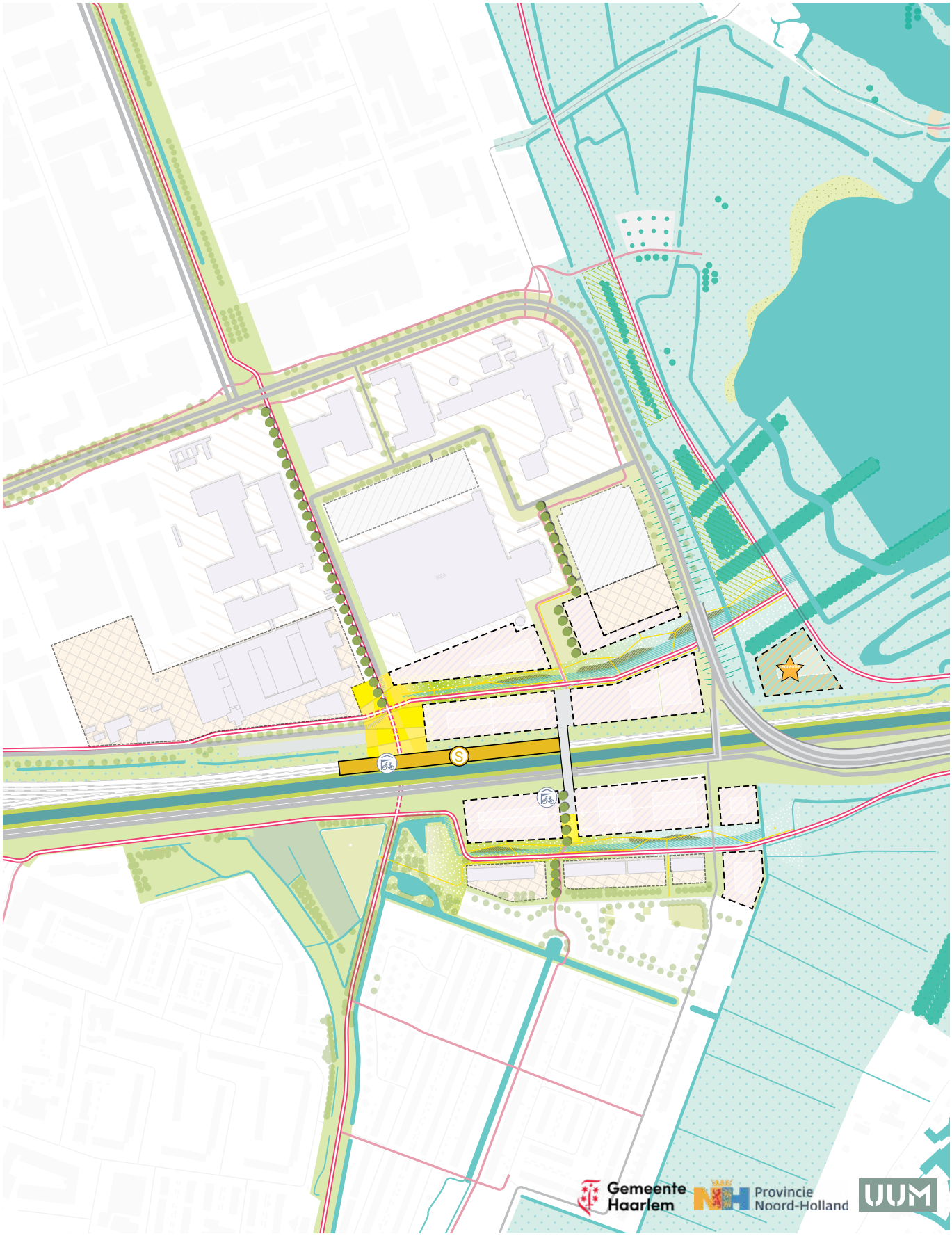



ALLIANTIE HAARLEM OOSTPOORT
GROEN EN RECREATIE
TOP
TIP
- bouwblok in groen interessant om harde muur te voorkomen. mits goed ontworpen en met functies passend bij groene omgeving (voorzieningen)
TOP: het 'openen' van het viaduct om het landschap toegankelijker te maken.
Top
groen strook onder gronds gebruiken (parkeren)
Bovengrond = natuur + recreatie
Top.
groen strook maar verbreden als uitruil met "Hotel" over het spoor.
Beloowing (1x gebouw) groene zone positief.
Dd breek functie voor het gebouw.
Tip: Doe meer met het VAARTPARK.
- hoe hangt dit park samen met der rest?
Verbinden "bouwblok" in het groen voor auto, wandel, fiets
in blok by station voorzieningen ter buitenpoort, zoals fietsverhuur/ov-fiets/ verschillende horeca, informatievoorziening etc.
Fietsverbinding N-Z ook als ecologische verbinding voor natuur en leefbaarheid
Provincie Noord-Holland
Gemeente Haarlem
UUM



5. CASCO VAN GROEN, WATER EN LANDSCHAP

Een robuuste groene verbinding fungeert zowel in het gebied ten noorden als ten zuiden van het spoor als drager voor de duurzame gebiedsontwikkeling. Deze structuur met groene 'scheggen' hechten het gebied aan het buitengebied: het Liedelandschap, Spaarnwoude en de Stelling van Amsterdam. Het voorziet de Oostpoort van een krachtige identiteit en de karakteristieke landschappelijke sfeer vormt een sterke basis voor een aantrekkelijk woon- en werkmilieu.



Ontwikkelvisie - casco van groen, water en landschap

5. CASCO VAN GROEN, WATER EN LANDSCHAP

5.1 Groene verbindingen met veenweidegebied

Verbinden buitengebied aan de stadswijk: twee groene scheggen
In het deel van de Oostpoort ten noorden van het spoor wordt een ruime doorbraak gerealiseerd in het talud van de fly-over. Hierdoor ontstaat een landschappelijke scheg met een breed vizier naar het Liedelandschap. Door dit grote gebaar stroomt het landschap als het ware de Oostpoort in en kan men het buitengebied al ervaren vanaf het station. Door deze verbinding krijgt het station een sterke betekenis als buitenpoort (zie 5.3). Het ontvangstdomein van het knooppunt wordt ontworpen als een pleinruimte. Deze wordt zo gesitueerd dat er een visuele en functionele relatie met het buitengebied ontstaat.

De groene scheg aan de noordzijde krijgt een ruime maat en nodigt uit tot een wandeling of fietstocht naar het buitengebied. Het vizier onder het talud geeft zicht op het groen en de weidsheid. De doorgang krijgt de vorm van een 'groene passage' met een breedte uitlopend van 25 m tot circa 40 m, om de doorgang aangenaam te doorkruisen. De groene scheg maakt het landschap op deze plek weer leesbaar. Door de beide verschillende richtingen van zowel het oude veenlandschap als de Waarderpolder te benadrukken ontstaat een ruim vizier op het buitengebied. Aan de westkant sluit de groene scheg via het stationsplein aan op de brede groene zoom langs het spoor en de Jan van Krimpenweg. Deze groene zoom richting stad kan aantrekkelijker worden en gebruikt voor looprondjes vanuit Oostpoort.

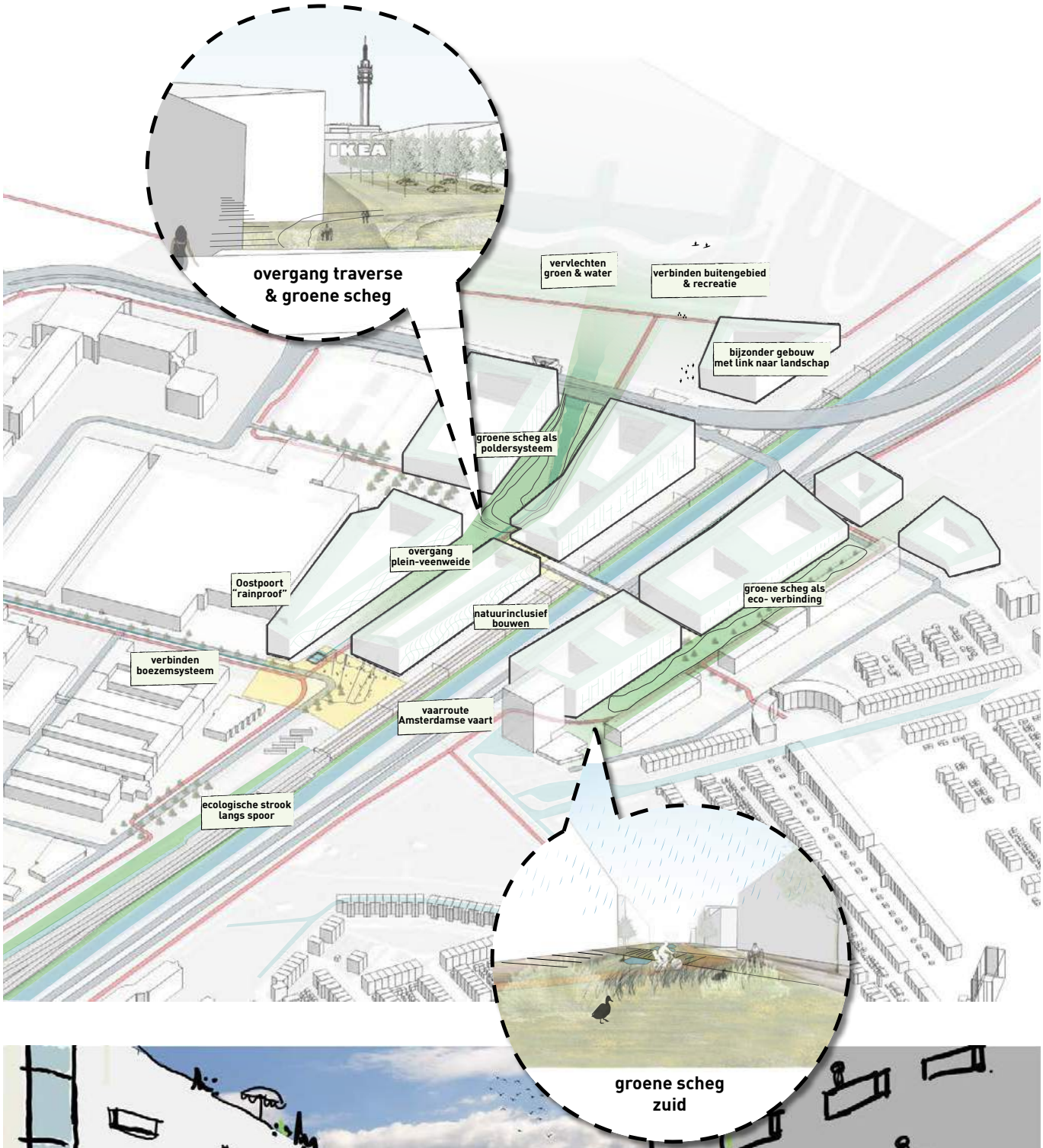
De groene scheg aan de zuidzijde wordt ook royaal en heeft een ongestoorde ecologische en recreatieve verbinding van het weidse buitengebied tot aan het Meerspoorpad en het Vaartpark.
Door dit als één geheel te ontwerpen, uitgaande van bestaande waarden als het talud van de voormalige spoorlijn en de Joodse begraafplaats, komt er een betere aansluiting op de omgeving.

Vervlechten groen en water
De groene ruimte wordt landschappelijk ingericht met natuurlijke beplanting zodat hier een ecologische verbinding kan ontstaan. In de scheg wordt de opgehoogde grond deels afgegraven, waardoor vernatting kan plaatsvinden, regenwater wordt doorgevoerd en diverse mogelijkheden zijn voor waterberging. De landschapsontwikkeling gaat hand in hand met het verbeteren van het watersysteem. Een ander peilbeheer en meer doorstroming dragen bij aan het verbeteren van de waterkwaliteit van de Veerplas. Dit vergroot de mogelijkheden voor zwemmen en waterrecreatie.

Begrenzing bebouwd gebied
Het brede vizier naar buiten fungeert tevens als comfortabele (snel)fietsverbinding en als sterke ruggengraat van de wijk. De groene scheg wordt begeleid door bebouwing aan weerszijden. Bij de uitloop van de groene scheg richting het groengebied is een bijzonder ontworpen gebouw wenselijk. De functie van het gebouw moet in gebruik en beeld een versterking vormen van het recreatiegebied en deze overgang van stad naar land sociaal veiliger maken. Hierbij wordt gedacht aan een speciale voorziening (mogelijk hotel) met publieke functies voor recreatie en natuureducatie. Dit stelt hoge eisen aan de verschijningsvorm. Het gebouw schermt deze nu wat onduidelijke hoek van het recreatiegebied af van een deel van de verkeersdruk op de fly-over en vormt tevens een duidelijke grens (geen verdere bebouwing) ter bescherming van dit landschap. In het nieuwe bestemmingsplan worden geen andere bouwmogelijkheden opgenomen in deze groenstrook. Er dient een planologische toets plaats te vinden, vanwege verschillende beschermingsregimes door gemeente en provincie. Een belangrijk aandachtspunt is dat het gebied deel uitmaakt van de Stelling van Amsterdam, waarvoor als UNESCO-werelderfgoed bijzondere juridische bepalingen gelden. Hierover meer in hoofdstuk 7.2.







Roald van Splunter, Marjolein Peters

Impressie: het natte Liedelandschap stroomt door het nieuwe viaduct de Oostpoort in en kent een hoge recreatieve én ecologische waarde

Waaierstructuur
De verkavelingsrichting van de oorspronkelijke waaierstructuur van het landschap verdween onder een laag zand bij de ontwikkeling van de Waarderpolder. Deze wordt deels weer teruggebracht bij de Oostpoort. De oorspronkelijke richting van het landschap zoals ook bij de Veerplas nog goed herkenbaar (bijvoorbeeld in de beplantingsstroken of 'vingers' die de Veerplas in prikken) draagt bij aan de nieuwe identiteit voor het gebied. Het veenweide- en Liede-landschap heeft een fraaie en landelijke uitstraling, zeker in contrast met de stad. Het dijklichaam van de randweg is momenteel een barrière tussen stad en buitengebied, maakt het landschap niet beleefbaar vanaf het station en min of meer onzichtbaar.

Verbinden met buitengebied
In een voorstudie zijn de kwaliteiten en potenties van Oostpoort en omgeving onderzocht (Smartland, 2018). Dit is beschreven aan de hand van een aantal thema's: identiteit en kwaliteit; relatie stad-buitengebied; klimaatbestendige stad en natuurinclusieve stad. De drie schetsen op de volgende bladzijde tonen de kansen voor verbondenheid van de Oostpoort in alle richtingen. Dat is precies wat wenselijk is: het ontwerpen van een verbindend netwerk van groenstructuur en watersysteem in relatie tot de omliggende gebieden. De bedoeling is daarmee winst te behalen voor toevoegen van wateroppervlak, verbeteringen afwatering (klimaatadaptatie), voor ontwikkelingen van flora en fauna (routes, stapstenen) en voor belevingswaarde voor bewoners, werknemers en bezoekers.

Aanhaken op visie Spaarnwoude Park 2040
In hoofdstuk 2 is aangehaald dat de conceptvisies voor Oostpoort en Spaarnwoude Park 2040 (recreatieschap) in elkaar grijpen. Met de nieuwe verbinding aan Oostpoort groeit de Veerplas door naar het niveau van een stadspark waar het buitenleven voelbaar is, met ruimere mogelijkheden voor horeca, verblijfsplekken, buitensportmogelijkheden, evenementen en festivals. Het groen nodigt uit tot bewegen en ontmoeten. De nu nog harde grens tussen de gebieden wordt verzacht en een hoogwaardige (hard)loop- en fietsroute gaat vanuit Oostpoort naar de Veerplas of verder het landschap in.

Een wandelrondje rond de Veerplas wordt aangelegd. Om de recreatieve routes in dit uitloopgebied van de wijken te vervolmaken wordt aanbevolen op termijn toe te werken naar de aanleg van een fietstunnel naar het historische Liewegje. Dit vormt een extra bijdrage aan de nu zwakke verbinding van de gebieden ten zuiden en noorden van de N200.

5.2 Water en ecologie

Bodem, watersysteem en ecologie
Bij de ontwikkeling van een groenblauwe structuur zijn bodemtype, watersysteem en ecologische mogelijkheden sterk bepalend voor het ontwerp van de openbare ruimte. Hierbij is van belang dat het gebied van de Oostpoort is opgespoten met 1,8 tot 3 meter zand en de hoogte van grondwater varieert tussen 1,2 tot 1,8 meter. Er is een rapport met grondboringen beschikbaar.

Boezemwater en polderwater
In het noordelijk deel van het gebied moeten oplossingen komen voor 3 verschillende waterpeilen: boezemniveau en twee polderniveaus. De polderpeilen doen zich voor in de Waarderpolder en in het Veerplasgebied; de laatste ligt circa 20 cm hoger. Het verschil met het boezempeil is ongeveer 1 meter (zomerpeil). In het zuidelijk deel gelden 2 polderpeilen: binnen het plangebied hetzelfde peil als in het Veerplasgebied en in de wijk Zuiderpolder een lager peil.

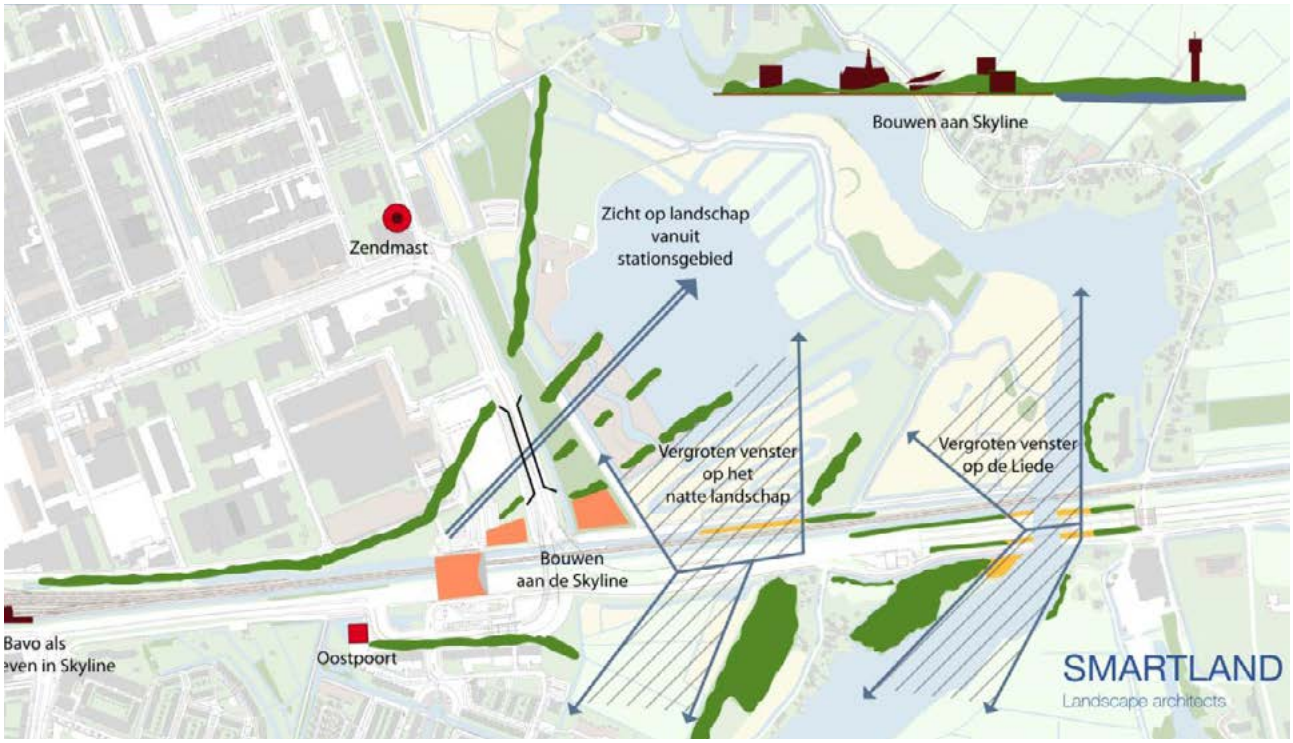
Het noordelijk deel van de Oostpoort kan voor zowel het poldersysteem als het boezemsysteem een verbindende rol spelen. Het boezemniveau betreft het verbinden van de nieuw watergang langs de Waarderweg met de spoorsloot in het buitengebied. Een deel van de poldersloot kan dan verwijderd worden (ter hoogte van de perrons). Het poldersysteem betreft de mogelijkheid om hemelwater in de Oostpoort toe te leiden naar de groene scheg dat een permanente verbinding krijgt met de Veerplas en in tijden van regenval als wadi dienstdoet.

Het zichtbaar en beleefbaar maken van watersystemen (hemelwaterafvoer, berging en waterzuivering) verhoogt de verblijfskwaliteit voor bewoners en gebruikers van het



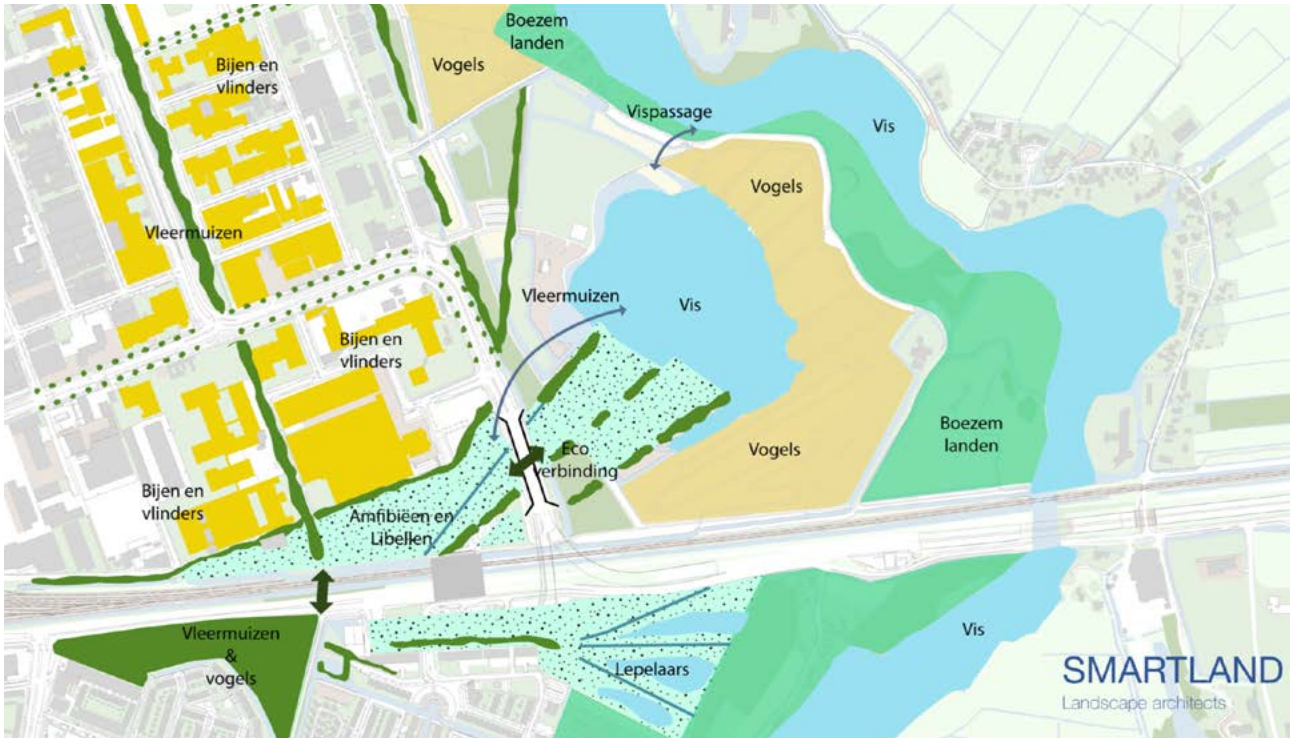


Smartland



Zichtbaar landschap in en onderweg naar Oostpoort

Smartland



Oostpoort als natuurinclusieve stad

gebied. Daarmee is water een belangrijke (identiteits) drager en sfeerbepalende factor in het gebied. Water kan daarnaast dienen als versterker van het karakter van verschillende plekken (bijvoorbeeld stedelijk versus landschappelijk), helpen bij klimaatadaptatie, zorgen voor verkoeling, ecologische waarden bevatten en dienen als speelaanleiding voor kinderen.

De voorwaarden waaronder het watersysteem binnen het plangebied zou kunnen aansluiten op het systeem Veerplas zal met Rijnland verder onderzocht moeten worden. Vanwege de robuustheid van het waterstelsel wil Rijnland zo veel mogelijk systemen op boezempeil en bij voorkeur geen nieuwe polderpeilen.

Amsterdamsevaart
Aan de zuidzijde van het spoor kan het herstellen van de Amsterdamsevaart bijdragen aan een sterke ruimtelijke waterstructuur tussen Amsterdam en Haarlem. Het terugbrengen van de vaart (boezempeil) dient tenminste vier belangen: herstel van een historische structuur, gebruiken als stedelijke kwaliteit en bijdrage aan de leefomgeving, recreatieve vaarroute en als bijdrage in compensatie oppervlaktewater. Dat laatste is van belang bij de hele (kwantitatieve) wateropgave waar Haarlem voor staat, in het bijzonder als tegenhanger voor de verdichting in de Waarderpolder.

Ecologische kwaliteit
In zowel bestaande als aan te leggen openbare ruimte worden ecologische waarden geïntegreerd. Hierbij gaat het om het verminderen van de verharding en het aansluiten van groen en water op elkaar, in ruimte en in type vegetatie. Hierdoor wordt de leefruimte voor insecten vergroot: een belangrijke basis om biodiversiteit te bereiken. Diversiteit in vegetatie zorgt voor diversiteit in insecten en andere diersoorten, zoals vogels en kleine zoogdieren. In het plan wordt ook rekening gehouden met voldoende onverharde, groene delen (ook tegen hittestress en wateroverlast), met een inheemse variatie in lage beplanting, struiken en bomen. Extensief beheer is daarbij uitgangspunt. Bij het aanleggen van water wordt beschoeiing zo veel mogelijk vermeden en ontworpen met natuurlijke oevers met een flauw hellingshoek.

Waar het veenweidelandschap naar binnen wordt getrokken is een vergelijkbare vegetatie van belang. Zo vergroot de ecologische habitat in aansluiting op het gebied direct buiten de stad. Het groen langs het spoor vormt een ecologische verbindingszone die benoemd is in het gemeentelijk ecologisch beleidsplan. Dit is een waardevolle verbinding omdat het groen direct langs het spoor nauwelijks wordt betreden. Deze zone dient behouden te worden.

De westelijke gemeentekavel in Oostpoort is een ecologische hotspot, bestaande uit kunstmatig duingrasland. Hier komen zeldzame (beschermde) plant- en diersoorten voor. Er zal te zijner tijd een nieuwe locatie gecreëerd moeten worden met een vergelijkbaar habitat. Wellicht is dit op een van de daken mogelijk of elders rondom de stad. Overigens is door de ophoging de bodem bijna overal zandig, hetgeen een goede basis is voor spontane begroeiing, die als vanzelf divers en waardevol is.

5.3 Natuurinclusief bouwen

De groene en ecologische sfeer komt ook terug in de bebouwing. Natuurinclusief bouwen wordt toegepast met daktuinen, groene gevels, geveltuinen en nestelgelegenheid voor vogels, vleermuizen en insecten. De gebouwen fungeren hierbij als stepping stones in ecologische verbindingen. Hierbij wordt een relatie gelegd met reeds aanwezige flora en fauna in het nabijgelegen landschap. Er is een gemeentelijke 'inspiratiegids' voor natuurinclusieve maatregelen aan en rondom gebouwen en in infrastructuur. Belangrijk is dat er goede beheerafspraken gelden om een langdurig functioneren en verzorgd beeld te borgen.

Vanuit het nieuwe omgevingsbeleid is uitgangspunt bij nieuwbouwontwikkeling geen drainage toe te passen. Hemelwaterafvoer moet binnen het project opgelost worden (48 uur kunnen vasthouden). Oostpoort kan een rainproof woongebied worden, dat zorgt voor vertraagde afvoer van regenwater, ook van incidentele grote waterafgiften, waardoor het riool niet wordt overbelast. Tevens wordt schoon (regen)water in het







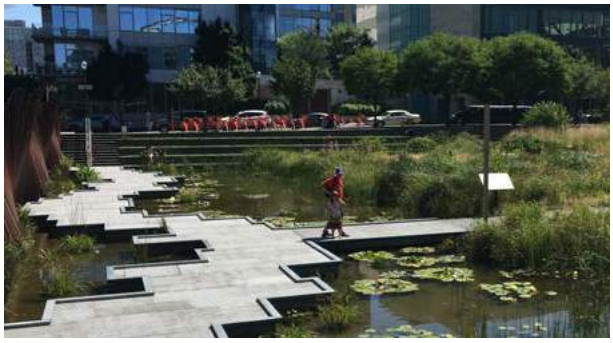
Stedelijke aansluiting gebouwen op water in scheg



Groen-stedelijke voetgangersroute



Recreatieve en ecologische waarde van vernatting



Recreatieve waarde van vernatting in stedelijke setting



Informeel, semi-openbaar groen binnenterrein



Stedelijk, functioneel binnenterrein met verblijfskwaliteit

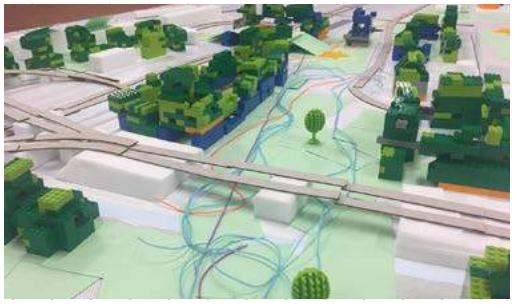
natuurlijk systeem opgenomen en niet afgepompt naar de rioolwaterzuiveringsinstallatie. In de praktijk kunnen dakoppervlakken veel van de vertraging voor hun rekening nemen.

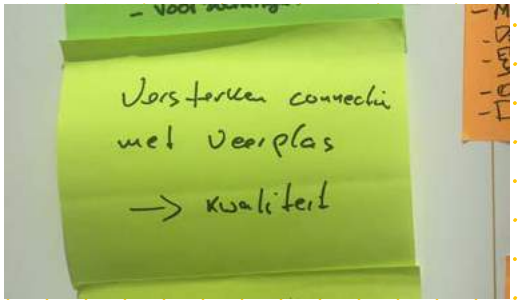
5.4 Station als buitenpoort

Openbare ruimte
De openbare ruimte wordt uitnodigend en verbindt bestaand aan nieuw, door middel van heldere structuren voor langzaam verkeer, met in het centrale deel een autovrije inrichting. In de scheggen zijn natuur en buitenleven voelbaar en het buitengebied binnen handbereik. De zuidelijke scheg krijgt een groene parkachtige inrichting, als groenzone voor bewoners en werknemers. Richting buitengebied wordt de inrichting landschappelijker. In de noordelijke scheg is de openbare ruimte tevens de groene loper voor het project buitenpoort, een directe loop- en fietsverbinding tussen station en buitengebied voor de bewoners van Oostpoort en voor bezoekers uit de regio.

Vanaf het stationsplein zal de inrichting stapsgewijs natuurlijker worden. Het deel bij het station is een shared space, het ontvangstdomein van de Oostpoort, met voorzieningen rondom en een bundeling van meerdere verkeersstromen. Het is een plek waar beweging en (kort) verblijf samenkomen, waar mensen kunnen zitten of op hun trein te wachten en waar dingen kunnen gebeuren, bijvoorbeeld een kleine markt, straatmuziek, openlucht-bioscoop. Centraal op het plein kan een kiosk komen, met een zitje bij de door het gebied lopende watergeul.

Het deel ten oosten van het plein is parkachtig, een ruimte die uitnodigt tot spel en ontmoeting. Er komen zit- en speelplekken voor diverse leeftijden. De Stelling van Amsterdam wordt voelbaar gemaakt door bijvoorbeeld in het plaveisel in de groene scheg de grenslijnen te verwerken van de schootcirkels van de twee forten.
Het derde deel van de scheg, naar het buitengebied toe wordt nat-landschappelijk. Het afgraven van de zandlaag kan ook trapsgewijs meebewegen met deze drie sferen, waardoor er verschillende niveaus bestaan in het groen. De verschillende referentiefoto's geven een beeld van de mogelijke sferen van de groene scheg. In het gebied komen er bomen bij om de ontbrekende structuren aan te helen (structuurvisie openbare ruimte). Dit geeft een heldere lanenstructuur, naar buiten doorlopend. Vooral langs de Amsterdamsevaart zijn enkele ontbrekende schakels die nadere aandacht behoeven.



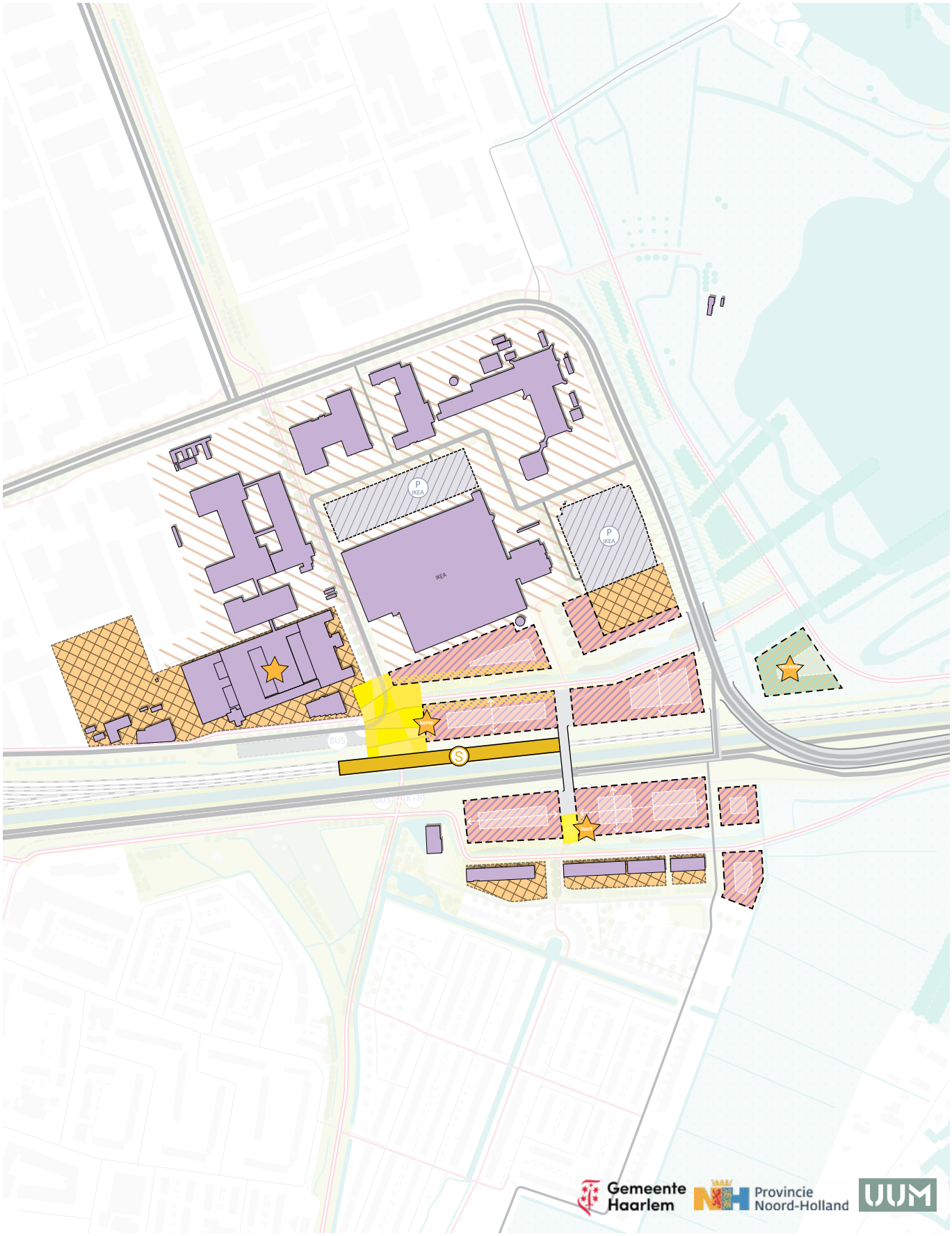



AANLEG VAN BERNHARDTCHAN
PRINS BERNHARDTCHAN
ONDERTUNNELEN
EVENEMENTEN, RECREATIE EN CULTURELE ACTIVITEITEN IN 'STADSPARK' VEERPLAS



6. DUURZAME STEDE-LIJKE ONTWIKKELING

In de Oostpoort presenteert Haarlem zich op een vernieuwende manier door een hoge dichtheid en een interessante mix van functies. Naast wonen wordt hier ruimte geboden aan een gemengd programma met bedrijven, kantoren, winkels en andere voorzieningen. Intensief ruimtegebruik en slimme functiecombinaties gelden als voorwaarde voor een hoge kwaliteit in gebiedsontwikkeling.



Ontwikkelvisie - duurzame stedelijke ontwikkeling

6. DUURZAME STEDELIJKE ONTWIKKELING

6.1 Stedelijke structuur

Als stationslocatie is de Oostpoort een logische plek om te verdichten en een nieuwe ruimtelijke kwaliteit te realiseren. Vanwege de ligging, met grote bedrijfsbebouwing rondom, en grenzend aan een groot recreatiegebied, zijn hier kansen voor een stedelijk milieu dat zich qua functiemix en verschijning onderscheidt ten opzichte van de bebouwing verderop in de historische stad.
Met het creëren van een eigen identiteit voegt de Oostpoort een nieuwe typologie aan het scala aan stedelijke milieus dat Haarlem biedt. De nieuwe bebouwing in de Oostpoort vormt daarmee een contrast met de huidige bebouwing in de Zuiderpolder en de Waarderpolder.

Dichtheden en bouwhoogtes
In de Oostpoort vindt een stevige verdichting plaats. Door intensief te bouwen bij knooppunten van openbaar vervoer neemt de verkeersdruk op het stedelijke en regionale wegennet niet verder toe. Om zo snel mogelijk een aantrekkelijk stedelijk milieu te realiseren met voldoende kritische massa voor woningbouw èn het gewenste aanvullende programma, is stapeling een must. Er ontstaat een stevig cluster aan gebouwen waarin ook hoogbouw een plek krijgt.

De bouwhoogte zal variëren van 4 tot 13 bouwlagen. Als maximale bouwhoogte wordt de bestaande hoogbouw van Oostpoort Centre (41 meter) aangehouden. Dit komt overeen met de toetshoogte vanwege het vliegverkeer van Schiphol. Door onder deze hoogte te blijven is toetsing vanuit het Rijk niet noodzakelijk. Daarnaast zorgt deze maximale bouwhoogte ervoor dat de verschillende gebouwen geen onderlinge concurrentie met elkaar aangaan. Het is vooral het ensemble van gelijkwaardige gebouwen die in samenhang met elkaar de kwaliteit en beleving van Oostpoort bepalen. Niet afhankelijk maken van één enkel hoog gebouw. Op termijn kan het echter wenselijk zijn om incidenteel een hogere bouwhoogte toe te staan, hetgeen meer flexibiliteit zou bieden. Om de benodigde verdichting te kunnen realiseren worden echter ook minimale bouwhoogtes en dichtheden aangehouden.

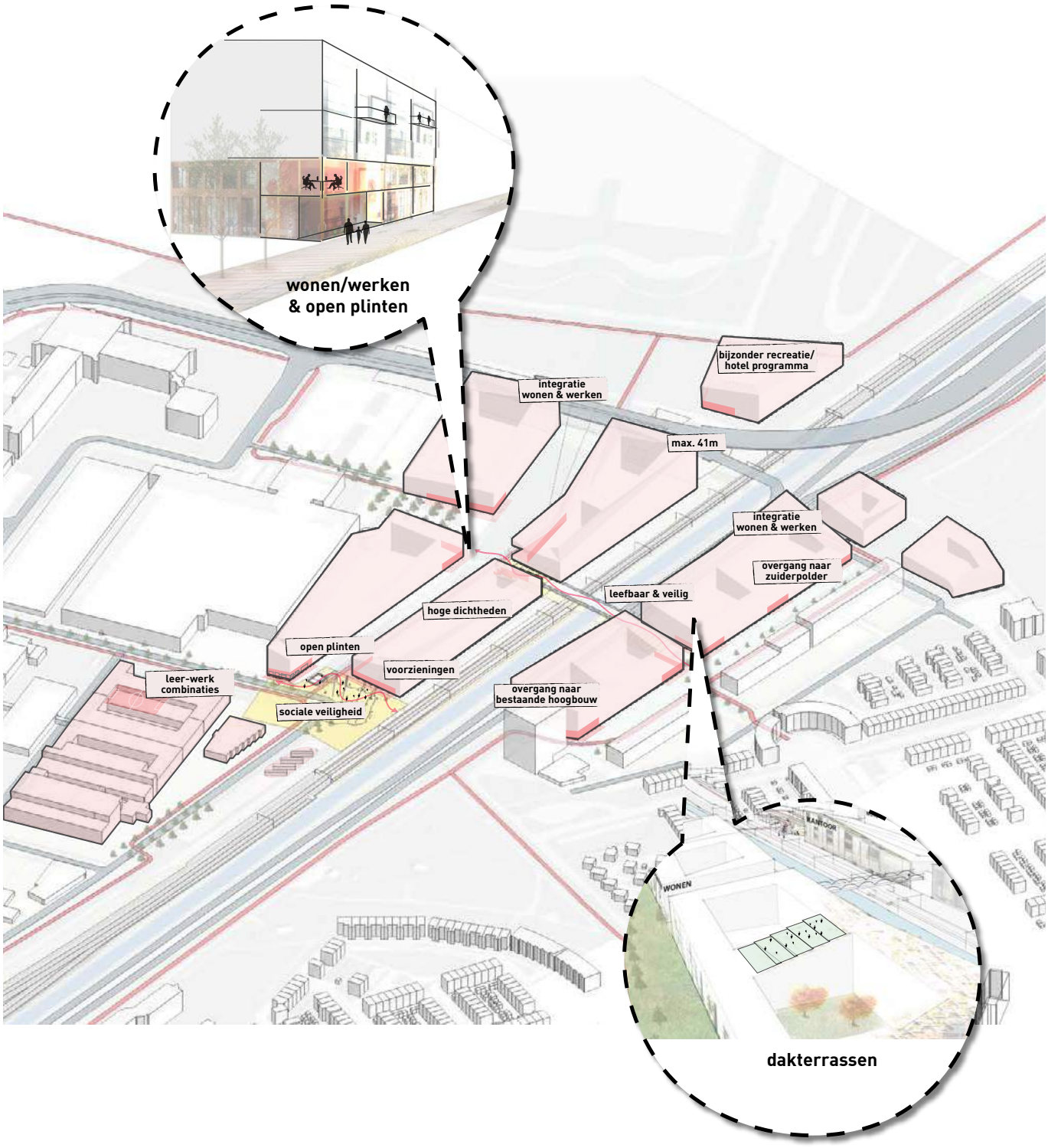
Vanuit de hogere gebouwen heeft men een prachtig uitzicht op het omliggende landschap. We kiezen voor gebouwen met een samenhang in hoogte en typologie, die zich als een compositie presenteren aan de omgeving. Hierbij vormen niet de afzonderlijke gebouwen een icoon, maar wordt de stadsentree gevormd door het nieuwe ensemble tussen station en landschap.
Nieuwe bouwblokken kunnen schuin op- of aflopende gevels krijgen, waardoor zichtlijnen tussen en vanaf de gebouwen worden gewaarborgd. Ook kunnen de gebouwen hierdoor optimaal inspelen op zon en geluid en ontstaat ruimte voor groene daktuinen en dakterrassen.

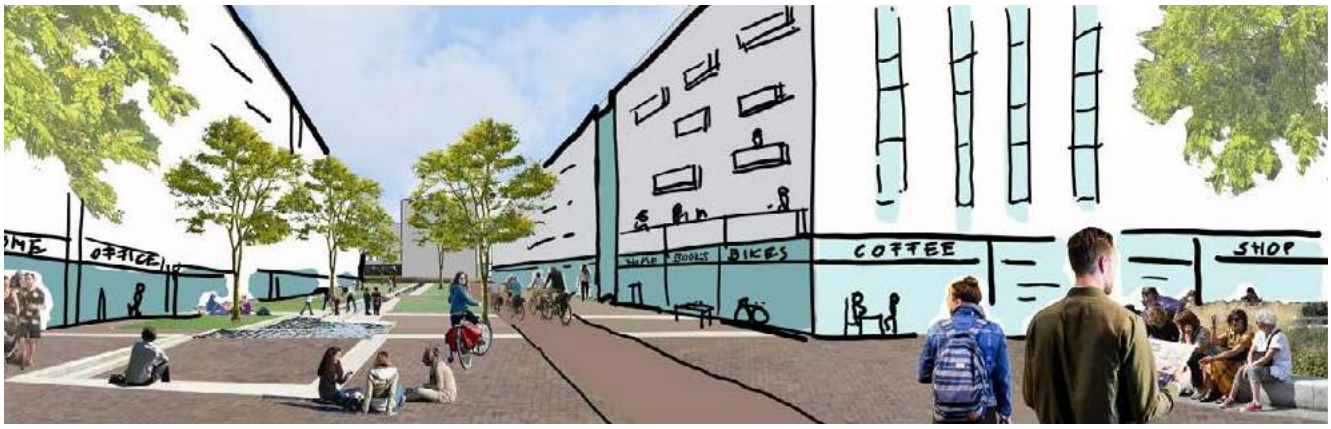
De bouwblokken hebben duidelijke randen grenzend aan de openbare ruimte, met in de basis van de gebouwen entrees van de woningen of werkfuncties. Er zijn geen private buitenruimtes zoals tuinen of terrassen aan de openbare ruimte. Binnenin de blokken is ruimte voor binnentuinen met groene en luwe ontmoetingsplekken voor bewoners en gebruikers van het gebied.

Functiemenging; integratie van wonen en werken
Door de ligging naast het station leent de Oostpoort zich uitstekend voor een functiemix. Gemengd, toekomstbestendig en flexibel bouwen is uitgangspunt voor alle bebouwing in het gebied. Dit betekent dat er bij de maatvoering en indeling van de gebouwen wordt gelet op mogelijke functieverandering in de toekomst en dat wonen en werken op meerdere manieren kan worden gecombineerd. Zo kan er bijvoorbeeld werkprogramma in een plint komen, dat op termijn kan worden gekoppeld met woningen erboven. Ook kunnen er vrij indeelbare appartementen worden gerealiseerd waarbij een gedeelte van de woning als werkplek of atelier kan worden gebruikt. Een functiemix geeft ook kansen voor een maximale uitwisseling van het parkeren. Op kavel- en gebouwniveau zal bepaald moeten worden waar woonfuncties en waar werkfuncties tot hun recht kunnen komen, mede vanuit de complexe akoestische situatie van spoor- en weggeluid.









Roald van Splunter, Marjolein Peters

Impressie: het stationsplein als levendig nieuw ontvangstdomein, met voorzieningen en verblijfskwaliteit

6.2 Programmatische invulling

Woningen, type en doelgroep
Vanuit de Haarlemse ontwikkelzones is een opgave gesteld voor minimaal 1.000 woningen in de Oostpoort. Het huidige aantal woningen van 3.000 in Parkwijk-Zuiderpolder wordt hiermee met een derde uitgebreid. Voor de nieuwe woningen geldt een verdeling van veertig procent sociale huur, veertig procent middeldure huur of koop en twintig procent vrije sector.

In Oostpoort worden kansen gezien voor doelgroepen die specifiek kiezen voor en optimaal kunnen profiteren van de aanwezigheid van het station en het recreatiegebied. Hierbij wordt gedacht aan studenten, starters en stellen. Vaak ook doelgroepen met een laag autobezit. Daarnaast zijn ouderen een interessante doelgroep, in de Zuiderpolder is momenteel 20% ouder dan 65 jaar. Door ouderen uit de wijk te verleiden om naar een andere, geschikte woning te verhuizen, komen elders woningen vrij voor gezinnen.

Woningtypen en woonkwaliteiten
In een divers aanbod aan woningtypen kunnen de verschillende doelgroepen worden gehuisvest. Aangezien er in een hoge dichtheid wordt gebouwd, zal er binnen het aanbod van appartementen een rijk scala aan woningen kunnen worden aangeboden. Hierbij kan worden gedacht aan het realiseren van mini-appartementen of eenheden voor studenten, appartementen over meerdere lagen voor starters, ruime gelijkvloerse appartementen voor senioren en grondgebonden stadswoningen in de onderste lagen van grotere bouwblokken.

Werkgelegenheid
De woon-werkbalans in Haarlem is scheef, circa 0,4 baan per inwoner. Dat is relatief laag vergeleken binnen de provincie Noord-Holland. De gemeente wil meer werkgelegenheid creëren, met als maatstaf dat voor elke woning die gebouwd wordt er ook een baan bij komt (studie groeipotentie, 2009). In Haarlem zijn zakelijke dienstverlening, zorg en toerisme kansrijke sectoren. In MRA-verband zijn er afspraken om in Haarlem ruimte te bieden voor circa 40.000 m2 arbeidsintensieve werkgelegenheid. De uitstekende bereikbaarheid van de Oostpoort en uitlopend de Oudeweg is een motief om daar een deel van die vraag te accommoderen. Binnen de beoogde functiemix in de Oostpoort zijn kansen als intensieve werkzone, die passen bij de actuele vraag naar nieuwe werkconcepten (geen 'klassieke' kantorenbouw).

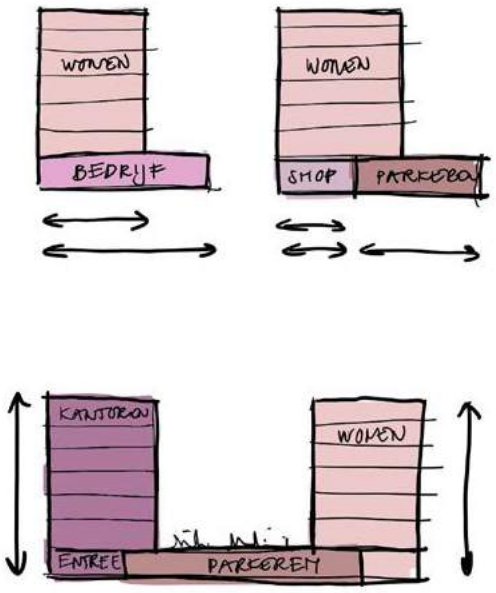
Vanwege de ligging bij het station is de Oostpoort een kansrijk gebied voor verdichting op arbeidsplaatsen en bovendien de beste plek in Haarlem om acquisitie te plegen op vestigingen van nationale allure, als onderdeel van het hoogwaardig netwerk in de MRA. Daarmee stijgt de vervoerswaarde voor een nieuwe sterke HOV-as tussen Haarlem Oost en Amsterdam Zuid.
Door het aanpassen van de milieuzone van de Waarderpolder ontstaat ruimte voor woningbouw in een gemengd stedelijk gebied, waar de werkgelegenheid een belangrijke rol zal blijven spelen.
Voor het nieuwe programma wordt aansluiting gezocht bij de goede OV-bereikbaarheid en de aanvullende mobiliteitsvoorzieningen. Hierdoor kan de Oostpoort zich ontwikkelen tot zone met stapelbare' werkfuncties. Er wordt ruimte geboden 'voor de meer arbeidsintensieve bedrijven van de Waarderpolder en bedrijven/ kantoren uit de regio. Hiermee kan de Waarderpolder, waar zich momenteel 20% van het aantal Haarlemse arbeidsplaatsen bevindt, worden versterkt.

Niet alleen de gemeentelijke kavels maar ook de bestaande bedrijfspanden kunnen een bijdrage leveren aan het gewenste programma en stedelijke milieu.
Zo bieden de bestaande kantoorpanden ten zuiden van de Amsterdamsevaart kansen in het verdichten of transformeren door nieuwe functies in de plinten, aanvullende werkfuncties of woningbouw. Door de gebouwen op te nemen in de nieuwe stedenbouwkundige structuur wordt de relatie tussen de Zuiderpolder en de woonwijk zowel ruimtelijk als functioneel versterkt.

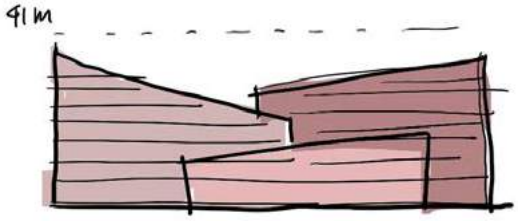
Een van de belangrijkste bedrijfspanden is het enorme, grotendeels leegstaande complex van drukkerij Johan Enschedé. Dit nu nog afgesloten terrein kan zich openen naar het gebied. Letterlijk door het openen van het terrein (hekken weg) maar ook functioneel door het realiseren







Verschillende ruimtelijke oplossingen voor functiemenging



Stedenbouwkundig ensemble als ontwerpprincipe voor bouwblokken

van nieuw programma. Vanwege de omvang van het complex zijn hier allerlei gemengde (tijdelijk) nieuwe functies denkbaar zoals bedrijven, leer-werkconcepten, evenementen en congressen, culturele functies, langlopende theaterproducties, voorzieningen, zaalsport, onderwijsinstellingen et cetera.

Ook het bestaande parkeerterrein van Ikea biedt kansen voor transformatie naar wonen en werken. Dit vraagt om maatwerkoplossingen voor meer gestapeld parkeren voor Ikea.

Het werkprogramma wordt gerealiseerd in flexibele, duurzame en toekomstbestendige gebouwen met meerdere huurders. Gebouwen met slechts één huurder zijn bespreekbaar mits er een levendige plint wordt gerealiseerd. In combinatie met de aantrekkelijke openbare ruimte ontstaat als het ware een etalage van de werkgelegenheid binnen de Waarderpolder. Hier worden informele ontmoetingen gestimuleerd.

Bijzonder hotel in combinatie met groen en recreatie
Naast een goede uitwisseling met bedrijven in de Waarderpolder kan de nieuwe werkgelegenheid ook een rol spelen in de regionale behoefte aan hotels. De Oostpoort is aangemerkt als kansrijke zone voor de ontwikkeling van een (congres)hotel in de MRA. Hier is de bereikbaarheid via station en uitvalswegen uitstekend, maar biedt ook de aanwezigheid van groen, water en recreatie grote kansen. Hiervoor worden met name kansen gezien op de kavel ten oosten van fly-over, waar een hotelfunctie zou kunnen worden gecombineerd met recreatie en natuureducatie. Hierdoor wordt een directe functionele koppeling gelegd tussen het recreatiegebied en de Oostpoort. Hier dient eerst een plantoets en een onderzoek naar de impact op de Stelling van Amsterdam te worden gedaan, om te onderzoeken wat er mogelijk is op deze plek.

Een breed pakket aan kleinschalige voorzieningen
Een geclusterd voorzieningenprogramma kan een bijdrage leveren aan de totstandkoming van een levendig en gemengd stuk stad. De werknemers, bezoekers, reizigers en bewoners hebben behoefte aan verschillende voorzieningen waar zij gebruik van kunnen maken op weg naar werk, school of huis. In de blokken rondom het station wordt gedacht aan voorzieningen zoals een gemakswinkel, kinderopvang, (para)medisch-centrum, fitness, sport en horeca. Deze kunnen een plek krijgen in de plinten of juist de hogere verdiepingen van de gebouwen. De combinatie van dergelijke voorzieningen met een nieuwe, aantrekkelijke openbare ruimte stimuleert informele ontmoetingen. De voorzieningen in de Oostpoort kunnen gefaseerd meegroeien met het aantal woningen.
Ook zijn er mogelijkheden voor grotere onderwijsinstellingen, bijvoorbeeld op de locatie van Joh. Enschede.

Daarnaast kunnen de extra inwoners en werknemers in Oostpoort gebruik maken van de huidige voorzieningen in Haarlem Oost, zoals een aantal basisscholen (Zuidwester en MLK / Hildebrand), sportvoorzieningen (voetbalvereniging DSK en Fitness Fitfabriek), het winkelcentrum Beatrixplein de bibliotheek Zuiderpolder en het zorgcentrum Reinaldahuis. De nieuwe ontwikkeling leidt tot een toename van het draagvlak voor deze voorzieningen.

Supermarkt als buurtvoorziening
In de Zuiderpolder zijn er op dit moment geen winkels. Vanuit de buurt is er een sterke behoefte aan een supermarkt. In de Oostpoort wordt ruimte geboden aan een nieuwe supermarkt die een rol kan vervullen. Hij dient niet alleen voor de nieuwe bewoners maar ook voor de bewoners uit de Zuiderpolder, de gebruikers van het station en de werknemers uit de Waarderpolder. De grootte van de supermarkt moet worden afgestemd op het aanbod elders in de stad, met name aan het Beatrixplein. Uitgangspunt voor de supermarkt is dat deze wordt gestapeld en gecombineerd met ander programma zoals woningen. Grotere retailvoorzieningen of Perifere Detailhandel Locaties (PDV) stroken vanwege het sterke autoverkeer aantrekkende karakter niet met de uitgangspunten voor de Oostpoort, waarbij de focus ligt op het langzaam verkeer en het openbaar vervoer.







Stevige blokken vormen speelse skyline



Glooiende blokken met open uitstraling



Gebruik van de daken, bijvoorbeeld met dakakker



Groene terrassen met wijds uitzicht



Levendige mix woningen en werkplekken



Gebouw met recreatieve functie ingepast in landschap

6.3 Leefbaarheid en openbare ruimte

Sociale veiligheid
Door het toevoegen van functies en bebouwing verandert Oostpoort van een bedrijven- en parkeerterrein in een gemengd stedelijk gebied. Door meer dynamiek rondom het station zal de veiligheid toenemen. Daarnaast worden de stromen van de voetganger zoveel mogelijk geconcentreerd en lopen zij langs de voorkanten en entrees van de nieuwe blokken. De nieuwe blokken liggen op zichtafstand van elkaar en hebben lange gevels met voordeuren erin. Hierdoor worden de voetganger en de fietser begeleid in hun routes en zijn er altijd ogen op de straat.
Rondom het station denken we ook na over een clustering van enkele gemakswinkels die omliggende buurten (verder) kunnen voorzien. In dit middengebied is ook plaats voor doelgroepen voor wie het belangrijk is (zorg) voorzieningen in de onmiddellijke nabijheid te hebben.

Beleving
De uitdaging is dat de Oostpoort een plek op zich wordt, waar het aantrekkelijk is om heen te gaan (voorzieningen, inrichting, routes) en waar mensen graag komen wonen of werken. Dan moet het niet alleen overdag tijdens kantooruren aantrekkelijk zijn, maar evenzeer in de weekenden en 's avonds. Een nieuw stedelijk gebied waar bestaande functies en gebouwen goed in worden opgenomen (m.n. IKEA, Joh. Enschedé en Teva) en vloeiend doorloopt naar de bestaande wijk Zuiderpolder. Er is veel aandacht voor de menselijke maat, voor interactie en groene verbindingen. Het gebied wordt een kruispunt van 'lange lijnen' voor de fiets. Bewoners van de Zuiderpolder hebben meer en veilige routes naar het station en het groen en kunnen gebruik maken van de nieuwe voorzieningen aan weerszijde van het spoor.
Door de verschillende invullingen van de groene scheggen, van stedelijk naar natuurlijk/ecologisch, ontstaan aanleidingen voor sport en spel.

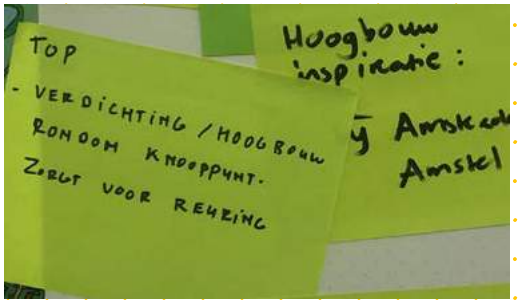
6.4 Duurzaamheid

Bij de ontwikkeling van Oostpoort vormt duurzaamheid een vanzelfsprekende basis voor de gebiedsontwikkeling als geheel. Op verschillende thema's en op alle schaalniveaus krijgt duurzaamheid betekenis en kwaliteit.

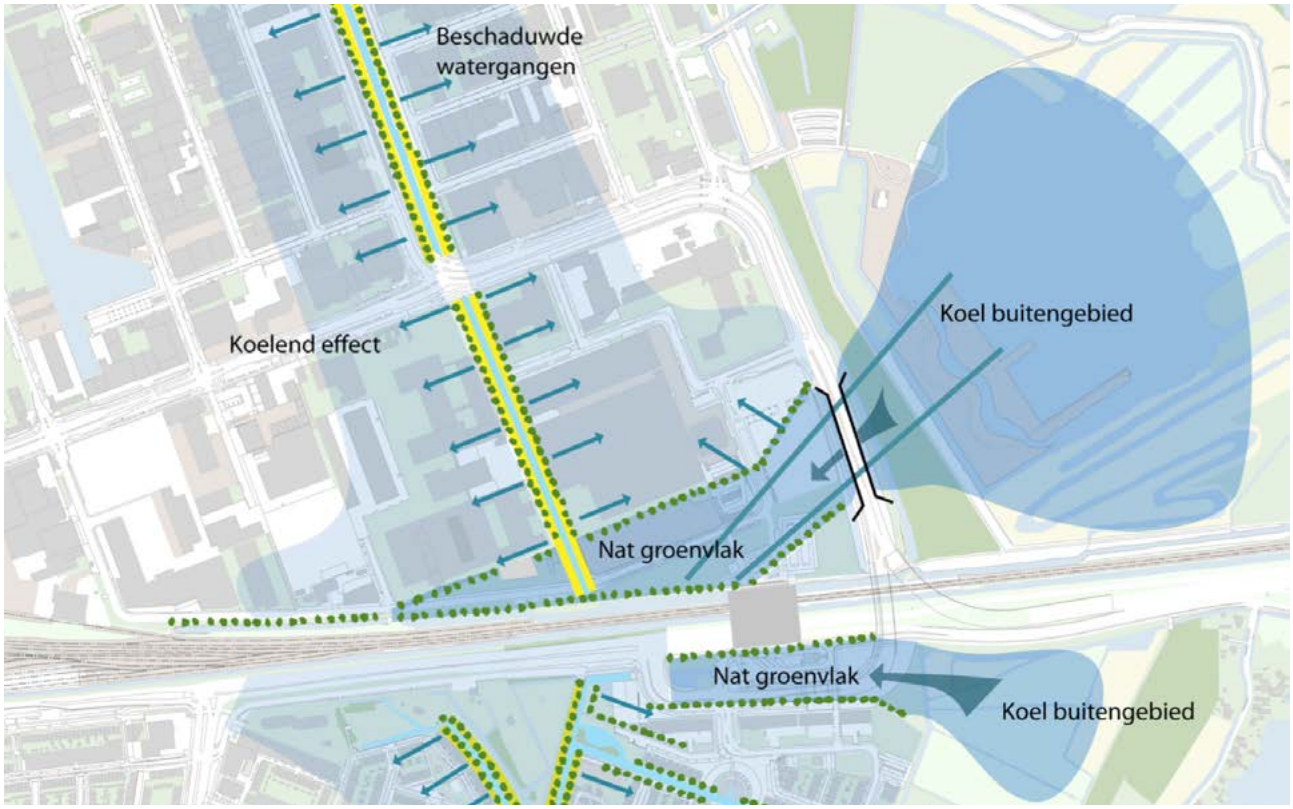
Duurzame stedenbouw
Bij het ontwerpen van deze stedenbouwkundige visie en bij de inrichting van de openbare ruimte spelen veel duurzaamheidsaspecten een rol. De gemeente stelt een Richtlijn Duurzaam Bouwen op. Vooruitlopend op deze richtlijn zijn overweging vanuit duurzaamheid leidend voor de opzet van de ruimtelijke structuur van Oostpoort. De hoofdkeuzes uit deze visie, het compact bouwen rondom het station, het realiseren van een autoluw gebied met nieuwe verbindingen voor langzaam verkeer en het introduceren van een waterrijke scheg naar het landschap, komen allemaal voor uit kwaliteits- èn duurzaamheidsoverwegingen. Ook het toevoegen van werkgelegenheid draagt bij aan het beperken van de grote verkeerstromen de stad uit. Het geeft mensen de mogelijkheid met de fiets naar het werk te gaan. Dat is duurzaam en het maakt de stad toekomstbestendig. Ook op inrichtingsniveau van bouwkavels en openbare ruimte moet de Richtlijn Duurzaam Bouwen worden betrokken.

Klimaatadaptatie: water als sleutel
In de toekomstige Oostpoort wordt de groen- en waterstructuur versterkt. Hierdoor wordt actief geanticipeerd op het voorkomen van wateroverlast, droogte en hittestress. Water speelt een centrale rol in het 'koelen' van het stedelijk gebied, het verbeteren van de waterkwaliteit en het voorkomen van wateroverlast. Dit past in de ambities om klimaatadaptief te bouwen.
Door het toevoegen van water zijn er meer mogelijkheden voor berging en kan het langer worden vastgehouden.
De groene scheggen bieden kansen voor centrale opvang van afstromend regenwater van bebouwing en verharding door een goede infiltratie en berging in combinatie met de Veerplas. De groene scheggen vertragen de afvoer van piekbuien, en bieden een goede doorvoer door het stedelijk gebied, met name door de stroombaan voor regenwater die door het gebied loopt.
De waterrijke groene scheggen fungeren als een 'stedelijk airco' voor de hittevorming binnen het stedelijk gebied.
Samen met Amsterdamsevaart en andere watergangen zorgen natte groenvlakken voor binnenhalen van het



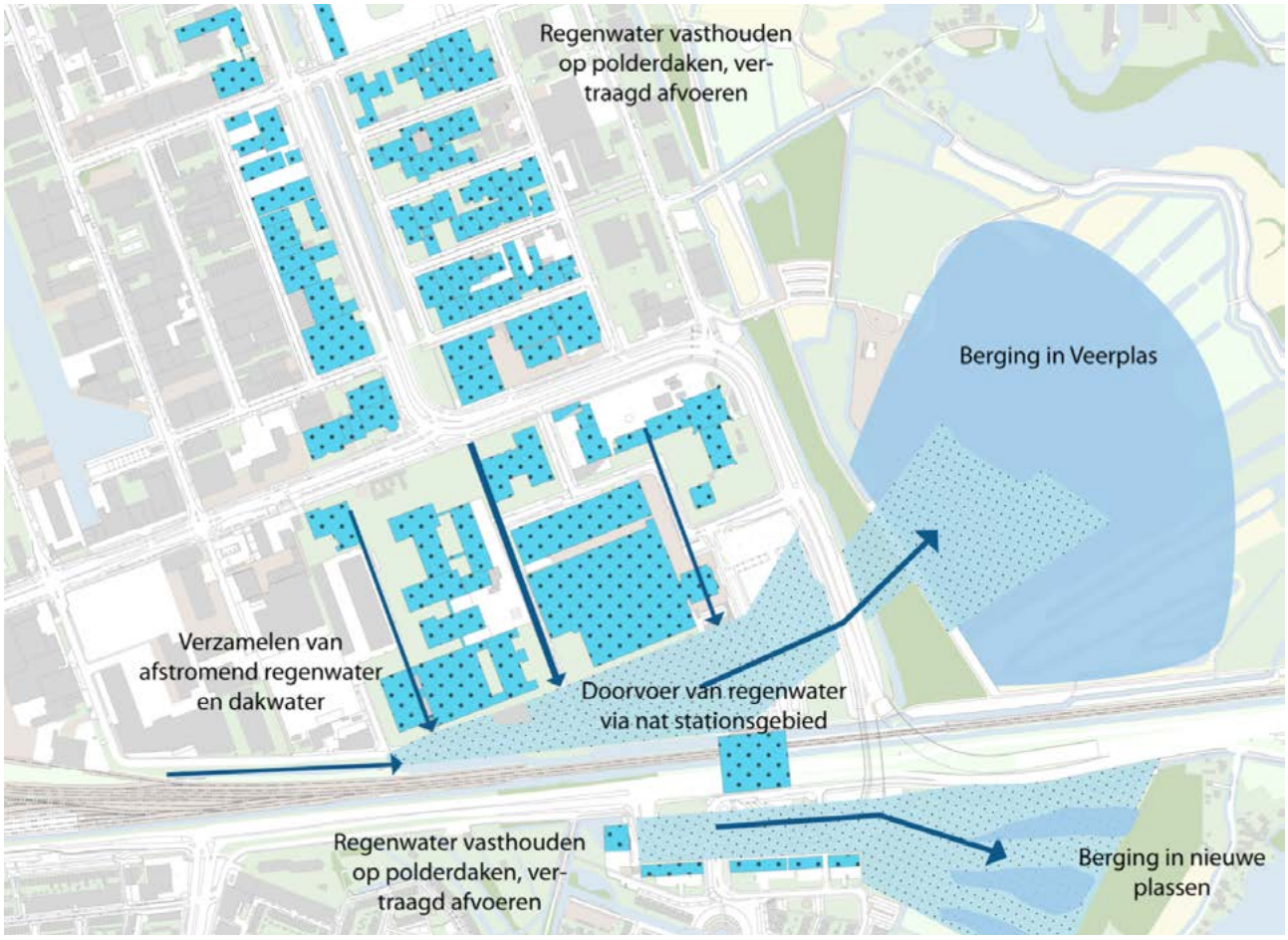


Smartland



Oostpoort als stedelijke airco voor verminderen hittestress

Smartland



Rainproof Oostpoort - klimaatadaptieve inrichting

'koele' buitengebied van het Liedelandschap. Bij deze Ontwikkelvisie voor Oostpoort wordt voldaan aan de waterschapseis om toename van verhard oppervlak met 15 procent extra oppervlaktewater te compenseren.

Duurzame warmtevoorziening
De warmtevoorziening van nieuwe stedelijke ontwikkelingen in Haarlem moeten aardgasvrij worden uitgevoerd. Ook de nieuwbouw in Oostpoort is geheel aardgasvrij en gebaseerd op duurzame warmtebronnen. De ondergrond lijkt geschikt voor Warmte/Koude-Opslag (WKO)-systemen. Om de capaciteit van de ondergrond doelmatig te benutten kan het slim zijn om een bodemenergieplan op te stellen. Met een marktverkenning wordt onderzocht of het clusteren van collectieve bronnen met ontwikkellocaties of zelfs gehele zones tot voordelen kan leiden. Hierbij wordt ook verkend op welke wijze partijen in deze zones voor een collectieve bronnenstrategie moeten samenwerken, en welke rol de gemeente hierin kan aannemen. Warmtenetten kunnen een aantrekkelijke optie zijn voor de ontwikkeling van Oostpoort. Potentiële warmtebronnen voor een collectief warmtenet zijn aardwarmte, biomassa en restwarmte van nabij gelegen bedrijven in de Waarderpolder. De kansen voor een warmtenet in Oostpoort in relatie tot de Waarderpolder vergen nader onderzoek.

Energietransitie in de gebouwde omgeving
Op grond van (inter)nationale afspraken zal een transitie plaats vinden van de huidige opwekking van energie, gebaseerd op fossiele brandstoffen, naar energie opgewekt uit duurzame hulpbronnen (zon, wind en biomassa). Naast het beperken van energiegebruik, is de opgave om energie zoveel mogelijk lokaal op te wekken, op te slaan en te gebruiken (smart grid). Dit houdt in dat de daken en gevels van de gebouwen zoveel mogelijk gebruikt worden voor het produceren van duurzame energie. Met de compacte, stedelijke bouw bestaan er grote kansen in de Oostpoort voor collectieve aanpak van zonnepanelen, vanwege het relatief grote oppervlak van daken. Naast de nieuwbouw, kunnen ook de relatief grote bedrijfsgebouwen in de omgeving en breder in de Waarderpolder bijdragen aan de productie van duurzame energie via zonnedaken of zonnegevels, of via energiewinning uit asfalt. Op gebiedsniveau kan gekeken worden of de bestaande omgeving een rol kan spelen aan de levering van energie aan de nieuwbouw op Oostpoort, of breder aan andere wijken binnen Haarlem.

Circulair bouwen en hergebruik
Het circulair bouwen betekent grofweg dat de materialen van het gebouw opnieuw gebruikt kunnen worden. Voor de komende nieuwbouw kan mogelijk al gebruik worden gemaakt van materialen uit de sloop van de bestaande panden. Op gebiedsniveau van Oostpoort en op stadsniveau kunnen allerlei bestaande bouw- en restmaterialen worden verzameld, bewerkt, geupcycled en hergebruikt. In Oostpoort zijn er volop kansen om materialen te hergebruiken, en om hiermee te experimenteren in relatie tot bedrijfsactiviteiten op het bedrijventerrein Waarderpolder. Om de materialen van de nieuwe gebouwen in de toekomst goed te kunnen gebruiken, is het belangrijk om te werken welke materialen gebruikt zijn en hoe deze gemonteerd zijn. Momenteel wordt er nagedacht hoe vastgelegd kan worden dat voor nieuwe gebouwen verplicht een madaster (materialenlogboek) en demontageplan (hoe haal je de materialen uit het gebouw) wordt opgesteld.

Voor de inrichting van de openbare ruimte heeft de gemeente al duurzame Grond-, Weg- en Waterbouw afspraken gemaakt. Voor werkzaamheid in de openbare ruimte wordt gewerkt met een materialenpaspoort. Ook voor de bouwlogistiek moet aandacht zijn. Er is in deze ontwikkelzone niet veel ruimte om bouwmaterialen op te slaan en het is ongewenst dat grote vrachtwagens te vaak naar de verschillende bouwlocaties moeten rijden. Van toekomstige bouwbedrijven wordt gevraagd na te denken over materialenhubs om (gezamenlijk) zo efficiënt mogelijk de bouwlogistiek te organiseren met zo min mogelijk overlast voor omwonenden en weggebruikers.









7. PERSPECTIEF OP UITVOERING

Deze Ontwikkelvisie schetst een ambitieus, maar reëel toekomstperspectief voor de ontwikkeling van Haarlem Oostpoort. Dit vraagt om een helder perspectief op uitvoering: fasering, spelregels en financiering. En vergt een concrete uitwerking van specifieke vraagstukken rond milieu, verkeer, parkeren en civieltechnische zaken. De resultaten hiervan vertalen we in een Strategienota met een spelregelkaart als basis voor een nieuw bestemmingsplan en het uitvoeringsproces.

M+P



Overzicht van bedrijven met een milieucontour binnen de huidige zonering

7. PERSPECTIEF OP UITVOERING

7.1 Naar een uitvoeringsstrategie

Deze Ontwikkelvisie schetst een duurzaam toekomstperspectief, een gewenst eindbeeld voor de Oostpoort als stadsentree. Het is een strategische visie voor de lange termijn en derhalve nog globaal van karakter. Voordat er daadwerkelijk gebouwd kan worden, zal de haalbaarheid van een aantal zaken nog moeten worden uitgezocht en meer in detail worden uitgewerkt.

Het gaat hierbij om technische onderzoeken, bijvoorbeeld over milieuaspecten en verkeer maar ook over strategische keuzes ten aanzien van financiering, fasering en parkeren. Bijvoorbeeld: in welke volgtijdelijkheid worden maatregelen en investeringen gedaan, welke maatregelen worden genomen om parkeeroverlast te voorkomen? Ook moeten uitspraken worden gedaan over de organisatievorm van en participatie in het vervolgproces.

Deze onderwerpen zijn van belang voor een haalbare gebiedsontwikkeling maar hebben ook implicaties voor de huidige eigenaren, bedrijven en omwonenden. Bovenstaande wordt in samenspraak met deze partijen uitgewerkt in een Strategienota. Tevens worden de beleidsmatige kaders, kwaliteitsdoelen en randvoorwaarden uitgewerkt voor professionele ontwikkelende en investerende partijen. In de Strategienota wordt zo handen en voeten gegeven aan de ambities en doelstellingen uit de Ontwikkelvisie en komen de eerste stappen voor de uitvoeringsfase in beeld. De Ontwikkelvisie wordt zo geen papieren tijger maar krijgt een haalbaar perspectief op realisatie.

In de Strategienota komt ook een eerste opmaat voor spelregels voor bouwen en kwaliteit, en een meer gedetailleerde 'spelregelkaart'. Deze worden later per bouwvlak of deelgebied uitgewerkt in concrete ruimtelijke en programmatische kaders voor ontwikkeling. Tevens worden de meer concrete spelregels basis voor het op stellen nieuwe bestemmingsplan met verbrede reikwijdte.

7.2 Onderzoeken naar milieu, verkeer en impact op Stelling van Amsterdam

Zoals aangegeven geeft de Ontwikkelvisie het gewenste ontwikkelingsperspectief op lange termijn aan. Om over te kunnen gaan tot realisatie worden op onderstaande thema's nadere onderzoeken en concrete uitwerkingen uitgevoerd.

Milieuaspecten van geluid en externe veiligheid
Een deel van de Oostpoort bevindt zich in het gezoneerde bedrijventerrein Waarderpolder. Vanuit historisch gegroeide bedrijfsbelangen is het introduceren van geluidgevoelige bestemmingen pas mogelijk wanneer de milieuzone wordt aangepast. Er wordt onderzocht op welke wijze dit het beste kan gebeuren zodat naast de bestaande bedrijvigheid woningbouw mogelijk wordt. Het aanpassen van de milieuzone wordt juridisch geborgd in het nieuwe bestemmingsplan.

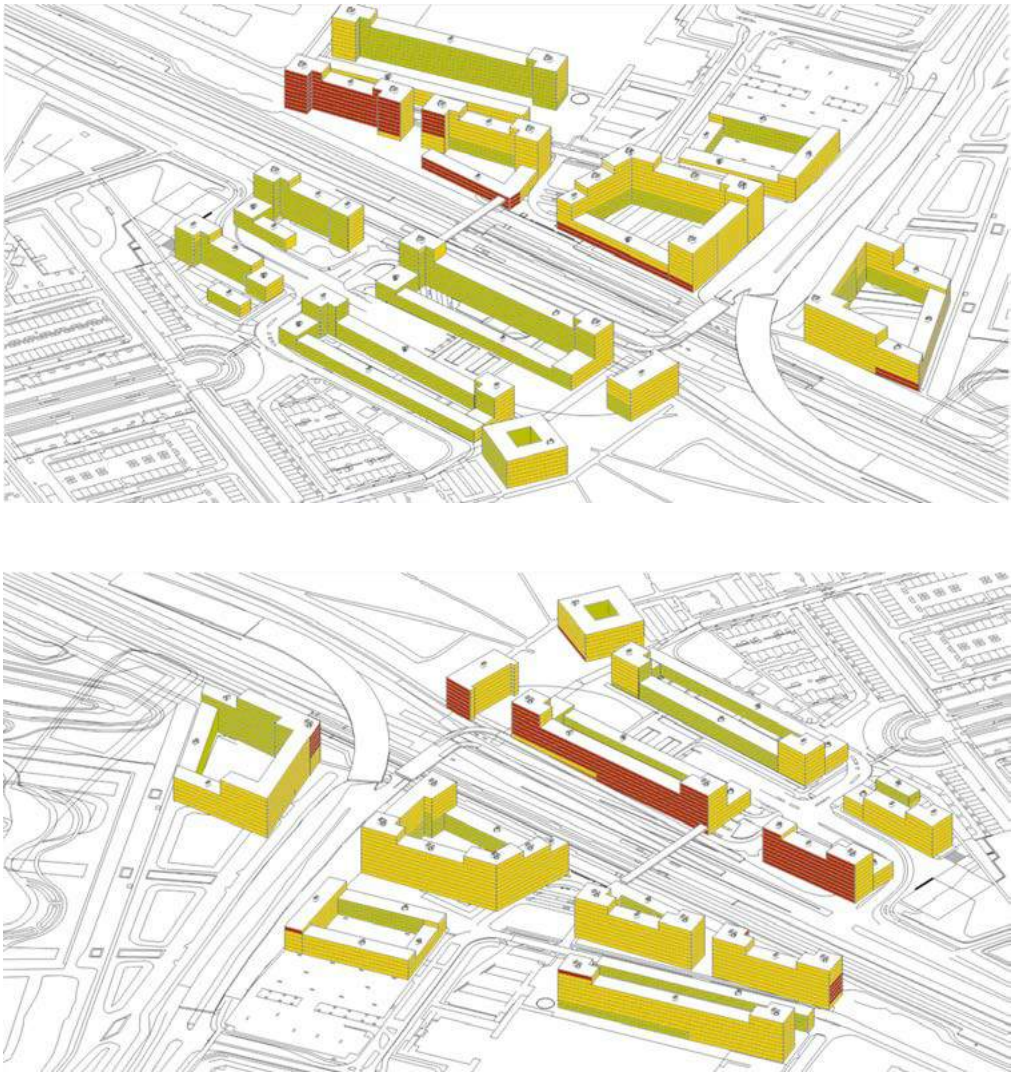
Ook voor de nieuwe ontwikkelingen zijn milieuaspecten relevant, met name geluid en externe veiligheid. Ook hiervoor worden onderzoeken uitgevoerd. Voor geluid geldt dat de meeste beperkingen worden veroorzaakt door de spoorlijn Haarlem – Amsterdam, de Camera Obscuraweg en de N200. Aan de gevels van de bouwblokken langs de weg en het spoor zullen maatregelen nodig zijn om woningbouw mogelijk te maken. Hierbij kan het gaan om dove gevels of andere maatregelen voor de gevel. De van het verkeer en industrie afgeschermde gevels zijn geluidsluw. Het industrielawaai zorgt alleen op de uiterste bebouwingen en grootste hoogten voor een geluidsbelasting die dove gevels noodzakelijk maakt of het plaatsen van niet-geluidgevoelige bestemmingen (bijvoorbeeld kantoorfuncties).

Om de geluidsbelasting te beperken en deels dove gevels te voorkomen is het te overwegen in het plangebied maatregelen te nemen. Bijvoorbeeld de beleidsmatig gewenste afwaardering van de N200 (Amsterdamsevaart) kan gelden als bronmaatregel. Ter plaatse van het plangebied is deze weg deels bij Rijkswaterstaat in beheer. Het aanpassen van de rijsnelheid van 70 naar 50 km/u kan leiden tot een afname van de geluidsbelasting.





M+P



Studie naar geluidsoverlast bij voorbeeldverkaveling: er zijn maatregelen nodig aan de rode gevels om woningbouw mogelijk te maken

7. PERSPECTIEF OP UITVOERING

Ook het toepassen van geluidsreducerend wegdek kan hieraan bijdragen, net als het toepassen van raildempers op het spoor. Daarnaast valt te denken aan overdrachtsmaatregelen zoals geluidsschermen of een aarden wal dicht langs de weg en in de middenberm, of zogenaamde diffractoren (betonnen constructies met holtes parallel aan het wegdek, waardoor geluid geabsorbeerd wordt en geluidsgolven naar boven worden gericht).

Doorrekening van verkeerskundige effecten
Om inzicht te krijgen in verkeerseffecten van het gewenste programma, in combinatie met de mogelijke aanpassingen in de infrastructuur, worden door onderzoeksbureau Goudappel Coffeng eerste verkenningen uitgevoerd met het verkeersmodel van de gemeente Haarlem.

Hierbij worden verschillende modellen onderzocht waaronder de gewenste realisatie van een nieuwe op- en afrit in het verlengde van de Amsterdamsevaart naar het (bestaande) viaduct Camera Obscuraweg. Door deze ingreep kan de bestaande oprit van de Camera Obscuraweg worden gesloopt en plaats maken voor de ontwikkeling. Deze nieuwe route heeft alleen een verbinding met verkeer van en naar het westen van de Amsterdamsevaart. Dit betekent ook dat het kruispunt Camera Obscuraweg - Robertus Nurksweg komt te vervallen en er vanaf de Zuiderpolder en de Nurksweg geen directe verbinding meer met de Waarderpolder mogelijk is. De Robertus Nurksweg wordt aangesloten op de Diakenhuisweg. De Diakenhuisweg wordt doorgetrokken en krijgt een gelijkvloerse aansluiting met de Amsterdamsevaart, zodat een aansluiting met het centrum van Haarlem en de A9 behouden blijft. Bij deze nieuwe ontsluiting van Zuiderpolder dient nog goed gekeken te worden het voorkomen van sluipverkeer tussen de Amsterdamsevaart en de Schipholweg. Naast deze aanpassing is ook het sluipverkeer over de A. Hofmanweg tegengegaan, door deze te knippen ten noorden van de aansluiting met Penningsveer.

Hierbij wordt naast de traditionele verkeersgeneratie ook gekeken naar het effect van een gereduceerde verkeersgeneratie door het inzetten van deelauto's, stimuleren van OV en het hanteren van een parkeerregime. Binnen de structuurvisie openbare ruimte (SOR, Haarlem 2017) is reeds uitgegaan van een afname van de standaard verkeersgeneratie van 15%. Dit wordt naar verwachting gerealiseerd door het verbeteren van het fietsnetwerk en de OV voorzieningen binnen Haarlem te optimaliseren. Daarnaast zorgt dit ervoor dat het autogebruik richting het centrum wordt ontmoedigd.

Gezien de locatie van de ontwikkelzone, vlakbij het treinstation Haarlem-Spaarnwoude en het voornemen om actief in te zetten om het gebruik van deelauto's in combinatie met een parkeerregulering wordt verwacht dat dit effect verdubbeld kan worden. Het netto effect op verkeersgeneratie door de inzet van deelauto's is, mits goed geïmplementeerd, ongeveer 15%. De andere alternatieven zoals het openbaar vervoer, de fietsvoorzieningen en de parkeerregulering zorgen naar onze verwachting voor de overige 15%. Dit betekent dat verkeersgeneratie van het gebied 30% lager kan zijn dan de traditionele verkeersgeneratie. Wanneer bovenstaande maatregelen worden doorgevoerd blijkt een afname van de verkeersgeneratie terug te zien ten opzichte van de verkeersmaatregelen uit de SOR, voor het prognosejaar 2030.

Wel blijkt dat het netwerk rondom het plangebied zwaarbelast is en er weinig restcapaciteit beschikbaar is. Ook blijkt dat het kruispunt Bohnweg-Camera Obscuraweg in de toekomstige situatie niet meer voldoet met de huidige vormgeving, deze zal dus moeten worden aangepast. Grotendeels wordt dit veroorzaakt door een toename van verkeer op de doorgaande route, door de autonome groei van inwoners en arbeidsplaatsen in Haarlem, die via deze route richting de A9 gaan.

Impact op kernkwaliteiten Stelling van Amsterdam
De planlocatie voor een bijzondere functie ten oosten van de Camera Obscuraweg is gelegen binnen het UNESCO-werelderfgoed Stelling van Amsterdam. Hiervoor gelden de artikelen 20-22 Provinciale Ruimtelijke Verordening. Deze stellen dat een bestemmingplan alleen mag voorzien in nieuwe functies indien de kernkwaliteiten van





Goudappel Coffeng



Studie naar ontwikkeling Oostpoort zonder viaduct Camera Obscuraweg



Studie naar ontwikkeling Oostpoort zonder viaduct Camera Obscuraweg en met doortrekking Prins Bernhardlaan

de erfgoederen met uitzonderlijke universele waarden worden behouden of versterkt. Er dient daarom onderzoek te worden gedaan naar de impact op de kernkwaliteiten van de Stelling van Amsterdam. De Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed (RCE) wordt gevraagd om te adviseren over de mogelijkheden voor het bouwen van een bijzondere voorziening op deze plek.

7.3 Specifieke uitwerkingen met partijen

Mobiliteitsknooppunt concreet uitwerken
Station Spaarnwoude ontwikkelt zich van 'halte' tot knooppunt van trein, bus, fiets, auto en voetganger. In het nieuwe stationsdomein komen alle modaliteiten bij elkaar. Nader ontwerpend onderzoek is nodig om te verkennen hoe de verkeersstromen zich tot elkaar verhouden en wat de ruimtelijke impact is van de verschillende mobiliteitsprogramma's. Tevens wordt nader uitgewerkt hoe de transferfunctie van het knooppunt zich verhoudt tot de concentratie van stedelijke ontwikkeling in het gebied. Hierbij is ook meer duidelijkheid nodig over de minimale afstand tussen de nieuwe bebouwing en het spoor/ de reservering. In samenspraak met de spoorse partijen en vervoerders wordt hier nader invulling aan gegeven.

Ook de probleemanalyse binnen het visietraject voor station Haarlem is relevant in relatie tot het (toekomstige) OV-netwerk en de benodigde ruimte voor de bussen. In samenhang met de resultaten uit het OV-Toekomstbeeld.

Uitwerking van (civiel)technische haalbaarheid
In de Ontwikkelvisie worden een aantal infrastructurele maatregelen voorgesteld. Voor de verkenning van de haalbaarheid van deze elementen is het nodig om een technische quickscan uit te voeren van de volgende onderdelen: aannpassing van het Keggeviaduct, de inpassing van de watergang Amsterdamsevaart (oude trekvaart), langzaam verkeersverbinding gemaakt tussen noord- en zuidzijde van het spoor (brug of tunnel) en de doorbraak onder de fly-over. Door middel van globale verkenningen en referentie-studies kan een beeld worden verkregen van de technische haalbaarheid en financiële consequenties van de verschillende onderdelen.

Parkeerstrategie en clusteren van parkeren
Eerder in de Ontwikkelvisie is de parkeeropgave beschreven. Een slimme parkeerstrategie, zowel ruimtelijk als qua regime, is cruciaal voor het slagen van de stedelijke ontwikkeling. Hierbij spelen verschillende opgaven en belangen. Er wordt gewerkt aan een pakket aan maatregelen waarin met de verschillende betrokken partijen per kavel of deelgebied naar een maatwerkoplossing wordt gezocht. Uitgangspunt voor het parkeren is het intensiveren en combineren (dubbelgebruik) van de parkeeropgave, zodat er met zo min mogelijk ruimtebeslag aan de behoefte kan worden voldaan. Er wordt gekeken in hoeverre clustering en integratie van bestaande parkeervoorzieningen haalbaar is, en op welke manier negatieve effecten van het nieuwe programma kunnen worden tegengegaan.

Ook wordt onderzoek gedaan naar een passende parkeernorm voor het nieuwe programma en naar een adequaat parkeerregime voor de openbare ruimte, P+R en omliggende bedrijven.

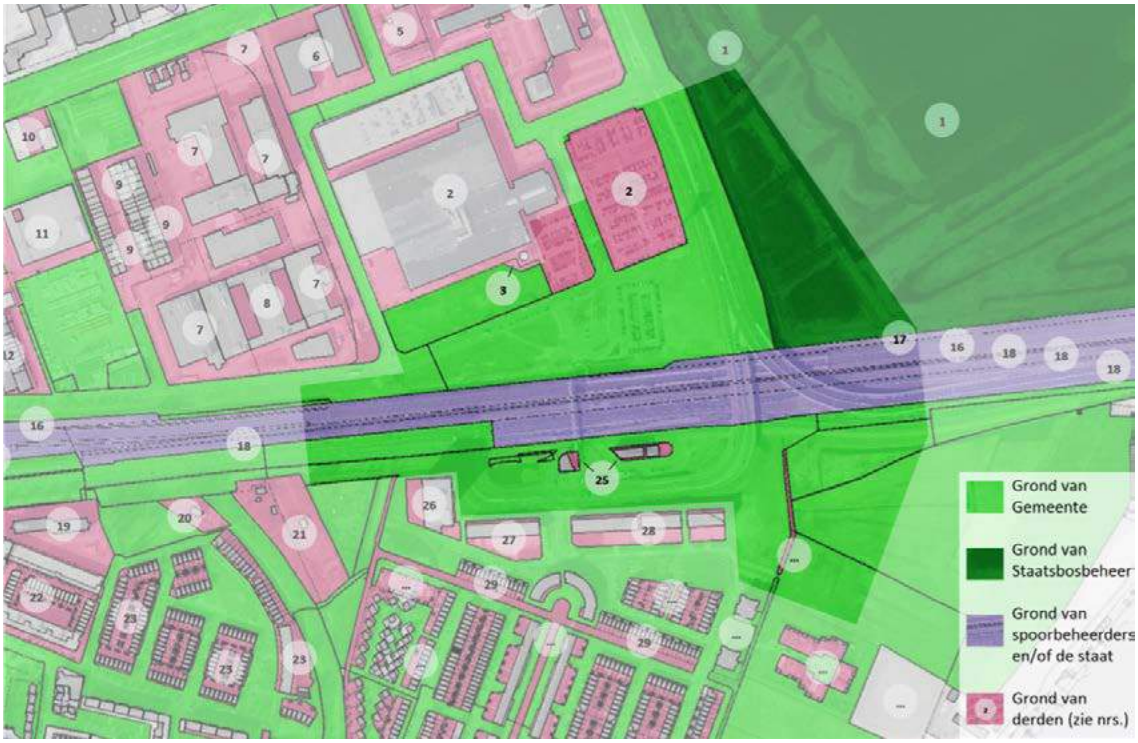
7.4 Bestemmingsplan en financiële uitwerking

Spelregelkaart als grondslag voor nieuw bestemmingsplan
Op basis van de Ontwikkelvisie is het noodzakelijk om tot een vernieuwd bestemmingsplan te komen voor het gehele gebied van de Oostpoort. Hiervoor wordt een concrete 'spelregelkaart' opgesteld voor de stedelijke ontwikkeling. De Spelregelkaart is een kaderstellende kaart voor bebouwingsmogelijkheden, maatvoeringen, functieprogramma, duurzaamheid en kwaliteiten. In deze kaart worden ook het structurerende raamwerk voor mobiliteit én het casco van groen, water en landschap gedetailleerd uitgewerkt in functie, maatvoering, kwaliteit en gebruik.

Bestemmingsplan met verbrede reikwijdte
Om de ontwikkelingen zoals voorgesteld in deze ontwikkelvisie te kunnen realiseren, is vernieuwing van het vigerend bestemmingsplan noodzakelijk. De ambities en doelen die de gemeente heeft voor deze gebiedsontwikkeling op het gebied van duurzaamheid,







Huidige eigendomssituatie

leefbaarheid en identiteit, zijn randvoorwaardelijk om mee te werken aan het wijzigen van de vigerende bestemming naar een gemengde bestemming. Vooruitlopend op de nieuwe omgevingswet wil de gemeente voor dit gebied een bestemmingsplan met verbrede reikwijdte opstellen. Dit maakt het mogelijk om (tijdelijk) af te wijken van geldende wet- en regelgeving waardoor alvast geanticipeerd kan worden op de lokale afwegingsmogelijkheden die de Omgevingswet in 2021 gaat bieden. De ambities en doelen die de gemeente heeft met deze gebiedsontwikkeling kunnen dan beter geborgd worden. Het bestemmingsplan met verbrede reikwijdte is de voorloper van het Omgevingsplan.

Fasering van de gebiedsontwikkeling
Belangrijk onderdeel van de strategienota zal zijn de fasering van de gebiedsontwikkeling. Hierbij spelen de volgende onderwerpen een rol:

- in welke volgordelijke stappen er een stedelijk gebied met voldoende schaalgrootte kan worden gerealiseerd, waarmee tegemoet kan worden gekomen aan de Haarlemse woningbouwopgave,
- de aanleg van de openbare ruimte en de groene kwaliteiten die leiden tot een aantrekkelijk gebied waarin het vanaf het begin prettig verblijven is,
- in alle fases voldoende aanbod van mobiliteit (ontsluiting en parkeren) waardoor knelpunten zoveel mogelijk kunnen worden voorkomen,
- welke volgorde het beste kan worden gehanteerd om geluidsoverlast op de nieuwe stedelijke bebouwingsblokken te beperken,
- een slimme balans van investeringen en opbrengsten over de gehele ontwikkelperiode, waarbij de voorinvesteringen beheersbaar blijven en potentiële opbrengsten eerder in de tijd kunnen worden verzilverd.

Financiële strategie
In Oostpoort hebben we een hoge ambitie voor een hoogwaardige stadsentree. Hierbij stellen we een aantal ingrepen voor die een effect en kwaliteitsverbetering zullen bewerkstelligen die verder reikt dan voor de Oostpoort alleen. Het gaat hier om bijvoorbeeld de regionale noord-zuidfietsverbinding maar ook de groene verbinding naar het recreatiegebied, als onderdeel van het MRA-project Buitenpoort. Een eerste financiële doorrekening wijst uit dat er naast de verkoop van de gronden van de gemeente er aanvullende middelen nodig zullen zijn om deze maatregelen te kunnen financieren. Er wordt met de verschillende partners gezocht naar slimme financierings- en subsidiemogelijkheden om het gewenste kwaliteitsniveau in Oostpoort te kunnen bereiken.

7.5 Samenwerking en besluitvorming

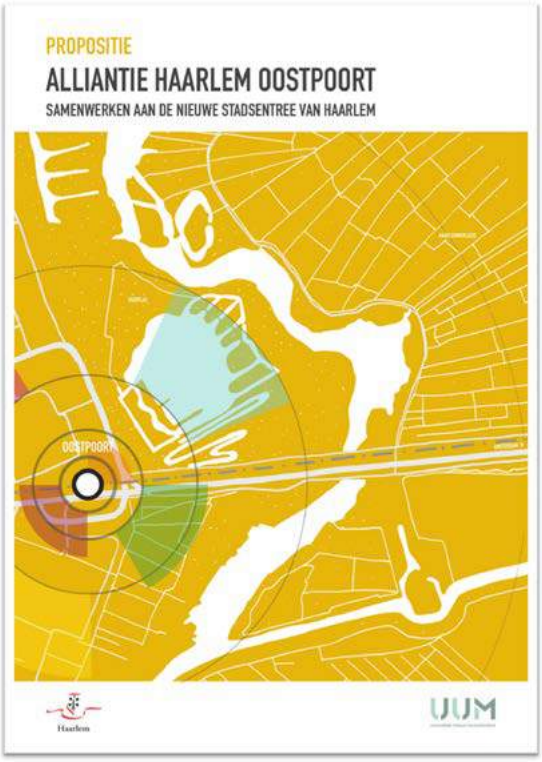
Voor het opstellen van de Ontwikkelvisie is door gemeente met de provincie en de Alliantie partijen intensief samengewerkt.

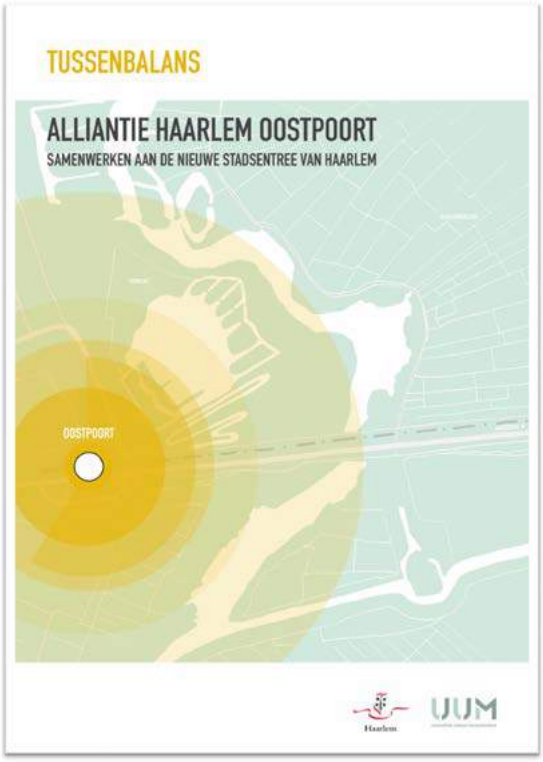
Deze Ontwikkelvisie is opgesteld onder begeleiding van de Cockpitgroep van de Alliantie, onder voorzitterschap van wethouder Floor Roduner. Het doel is deze Ontwikkelvisie ter besluitvorming voor te leggen aan het College van B&W en de gemeenteraad van de gemeente Haarlem, en tevens ter besluitvorming aan te bieden aan Gedeputeerde Staten van de provincie Noord-Holland.

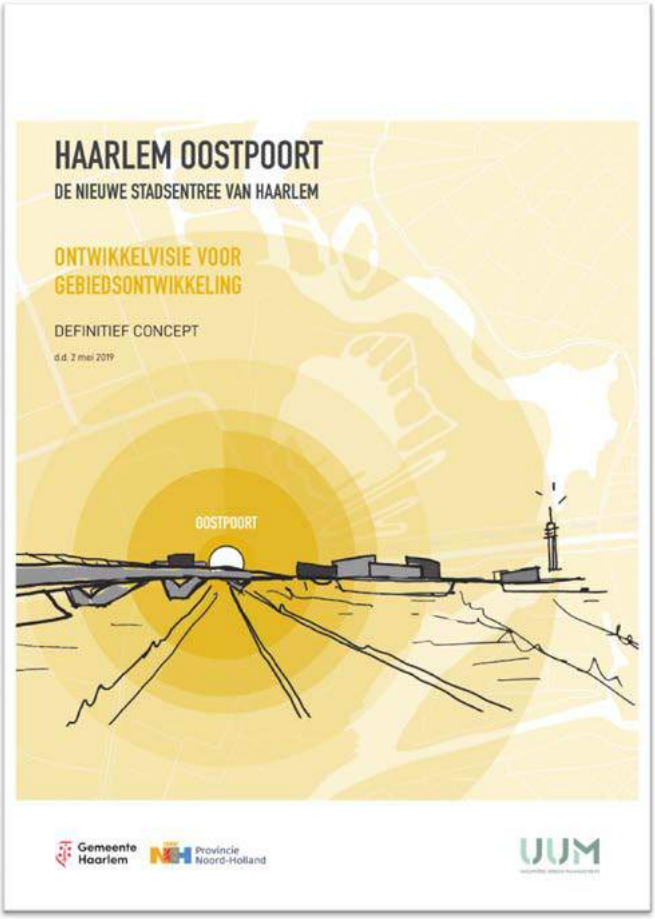
Om tot vaststelling van deze Ontwikkelvisie komen, dient er nog een traject te worden doorlopen. Als eerste dient de visie vrijgegeven te worden door het College van B&W voor de inspraakprocedure. Daarna zal de Ontwikkelvisie voorgelegd worden aan de commissie Ruimte van de gemeenteraad. Na behandeling in de commissie zal de visie in procedure worden gebracht voor de inspraakperiode van 6 weken. In deze periode worden nog brede bijeenkomsten worden georganiseerd voor de Alliantie en voor bewoners en andere belanghebbenden. Na inspraak worden de ingediende zienswijzen beantwoord en gebundeld in een Nota van Beantwoording. Indien nodig, zal de visie naar aanleiding van de zienswijzen bijgesteld worden. Beide documenten (de Ontwikkelvisie en de Nota van Beantwoording) worden vervolgens via het College van B&W in procedure gebracht naar de commissie Ruimte met als doel om de visie te laten vaststellen door de gemeenteraad. De definitieve Ontwikkelvisie zal ook ter besluitvorming worden aangeboden aan het College van











Producten van de Alliantie Haarlem Oostpoort

7. PERSPECTIEF OP UITVOERING

Gedeputeerde Staten. Dit alles geeft de Ontwikkelvisie bestuurlijke status en formeel rechtskracht als basis voor het nieuwe bestemmingsplan en de uitwerking van de uitvoeringsstrategie. En dient als basis voor het zoeken naar aanvullende financiering bij regio, Rijk en in Europees verband.

Na het vaststellen van de Ontwikkelvisie breekt een nieuwe fase aan in het proces. De gemeente speelt in dit vervolgproces van uitwerking en uitvoering een belangrijke rol. Enerzijds beleidsmatig (door stellen van doelen en kaders) en uitvoerend (door actieve inzet van instrumenten, menskracht en middelen). Anderzijds op het proces faciliterend (uitwisseling en dialoog tussen partijen, participatie) en toetsend/besluitvormend (op de inzet en kwaliteit van concrete plannen). Deze verschillende rollen zijn goed te combineren in diverse fasen van het uitvoeringsproces, als we dit duidelijk en transparant aangeven. De gemeente voert regie, maar is – net als afgelopen jaar – slechts één van de vele partijen.

De intensieve samenwerking in vorm van de Alliantie Haarlem Oostpoort met veel betrokken partijen en belanghebbenden heeft een bijzonder positieve uitwerking gehad om tot deze visie te komen. Het streven is om gezamenlijk de intensieve samenwerking als Alliantie in het vervolgproces te kunnen continueren en die samenwerking gerichter en praktisch te maken naarmate uitvoeringsplannen en spelregels concreter worden uitgewerkt. Dit zal worden uitgewerkt in de Strategienota. Het is de bedoeling om de vaststelling van deze Strategienota parallel te laten lopen aan de procedure voor deze Ontwikkelvisie.





COLOFON

De gebiedsontwikkeling Haarlem Oostpoort wordt uitgevoerd in opdracht van de gemeente Haarlem. Procesbegeleiding van de Alliantie Haarlem Oostpoort is in handen van bureau UUM | Unlimited Urban Management en inhoudelijke uitwerkingen door UUM in coproductie met de gemeente Haarlem en de provincie Noord-Holland.

COCKPITGROEP

Floor Roduner – wethouder gemeente Haarlem, voorzitter Cockpitgroep
Joke Geldhof – gedeputeerde provincie Noord-Holland, Ruimtelijke ordening en Wonen
Irma Winkenius – regiodirecteur Randstad Noord NS
Kees Rutten – regiodirecteur Randstad Noord ProRail
Ad Liefting – bestuurslid IndustrieKring Haarlem (t/m april 2019)
Mikkel Lévelt - bestuurslid IndustrieKring Haarlem (vanaf april 2019)
Chris Schaapman - directeur-bestuurder Elan Wonen, namens Bouwend Haarlem
Bernard Felix - voorzitter wijkraad Parkwijk-Zuiderpolder, namens wijkraden Haarlem-Oost
Jos Gilliam – directeur Recreatie Noord-Holland

INTERVISIETEAM

Thijs Asselbergs - Thijs Asselbergs architectuurcentrale
Marlies van Diest - Bureau Marlies van Diest Ontwerp
Eric Luiten - Spoorbouwmeester

KERNTEAM

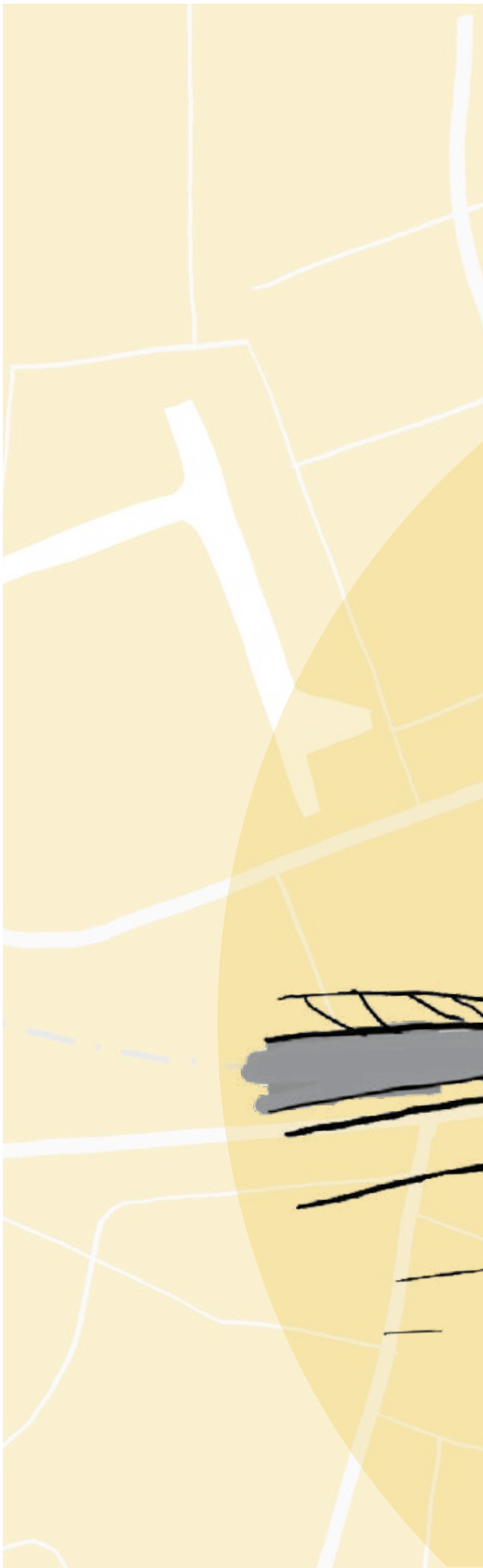
Gemeente Haarlem
Conny Valkhoff – gebiedsmanager Haarlem-Oost
Heinrich van Doorn – ontwikkelzonemanager
Marjolein Peters – stedenbouwkundige
Joeri Stork – planoloog
Deniz Sükür – stedenbouwkundig ontwerper (vanaf januari 2019)
Kim Krijger – stedenbouwkundig ontwerper (t/m december 2018)

Provincie Noord-Holland
Miriam den Boer - stedenbouwkundige

UUM | Unlimited Urban Management
Edwin van Uum – procesmanager, planoloog
Jana van Hummel – stedenbouwkundig ontwerper, procesassistent
Koen Vermeulen - stedenbouwkundige (t/m februari 2018)

Tekst: Edwin van Uum, Marjolein Peters en Joeri Stork
Beelden: Jana van Hummel, Marjolein Peters, Deniz Sükür en Miriam den Boer, tenzij anders vermeld
Foto's: kernteam, tenzij anders vermeld
Lay-out: Jana van Hummel

Amsterdam/Haarlem, mei 2019



Verslag concept

Commissie Ruimte en Wonen

Datum commissievergadering	:	3 december 2018
Commissievoorzitter	:	Dhr. J. de Wit
Commissieadviseur	:	Dhr. M. Admiraal
Telefoonnummer/e-mail	:	023-514 33 23/admiraalm@noord-holland.nl

Aanwezig:

Commissievoorzitter		dhr. A.J.C. de Wit
Commissieadviseur		dhr. M. Admiraal
Leden van de commissie	VVD	dhr. J. Kramer, mw. E.A.S. Rommel
	D66	mw. A.J.C.E. Strens en dhr. H.W. Struben
	PvdA	dhr. N. Papineau Salm, dhr. L.Hj. Voskuil
	SP	mw. J.M.E. de Groot
	CDA	mw. W. Koning-Hoeve, mw. Van Andel
	GroenLinks	dhr. F.J. Kramer, mw. R.P.M. Kocken
	PvdD	mw. L.D. Vermaas
	PVV	-
	50PLUS	mw. O.A.C. de Meij
	CU-SGP	dhr. M.C.A. Klein
	ONH	dhr. J.H. Leever
Gedeputeerde(n)		mw. J. Geldhof, dhr. J. van der Hoek, dhr. J. Bond
Ambtelijke deelnemers		-
Notulist		mw. D.J.A. de Rooij (Moneypenny B.V.)
Afwezig met bericht		dhr. M.S. Ludriks

Agenda:

1. Opening en mededelingen
2. Vaststellen Agenda, verslag vorige vergadering, Strategische Statenagenda, Moties en Toezeggingenlijst
3. Inspreekhalfuur
4. A-agenda Algemeen

4a. Wijziging PRV Glastuinbouwconcentratiegebied

5. A-agenda Ruimte

5a. Ruimte/Natuur: Wijziging PRV en vaststellen WKW's

6. B-agenda Ruimte

6a. Ruimte/Wonen: "Verstoppertje spelen of aan de slag?" artikel van gedeputeerde Geldhof d.d. 6 september 2018

6b. Algemeen: Stand van zaken Wind op Land april 2018 (C-agenda R&W 24 september 2018)

6c. Ruimte: Brief Noord-Hollands deel landelijk Kustpact afgerond (binnenduinrand) (C-agenda R&W 3-12-2018)

7. B-agenda Algemeen

7a. Consultatie tussenstand Klimaatakkoord (in alle commissies)

8. Rondvraag gedeputeerde Geldhof en terugkoppeling gemeenschappelijke aangelegenheden
9. Rondvraag gedeputeerde Van der Hoek en terugkoppeling gemeenschappelijke aangelegenheden
10. Sluiting
11. C-agenda Algemeen
12. C-Agenda Ruimte
13. C-Agenda Wonen

1. Opening en mededelingen

De **voorzitter** opent de vergadering van de commissie Ruimte & Wonen om 18.15 uur en heet alle belangstellenden, commissieleden en gedeputeerden welkom.

Er is een afmelding ontvangen van de heer Ludriks (PVV).

Planning technische briefing over de Woningbouwmonitor en het BOT overleg over de evaluatie van het ruimtelijk beleid voor zonneparken die is uitgevoerd en de mogelijk daarop volgende beleidswijzigingen op **maandag 10 december** is verplaatst naar **19.00 uur** (in plaats van 19.30 uur).

2. Vaststellen Agenda, verslag vorige vergadering, Strategische Statenagenda, Moties en Toezeggingen

Vragen of opmerkingen over de stukken op de C-agenda kunnen worden gesteld bij de rondvraag aan de gedeputeerden. De heer Kramer (VVD) heeft een vraag voor Gedeputeerde Geldhof.
Er is geen rondvraag voor Gedeputeerde Van der Hoek. Daarmee is dit agendapunt afgehandeld.

De agenda wordt doorgenomen en vastgesteld.

De opmerking van de heer Kramer over het verslag van 29 oktober en 5 november 2018 wordt verwerkt. Hiermee is het verslag vastgesteld.

De commissieleden hebben geen opmerkingen over de Strategische Statenagenda.

De commissieleden hebben kennis genomen van de lijst met moties en toezeggingen.

3. Inspreekhalfuur

Er zijn vandaag geen insprekers.

B-agenda Ruimte deel 1

4.a Wijziging PRV Glastuinbouwconcentratiegebied (met uitnodiging van de commissie NLWM)

De commissie wordt gevraagd om het voorgenomen besluit te bespreken en ons college eventuele suggesties te doen met betrekking tot de inhoud ervan ten behoeve van de vaststelling. Het college is bevoegd de kaartwijziging vast te stellen.

Gedeputeerde Bond is aanwezig voor de beantwoording.

Mevrouw **De Groot** (SP) heeft op 16 april in de commissie R&W gezegd over glastuinbouw buiten het glastuinbouwconcentratiegebied: “Geen glastuinbouw buiten het concentratiegebied.”
Ze verwijst naar het kaartje van het Alto gebied in Heerhugowaard. Het huidige glastuinbouwconcentratiegebied heeft andere begrenzingen dan nu wordt voorgesteld. In het huidige glastuinbouwconcentratiegebied bevinden zich ook woonwijken, dus wil men de begrenzing veranderen en de glastuinbouw in het landschap zetten, dat tot nu toe open is. Dat is niet de bedoeling. De SP is tegen deze PRV wijziging.
Tussen de Poelweg en de Noordammerweg in Uithoorn gaat het erom dat er veiling gerelateerde bedrijvigheid in plaats van glastuinbouw komt. Er komt een regulier bedrijventerrein. SP kan zich hierin vinden, maar vraagt zich wel af waar de glastuinbouwbedrijven naar toe gaan, of worden ze opgeheven?

De heer **Kramer** (VVD) dacht dat er binnen deze commissie was afgesproken dat er geen wijzigingen op de PRV zouden plaatsvinden totdat de Omgevingsverordening is vastgesteld.

Gedeputeerde Staten zouden nog met een terugkoppeling komen uit de vorige sessie. Wat kan er nog door Provinciale Staten worden toegevoegd of gewijzigd?

De heer **Voskuil** (PvdA) kan instemmen met beide voorstellen. Omdat het uit de gemeente zelf komt en omdat de glastuinbouw concentratiegebieden een bijdrage kunnen geven aan de verduurzaming. Dat is hier het geval, er is een afspraak met de warmteleverantie vanuit de vuilverbranding en er is ook bericht dat er geboord gaat worden naar aardwarmte.

De heer **Kramer** (GL) meldt dat er in de stukken staat, en dat hoort ook bij het concentratiebeleid, dat herziening voordelen oplevert voor de economie, het landschap en de duurzaamheid. Hij heeft niets terug gevonden over welk voordeel het oplevert voor het landschap.
Van het Alton gebied verdwijnt wat van het oppervlak en er komt wat bij, dat komt dicht bij de bebouwing. Hoe is daarop gereageerd door omwonenden? Vanuit het oogpunt van effect op het leefklimaat. Dat vindt hij relevante informatie.

Mevrouw **Strens** (D66) vindt het goed om deze wijziging te behandelen. Er wordt een eindbeeld gepresenteerd als voorstel om deze gebieden te wijzigen. D66 is voorstander van het concentreren van dit soort activiteiten. In Heerhugowaard is er aan de zuidkant een nieuw gebied toegevoegd. Zijn er meer alternatieven onderzocht? Hoe is het draagvlak regionaal?

De heer **Klein** (CU-SGP) vult de vraag van D66 nog aan. Als dit plan schadegevolg heeft, is dat voor de gemeente of is de Provincie daar ook partij in?
Gebied Heerhugowaard is een stukje aan de noordkant ontgrensd. Hoe is die specifieke grens tot stand gekomen?

Mevrouw **De Meij** (50PLUS) sluit zich aan bij de vraag van de heer Kramer (GL) wat de voordelen zijn voor het landschap.

Gedeputeerde **Bond** geeft aan dat dit geen wijziging is in de PRV. Wij zijn de visies die zijn gemaakt bij beide Greenports aan het uitvoeren. Dat heeft te maken met clustergebieden. Glasconcentratiegebieden maken waardoor die investeringen voor CO^2 en voor geothermie kunnen worden gedaan. Alton wordt nu een CO^2 leiding aangelegd van HVC naar dit gebied, daarom wordt dit gebied geclusterd. Dit heeft enorme voordelen voor de sector. Dit gebied was zes jaar geleden ten dode opgeschreven en kan nu niet meer voldoen aan de vraag naar grond voor glastuinbouw. De volgende stap is aansluiten op het warmtenet van de gemeente Heerhugowaard. Het gaat om CO^2 investeringen, indachtig de visie vanuit Greenport NHN. Er is ook een visie in Greenport Aalsmeer, glastuinbouwconcentratiegebied Primavera, daar wordt ook een CO^2 leiding aangelegd. Dit soort wijzigingen is de bevoegdheid van Gedeputeerde Staten. Het landschapsdeel wordt gemist, maar er is wel voordeel. We ruimen het oude glas op. We kiezen voor de oostkant, omdat de noordkant meer natuurwaarde heeft. Plantschade is voor de gemeente. Het creëren van draagvlak bij de inwoners is een taak van de gemeente.

Mevrouw **De Meij** (50PLUS) vraagt nog, als er oude glastuinbouw gebouwen worden gesloopt, wat wordt dan de bestemming?

Gedeputeerde **Bond** antwoordt dat dat aan de gemeente is. Er is een regeling, daar zit een bedrag in om de onrendabele business case rond te krijgen, als het gaat om een verhuizing van een ondernemer. Vervolgens is het aan de gemeente. Er is ook de Ruimte voor Ruimte regeling, waarbij, als terugverdienmodel, de oude gebieden voor woningbouw kunnen worden gebruikt. De gemeente is hiervoor verantwoordelijk.

De vraag van mevrouw **De Groot** (SP) over de Poelweg en Noordammerweg was nog niet beantwoord. Waar gaan de glastuinbouwbedrijven naar toe of worden ze opgeheven?
Waarom is het kaartje van het Alton gebied niet kleiner geworden als er glas wordt gesloopt?

Gedeputeerde **Bond** antwoordt dat dat vooral te maken heeft met tijd. Voor dat soort bedrijven duurt het langer voordat ze kunnen verhuizen naar een clustergebied, het gaat ook om geld. En, dat geldt voor Alton en Greenport Aalsmeer, er zitten gebieden tussen waarin niet meer wordt geïnvesteerd. Het gaat om ondernemers die stoppen, geen bedrijfsopvolging hebben, en die verdwijnen daar uiteindelijk. Of ze gaan verplaatsen en dan is het een investering in een verhuizing.

Hiermee is dit agendapunt afgerond. Deze wijziging komt na behandeling in de commissies in december 2018 niet terug bij de vergadering van de Provinciale Staten van 14 januari 2019. Het is een bevoegdheid van gedeputeerden.

5a. Ruimte/Natuur: Wijziging PRV en vaststellen WKW's (Agenda's NLWM en R&W 03-12-2018)

Bespreking (besluitvormend ter advisering van Provinciale Staten van 14 januari 2019) van het onderdeel van de Voordracht wijziging van de PRV, waar het de WKW-waarden en het NNN-gebied betreft: PRV artikel 19 (incl. de bijbehorende bijlagen over de WKW-waarden in de verschillende gebieden, documenten 0 t/m 9).

Voor deze bespreking zijn ook de leden van de commissies EEB en RW uitgenodigd.

In de vergadering van de commissie RW (03-12-2018) is de besluitvormende bespreking van de Voordracht wijziging PRV, waar het de onderdelen *strandzonering* en *kleinschalige ontwikkelingen* betreft. Voor die bespreking zijn ook de leden van de commissies NLWM en EEB uitgenodigd.

Eerste termijn

De heer **Papineau Salm** (PvdA) vindt de kleinschalige ontwikkeling om bedrijfsbestemming om te zetten naar woonbestemming prima. Wel met de duidelijke voorwaarde dat het bedrijfspand moet worden gesloopt. Hij is wel verbaasd dat de erfbeplanting zou worden toegevoegd. Dat is eruit gehaald. Dat vindt de PvdA zorgelijk. Hebben we voldoende vertrouwen dat de gemeenten dat gaan regelen?
Voormalige agrarische bouwpercelen. Wat wordt er bij lid 2, artikel f bedoeld? Er zou een burgerwoning midden in open land worden gebouwd. Wat is de formulering van een agrarisch bouwperceel? Is dat het aardappelland of ook het gebied rondom het huis? Dat vindt hij verwarrend.
Waarom is de erfbeplanting weg gelaten?
Strandzonering. Pleidooi door de PvdA om niet per 1 februari te beginnen, maar per 1 maart. Waarom is er toch gekozen voor 1 februari? In verband met waterveiligheid, bestaand recht. Rol Provincie: één regime voor iedereen tot 1 maart. Het voorstel van de PvdA zou zijn om rust op het strand tot 1 maart te laten lopen. Hoe is het nu in de praktijk?

Mevrouw **De Groot** (SP):
Strandzonering, voorkeur om het seizoen op 1 maart te laten beginnen.
Artikel 5 en 17 vindt mevrouw De Groot een ingewikkeld onderwerp. Wat verandert er wezenlijk? Er mogen twee woningen worden gebouwd, die mogen 1500 m² zijn. Dat vindt mevrouw De Groot een enorme oppervlakte.
In artikel 19 wordt gesproken over een 'groot openbaar belang'. Mevrouw De Groot wil graag een definitie zien van een groot openbaar belang.

Mevrouw **Vermaas** (PvdD) kan zich vinden in het idee om het seizoen pas op 1 maart te laten beginnen. Ze verwijst naar de brief van Natuurmonumenten waarin staat dat er voor recreatiestranden geen regels zijn over hoe groot de bebouwing mag zijn. Het lijkt haar goed om daar handvaten over in de PRV te zetten.
Kleinschalige ontwikkelingen, 2500 m² mag er bebouwd worden. Dat worden behoorlijke landhuizen, dat komt de ruimtelijke ordening niet ten goede.
Graag nog toelichting en, indien mogelijk, aanscherping op deze drie punten.

Mevrouw **Koning** (CDA) kan akkoord gaan met het stuk en vindt het juist wel goed dat er vanaf 1 februari seizoensgebonden bouwwerken mogen worden neergezet. Er is genoeg rust op grote delen van het strand.

De heer **Klein** (CU-SGP) vraagt aan mevrouw Koning waarom zij 1 februari een goede datum vindt.

Mevrouw **Koning** (CDA) antwoordt dat je mensen die daar komen recreëren de gelegenheid moet geven om iets te kunnen drinken.

De heer **Klein** (CU-SGP) vervolgt over het omzetten van agrarische bestemmingen. Goed om die regeling op te nemen, jammer dat het aantal is genoemd als criterium en niet de oppervlakte. Maximaal twee burgerwoningen kunnen wat hem betreft ook vier appartementen binnen één gebouw zijn. Dat doet meer recht aan de belangen die we willen beschermen en de ruimte die we gemeenten willen geven.
De oppervlakte van 2500 m² begrijpt hij niet. Hij kan zich niet voorstellen hoe een huis eruit ziet met een grondoppervlakte van 1250 m².
Strandzonering, waarom is er geen begrenzing gegeven aan de omvang van de bebouwing?

Mevrouw **Strens** (D66) geeft aan dat 1 maart wat hun betreft ook prima is. Waarom wordt er toch vasthouden aan 1 februari?
Artikel 5c en 17 over agrarische bebouwing. Aan de ene kant meer maatwerk bieden aan een gemeente, in de lijn van de Omgevingswet om niet te gedetailleerde regels op te nemen als Provincie. Voorstander van transformatie van agrarische bebouwing naar wonen. Als Provincie de taak dat het landschap er goed uit ziet. Hoe borgen we dat? Is de Leidraad van toepassing bij voorgestelde wijzigingen?
WKW's, in artikel 19 wordt het een en ander vastgelegd om te wijzigen in de PRV. Initiatiefnemers moeten aantonen dat er geen significante aantasting is van bepaalde doelen. Hiermee leg je een zwaardere onderbouwingsplicht voor een plan neer bij de initiatiefnemer.
Er zijn nog inhoudelijke vragen over de WKW's. Deze zijn vanmiddag aan de orde geweest. Kunnen er nog wijzigingen in de WKW's worden gedaan vóór vaststelling in de Provinciale Staten? (Dit is een procedurele vraag aan Gedeputeerde.)

De heer **Kramer** (VVD) merkt op dat het vorige agendapunt eerder is besproken in de Commissie. Er zijn toen suggesties aan Gedeputeerde Staten gedaan. De heer Kramer is benieuwd wat daarmee is gedaan. Hij heeft de terugkoppeling nooit gezien. Is er toen daadwerkelijk iets gewijzigd in de PRV voordat deze de inspraak in ging?
Verkorten strandseizoen naar 1 maart. De VVD is hier fel tegenstander van. Er zijn al gemeenten die het mogelijk maken dat seizoensgebonden paviljoens per 1 februari kunnen bouwen. Een vreemde situatie als Provinciale Staten dit wijzigen. De heer Kramer vindt het geen taak van de Provincie, maar een rol van de gemeente.

De heer **Papineau Salm** (PvdA) interrumpeert en merkt op dat het afspreken van de strandzonering de functie van rust heeft. Hij vindt het een lange periode vanaf 1 februari. Er is ook het belang om rust te garanderen voor de natuur en mensen die langs het strand willen wandelen zonder dat ze een strandtent tegen komen. Hoe gaat de heer Kramer met dat belang om?

De heer **Kramer** (VVD) is bekend met het strand en, zonder dat er een paviljoen staat, is het al heel druk op het strand, ook in de winter. Met de beperkte capaciteit van de huidige vaste paviljoens kunnen niet alle mensen iets drinken. Dat kunnen de paviljoens vanaf 1 februari ook bieden. Hij vindt dat dit meer aan de gemeenten moet worden overgelaten. Hij is het niet eens met de heer Papineau Salm dat je rust creëert door paviljoens niet toe te laten. Daarbij komt nog dat ze ook een werking hebben om het strand schoon te houden.
Twee woningen bouwen, waarom kunnen dat er niet meer worden?

Mevrouw **De Meij** (50PLUS) heeft een opmerking over de beschrijving op pagina 19/23 over wezenlijke kenmerken en waarden. Daar staat: 'Aanwezigheid obstakels/knelpunten', daar staan woonboten tussen. Wat wordt hiermee bedoeld? Moeten de woonboten weg vanwege WKW's?
Kleinschalige ontwikkelingen, artikel 5c lid 4d. Mevrouw De Meij sluit zich aan bij collega's dat het niet uitmaakt hoeveel woningen dat zijn. Niet regelen, dat kunnen er ook 3,4 of 5 zijn. Plekken van locatie met een stedelijke functie, mogelijk om meer dan één woning neer te zetten. Laat dit aan de locatie en gemeente over en maak er maatwerk van.
Goed dat de verplichting tot erfbeplanting weg is, prima dat het aan gemeenten wordt overgelaten op welke wijze zij slopen van bedrijfsbebouwing borgen.

De heer **Kramer** (GL) geeft aan dat vanochtend de vraag niet afdoende is beantwoord of met de introductie van het instrument van WKW's het nodig is om de bestemming van natuur te wijzigen. GL is hier niet voor. Uitzondering zou kunnen zijn om voor natuurgebieden en

recreatiegebieden van de recreatieschappen met een dubbele bestemming te werken: natuur en recreatie.
Kleinschalige ontwikkeling voormalige agrarische bouwpercelen. Vindt 2500 m² ook aan de ruime kant. Als je dat zou willen handhaven, dan niet beperken tot 1 of 2 burgerwoningen. Het gaat om het volume. GL wil zoveel mogelijk het volume terugbrengen. Daar zijn beide artikelen op gericht.
5000 m² saneringsoppervlak voorwaardelijk voor uitbreidingen. Is terug gebracht, na overleg, tot 1500 m². De heer Kramer ziet de ratio daarvan niet. Er waren zienswijzen waarbij dat nog verder omlaag zou moeten. Dat leidt effectief tot verstedelijking, tot verstening. Terugbrengen naar tenminste 2500 m² (en niet 1500 m²).
De heer Kramer sluit zich aan bij de beantwoording door Gedeputeerde Staten op de zienswijzen: dat het geen recht betreft, maar een mogelijkheid. Als agrarische bouwpercelen zich binnen de binnenduinrand bevinden, dan betekent dat niet dat je daar grote villa's van 2500 m² kan neerzetten. Is de verwijzing naar artikel 15, die niet gaat over het volume an sich, wel voldoende?
Strandzonering. In de beantwoording van de zienswijzen zijn Gedeputeerde Staten van mening dat de openheid van de stranden provinciaal is geborgd. De heer Kramer betwijfelt dit. De borging vindt alleen plaats voor de natuurstranden en de seizoenstranden in de aangegeven periode en niet op de andere terreinen. Daar kunnen gemeenten die dat willen 'uit hun bol gaan'.

De heer **Kramer** (VVD) interrumpeert en vraagt wat de heer Kramer (GL) bedoelt met gemeenten 'die uit hun bol gaan'.

De heer **Kramer** (GL) geeft aan dat het wat populair is uitgedrukt. Wat hij bedoelt, is dat als je het niet zelf regelt, dat gemeenten binnen de marges van het waterschap op de recreatiestranden alles vol kunnen bouwen. Dan is van openheid geen sprake meer. Hij is niet tegen ontwikkelingen. Maar sommige gemeenten lopen mee met ontwikkelaars die doldwaze plannen ontwikkelen. Dan kunnen wij niet ingrijpen.

De heer **Papineau Salm** (PvdA) interrumpeert en merkt op dat het geregeld is dat bebouwing op het strand niet hoger mag worden dan de duintop.

De heer **Kramer** (GL) heeft het niet over de hoogte, maar over de oppervlakte. Zandvoort wordt in één van de documenten over de kust als voorbeeld genoemd van anders bouwen. Maar dat hoeft niet te worden gevolgd door de gemeente, die zou het om economische redenen vol kunnen bouwen.
Uitbreiding strandseizoen dient de economie en draagt niet bij aan het leefklimaat van bewoners. De verruiming is niet nodig. Praktisch sluit de heer Kramer zich aan bij 1 maart.

Mevrouw **Koning** (CDA) interrumpeert en vraagt, als mensen iets willen drinken in een strandpaviljoen, sluit dat dan niet aan bij het leefklimaat?

De heer **Kramer** (GL) heeft het niet over strandpaviljoens. Het staat de gemeente vrij om nieuwe aanvragen te honoreren binnen de recreatiezone. Dat vindt hij niet wenselijk.
Regels voor de binnenduinrandzondering ontbreken. Dat komt omdat we nog niet zover zijn. Hier wordt verder op ingegaan bij agendapunt 6c. Voor de binnenduinrand zijn ook regels nodig. Dat zal de Omgevingsverordening worden.

De heer **Kramer** (VVD) interrumpeert en vraagt wat voor regels de heer Kramer voorstelt voor de binnenduinrand als Provincie?

De heer **Kramer** (GL) komt hierop terug bij het agendapunt over de binnenduinrand.

Gedeputeerde **Geldhof** merkt op dat bij het vorige agendapunt werd gevraagd: we zouden toch niets meer wijzigen aan de PRV? Dit hadden we nog wel afgesproken. Er wordt gewerkt aan de totstandkoming van de eerste integrale Omgevingsverordening, die juridische doorwerking heeft van de Omgevingsvisie. Dit zijn noodzakelijke wijzigingen van de PRV, voorafgaand aan het vaststellen van de eerste Omgevingsverordening. Het gaat om NNN, vertaling Strandzonering 2015 en de kleinschalige ontwikkelingen. Gemeenten vragen hierom.
De voorliggende wijzigingen zijn opgesteld conform het gedachtegoed en de uitgangspunten ten behoeve van de Omgevingsverordening. De nieuwe artikelen kunnen worden overgezet naar de Omgevingsverordening, ze zijn al omgevingsproof.

Wat betreft de vraag van de heer Kramer (VVD) wat er is gedaan met de suggesties vanuit de Commissie. Op 4 juli 2018 is er een brief gestuurd met een reactie op hetgeen bij de Commissie is ingebracht. Antwoorden op vragen zijn gegeven. De wijzigingen zijn gewijzigd ter visie gelegd. Alles is meegenomen in de definitieve voorstellen die vandaag voorliggen. Hier zitten nog wat aanpassingen in.
Strand. Door meerdere partijen wordt gevraagd hoe het zit met de tijden, de perioden dat het strand open moet zijn. We hebben aangesloten bij wat er is geregeld in de Waterwet. Gemeenten kunnen strenger zijn als ze dat willen. Als Provincie niet strenger zijn dan wat de wet voorschrijft. In de winter wordt de rust gegund. Gemeenten kunnen daarvoor een ruimere periode reserveren.

De heer **Papineau Salm** (PvdA) vraagt waarom wij niet de ambitie kunnen hebben om de periode van drie maanden een maand langer te maken? Het seizoenstrand heeft een bepaalde functie. Als Provincie kunnen we toch zeggen dat het goed is dat er die vier maanden geen gebouwen staan. Het is goed voor de natuur. Waarom kunnen we als Provincie die keuze niet maken?

Gedeputeerde **Geldhof** antwoordt dat we een convenant hebben afgesloten met 26 anderen. In het convenant hebben we afgesproken dat we vasthouden aan hetgeen er is afgesproken. We hebben te maken met bestaande rechten van paviljoenhouders die in een bepaalde periode ergens kunnen exploiteren. Zo is het ook in het convenant vastgelegd. Dat is verankerd in de PRV.
De vraag van de PvdD over de afmetingen van de bebouwing op het strand. Dat leggen de gemeenten vast. Dat is nu ook zo geregeld en dat hebben we zo gelaten.
In de vraag van GL hoort Gedeputeerde wantrouwen. Dat is niet in de geest van de Omgevingswet en het convenant met de andere partijen. Er zijn drie plekken op het strand waar iets kan (Petten, Zandvoort en Velsen), verder niet. Dat willen de gemeenten ook niet, ook niet op de recreatiestranden. Wat ze wel kunnen doen, is een kwaliteitsslag maken op het strand waar dat nodig is. Zodat de burgers op de juiste wijze hun vrije tijd kunnen doorbrengen en daarin worden bediend. Er is niet voor niets een convenant afgesproken, daarin is geregeld wat we wel en niet toestaan en daar spreken we elkaar ook op aan.
Kleinschalige ontwikkelingen. Een agrarisch bouwperceel is het perceel waar bebouwing staat. Daarnaast is er de plek waar je op kan bouwen, dat is 2500 m². Hier is ook een brief over gestuurd. 2500 m² is gangbaar voor een woonbestemming in het landelijk gebied. Het is niet het te bebouwen aantal vierkante meters. Dat wordt door de gemeente bepaald binnen het bouwvlak. Het is inclusief schuur, erfbeplanting en open ruimte. Wij gaan ervan uit dat er geen woningen komen van 2500 m².
De vraag over 1500 m², dan zou er onvoldoende ontstening plaatsvinden. Op basis van de ter visie legging en gevoerde gesprekken is gekeken hoeveel locaties er zijn die 5000 m² of groter zijn en die men zou willen saneren, waardoor bijbouw kan worden gerealiseerd. Er zijn maar weinig plekken waar kan worden opgeruimd. Daarom is de grens naar 1500 m² gegaan om ervoor te zorgen dat de oude percelen kunnen worden opgeruimd.
Waarom de grens van twee woningen? Het is buitengebied, we willen openheid. In de Omgevingsvisie is vastgesteld: sterke kernen, sterke regio's. Woningen toevoegen in de kernen, niet in het buitengebied. Tot nu toe kon er niet een woning worden bijgebouwd. Nu ruimen we de oude bedrijfsgebouwen op, en daarvoor in de plaats mag je één woning van 1500 m² terug bouwen. Dat is al enorme winst. Wil je meer woningen, dan op een andere plek. Het gaat om het behouden van de openheid in het buitengebied.
Wat is het groot openbaar belang? Hiervan staan voorbeelden In de toelichting op de PRV regeling. Verder is het jurisprudentie.
Hoe borgen we de juiste inrichting? Dat is aan de gemeente. Die kan bepalen of publiekrechtelijke borging volstaat. Met het vervallen van de erfbeplanting dient alleen de sloop te worden geborgd, de gemeente regelt de publiekrechtelijke borging. Als je gaat inrichten op het nieuwe perceel van één naar twee woningen moet je de Leidraad Landschap en Cultuurhistorie hanteren. Open, landelijk en passend bij het DNA van de regio.

Tweede termijn

Mevrouw **De Meij** (50PLUS) begrijpt de motivering van Gedeputeerde niet om het buitengebied open te houden. Als je vier woningen kwijt kunt in plaats van één en de oppervlakte blijft hetzelfde, dan ziet zij het probleem niet. Er zijn ook mensen die in het buitengebied willen wonen, waarom alleen in de kernen? Als de oppervlakte hetzelfde blijft, dan blijft de openheid ook gewaarborgd.

De heer **Kramer** (VVD) merkt op dat de brief van 4 juli nu niet bij de stukken zat. Dat was fijn geweest voor het complete verhaal.
Strandzonering en tijd dat de paviljoens er mogen staan. Gedeputeerde gaf een duidelijk antwoord, ook naar een betrouwbare overheid. Er ligt een convenant waarin afspraken zijn gemaakt. Het is not done om nu hier aan die afspraken te tornen. De heer Kramer doet een beroep aan andere partijen om als betrouwbare overheid te functioneren.

De heer **Kramer** (GL) dankt voor het heldere antwoord over de duur van het seizoen. Dat is kennelijk op een andere regeling afgestemd. De Staten geven in de PRV een bandbreedte aan waarin de seizoenbebouwing daar mag staan. Dat heeft niets te maken met bestaande rechten. Daar is een afspraak over gemaakt, die worden gehonoreerd. Je hoeft niet de algemene periode op te rekken. Dat is individueel bepaald. Mensen die die rechten hebben, kunnen daar staan. De heer Kramer begrijpt de link niet.

De heer **Kramer** (VVD) vraagt wat de heer Kramer (GL) hiermee bedoelt. Degenen die nu al staan, mogen blijven staan, maar nieuwe niet?

De heer **Kramer** (GL) komt hier nog op terug.
Kwaliteitsslag op het strand. Het is geen kwestie van vertrouwen of wantrouwen. De PRV wordt gemaakt om bepaalde dingen vast te leggen, te borgen. Het borgen van de openheid is helemaal niet nodig, als je uitgaat van vertrouwen. De gemeenten kunnen dat ook zelf beoordelen. Nee, sommige dingen wil je borgen, daar is de PRV voor. Met betrekking tot de hoeveelheid bebouwing is onvoldoende geborgd. De desbetreffende motie is destijds niet overgenomen. Oppervlakte agrarische bebouwing, de omzetting functie naar wonen, leidt tot meer openheid. Wordt dat bewerkstelligd als er ruimte wordt geboden voor maximaal 2500 m² nieuwe bebouwing, terwijl er maar 1500 m² gesaneerd hoeft te worden?

De **voorzitter** hoort andere dingen dan de heer Kramer invult. Hij hoort geen nieuwe aanvullingen voor de tweede termijn.

De heer **Klein** (CU-SGP) begrijpt nu wat Gedeputeerde bedoelt met de woonfunctie, dat deze niet gelijk is aan het bouwvlak. Dat roept een nieuwe vraag op. Zou het bouwvlak dan niet moeten worden beperkt? Een bepaalde oppervlakte aan bebouwing gaat weg, dan is het logisch dat er ook iets wordt gedaan aan de begrenzing van de oppervlakte die daarvoor terugkomt.

De heer **Kramer** (GL) merkt op dat de term ‘bouwblok’ is gewijzigd naar ‘bouwvlak’.

Mevrouw **De Groot** (SP) komt terug op de jurisprudentie die zou moeten worden ontwikkeld over het groot maatschappelijk belang. Dan moet je als Provincie zeggen, dit kan niet, want er is geen sprake van groot maatschappelijk belang en iemand anders kan daar weer tegen procederen. Hoe groot is die kans?

Mevrouw **Strens** (D66) vindt de uitleg over 2500 m² helder. Belangrijk dat de Leidraad van toepassing is als handvaten voor gemeenten.
D66 had nog een vraag gesteld of de significante effecten van de WKW’s om meer onderbouwing vragen. En als tweede of er nog wijzigingen in de WKW’s zelf plaatsvinden?

De heer **Papineau Salm** (PvdA) heeft begrepen dat het een bevoegdheid van de gemeente is om in de tweede woning appartementen te bouwen. Bijvoorbeeld voor jongeren of ouderen. Kan Gedeputeerde dat bevestigen?
De heer Papineau Salm komt nog terug op de termijn van 1 maart.

Mevrouw **Strens** (D66) vraagt of de heer Papineau Salm appartementen in de nieuw te voegen woningen of in de agrarische bebouwing die je omvormt tot appartementen bedoelt?

De heer **Papineau Salm** (PvdA) bedoelt bijvoorbeeld 4 appartementen voor jongeren in dezelfde woning.

Mevrouw **De Meij** (50PLUS) verwacht nog een antwoord op haar vraag over obstakels woonboten (pagina 19, 23).

De heer **Kramer** (VVD) wil graag van andere partijen horen hoe zij denken over de strandzonering, de tijden dat er paviljoens mogen staan? Zijn ze het eens met de beantwoording door Gedeputeerde Staten?

Gedeputeerde **Geldhof** komt terug op de WKW's en de significante effecten. De vraag was of daar onderzoek naar moet worden gedaan. Omdat de WKW's zijn vastgelegd, is het ook makkelijker om te onderzoeken wat de effecten zijn. Er is onderzoek gedaan, op basis daarvan zijn de WKW's vastgesteld. Willen Provinciale Staten deze nog wijzigen, dan op basis van een amendement.

Mevrouw **Strens** (D66) refereert aan wat er vanmiddag is besproken, er zitten nog foutjes in. Zijn de significante effecten van toepassing? Daarmee stellen we de WKW's vast. Als er een initiatief komt, kijkt deze naar WKW's, welke waarden, heeft initiatief wel of geen effect. Dan moet die onderbouwing wel goed zijn. Anders gaat de initiatiefnemer uit van verkeerde informatie.

Gedeputeerde **Geldhof** geeft aan dat de basis op orde moet zijn. Zij was niet bij de bespreking vanmiddag en weet het antwoord daarop van Gedeputeerde Tekin niet. Iets wijzigen, dan via een amendement.
Obstakels woonboten. Gedeputeerde Geldhof dacht dat dit vanmiddag aan de orde zou komen. Ze weet het antwoord nu niet, dit wordt uitgezocht.
Het agrarisch bouwperceel is bijvoorbeeld maximaal 2 hectare (20.000 m²). Daarvan mag je maximaal 2500 m² gebruiken voor één of twee woningen, inclusief erfbeplanting. Het huis is dan maximaal 100 m². Het moet passen bij het landelijk gebied. Appartementen in een nieuw neer te zetten pand, zijn niet passend in landelijk gebied. Het is bedoeld als tweede woning. Dan ga je richting verstedelijking en dat past beter in de kernen. Het gaat ook over bijvoorbeeld verkeersbewegingen. We willen het landelijk gebied open houden.

De heer **Klein** (CU-SGP) heeft een verhelderende vraag over de terminologie. In deze verordening wordt de term 'woonfunctie' gebruikt. In het bestemmingsplan worden de bestemmingen 'wonen' en 'tuin' onderscheiden. Hoe verhouden deze termen zich tot elkaar? Wellicht kan Gedeputeerde een notitie sturen met uitleg over de termen. Dat geldt ook voor 'bouwvlak' en 'bouwfunctie'.

Gedeputeerde **Geldhof** antwoordt dat een agrarisch bouwperceel maximaal 2 hectare (20.000 m²) is. Daarop heb je een vlak waarop je een woning mag neerzetten, dat is maximaal 2500 m². En een huis van 100 m². Dat is aan de gemeente om dat te bepalen. Dit is het kader.

De heer **Papineau Salm** (PvdA) vraagt of je van de 100 m² woning, in overleg met de gemeente, drie zelfstandige appartementen mag maken.

Gedeputeerde **Geldhof** antwoordt dat dat niet mag. Op dit moment kan op een agrarisch bouwperceel één woning staan, dat is doorgaans de bedrijfswoning. Die kan worden omgezet tot een gewone woning, dan ga je één woning toevoegen. Dat is wat je terug krijgt voor het opruimen van de agrarische bebouwing. Daarom in de landelijke sfeer. Dat is nu het voorstel dat voorligt en dit heeft ter visie gelegen.

De **voorzitter** vraagt of hiermee alle vragen zijn beantwoord.

De heer **Kramer** (GL) geeft aan dat de vraag relevant is of het bouwvlak van 2500 m² volledig bebouwd mag worden. Waar is geregeld dat dat niet mag?
De heer Klein (CU-SGP) heeft de suggestie gedaan om hierover een korte notitie met uitleg naar de commissieleden te sturen.

Gedeputeerde **Geldhof** geeft aan dat dit vooral zaken zijn die op gemeenteniveau spelen. Voor de notitie wordt gezorgd.

Mevrouw **De Meij** (50PLUS) sluit zich aan bij de vraag van de heer Kramer (GL), het gaat om de wezenlijke vraag. Gedeputeerde heeft alleen geantwoord dat het aan gemeenten is hoe groot het huis wordt. Waar staat dat gemeenten wel of niet mogen volbouwen? Waar staat dat 2500 m2 volgebouwd?

De heer **Klein** (CU-SGP) wil graag weten wat we juridisch wel of niet borgen met deze PRV. 2500 m² woonfunctie inclusief tuin en groen. In bestemmingsplannen wordt onderscheid gemaakt tussen tuin en wonen. Hoe verhouden deze begrippen zich tot elkaar. Wat kunnen gemeenten doen op basis van deze PRV, is dat in lijn met wat de Provincie wil?

Gedeputeerde **Geldhof** zal voor een heldere notitie zorgen. Het gaat om het erf, de schuur, bomen eromheen. Bij weidevogel leefgebied juist geen bomen. Dat staat in de Leidraad Landschap en Cultuurhistorie. Dat alles bij elkaar is het bouwvlak van maximaal 2500 m².

De **voorzitter** somt de **toezeggingen** uit deze discussie op:

- De brief van 4 juli 2018 wordt toegevoegd aan de stukken.
- Verhelderende notitie over terminologie ('woonfunctie', 'bouwvlak', 'bouwfunctie') in PRV.
- Beantwoording van de vraag van mevrouw De Meij (50PLUS) over Obstakels woonboten.

Dit stuk gaat voor besluitvorming naar de vergadering van de Provinciale Staten van 14 januari 2019.

B-Agenda Ruimte deel 2

6.a Ruimte/Wonen: "Verstoppertje spelen of aan de slag?" artikel van gedeputeerde Geldhof d.d. 6 september 2018

Dit artikel is geagendeerd op verzoek van het lid dhr. Kramer (VVD) en vervolgens bij vaststelling van de agenda van 24/09 op verzoek van het lid Struben (D66) en met instemming van de commissie verplaatst naar de agenda van 29/10/2018. Het lid Kramer (VVD) gaf daarbij aan een plaatsing bovenaan de agenda, voorafgaand aan de bespreking van de andere agendapunten te wensen. Gezien het gegeven dat er twee belangrijke A-stukken werden besproken waarop zich mogelijk insprekers zouden aanmelden, was op dat moment de hoogst mogelijke agendering op de agenda van 3/12.

Het artikel is eerder gepubliceerd op:
http://www.bouwendnederland.nl/nieuws/14095082/column--verstoppertjespelen-of-aan-de-slag
(6 september 2018)

Doel van de bespreking in de commissie is in de eerste plaats het verkrijgen van een door commissie en gedeputeerde gedeeld feitelijk kader inzake het door de gedeputeerde geconstateerde achterblijven van de woningbouwproductie in Noord-Holland. In het verlengde daarvan kan worden gesproken over de onderbouwing van de analyse welke obstakels daar aan hebben bijgedragen en welke oplossingsrichtingen de problematiek mogelijk zullen verlichten.

Het is een open onderwerp ter uitwisseling, het gaat niet door naar Provinciale Staten.

De heer **Kramer** (VVD) geeft een compliment aan Gedeputeerde Geldhof dat ze actief haar beleid deelt met Noord-Holland via de kanalen van Bouwend Nederland. De heer Kramer is het er vaak niet mee eens, hij heeft een andere visie over hoe het woningbouw probleem in Noord-Holland zou moeten worden opgelost.
De heer Kramer heeft naar aanleiding van dit artikel een aantal vragen gesteld, waarvan zeven technische vragen. Een aantal vragen ligt nog open. De heer Kramer wil graag de discussie hoe we als Provinciale Staten iets kunnen betekenen voor de woningmarkt. Er zijn versnellingsacties ingezet, maar we kunnen meer doen. In de MRA regio kan veel woningbouw worden gerealiseerd. Hoe zijn die grenzen tot stand gekomen? Alkmaar heeft een aanbod gedaan om 40.000 woningen binnenstedelijk te realiseren. De heer Kramer denkt dat je zo'n aanbod niet moet afslaan. Hoe groot is die MRA regio? Lelystad en Almere liggen op bijna dezelfde afstand als Alkmaar en Hoorn. Waarom kan daar dan wel worden gebouwd binnen de MRA regio en in Alkmaar en Hoorn niet? Hoe denken de commissie en Gedeputeerde Staten daarover?
De heer Kramer irriteert zich aan Amsterdam. In het coalitie akkoord is afgesproken dat er maar een beperkt aantal koopwoningen kan worden gerealiseerd. Hoe kijken de commissie en Gedeputeerde staten hier tegenaan, ten aanzien van vraag gestuurd bouwen? Er is veel vraag

naar koopwoningen, de koopprijzen exploderen. De wethouder van Amsterdam heeft gezegd dat 60% sociale woningbouw moet zijn. Die woningen moeten wel bekostigd worden. Wordt deze 60% sociale woningbouw ook daadwerkelijk gerealiseerd? Naar aanleiding van alle onderzoeken die zijn geweest, zijn die aantallen wel haalbaar? Is dit in lijn met vraag gestuurd bouwen, wat wij als provincie voorstaan?
Er wordt geschermd met demografische cijfers en cijfers over harde plannen. De risico's bij binnenstedelijk bouwen: veel bezwaren, duurder, lastiger te ontwikkelen. Als ontwikkelaars niet in Amsterdam kunnen bouwen, dan doen ze het ergens anders. Binnenstedelijk is duurder. Bij het sociale beleid, niet alleen sociale huur, maar ook betaalbare koopwoningen, moet je inwoners en starters op de woningmarkt wel een eerlijke kans geven. Iedereen in Noord-Holland moet een betaalbare woning kunnen krijgen.

De heer **Struben** (D66) is blij met de inbreng van de heer Kramer. Hij vindt ook dat je niet te hard aan grenzen moet vasthouden. Hij is het ook eens met ruimte voor sociale woningbouw. Corporaties kunnen hier een belangrijke rol bij spelen.
Gelooft de heer Kramer de gemeenten niet die aangeven dat er voldoende locaties zijn? Gelooft hij de onderzoekers niet die aangeven wat de huidige vraag is? In de Omgevingsvisie hebben we gezegd, regelmatig de prognoses bekijken en, indien nodig, aanpassen. Voldoende aan kleine kernen denken. Dat is ook de verantwoordelijkheid van gemeenten. Uit de cijfers die we nu hebben en de capaciteit die nodig is, blijkt dat er voldoende locaties zijn voor de komende tien jaar. Daar moet je op vertrouwen.
Hij is het eens met waar we meer kunnen doen, versnellen. Prima om de bouw te stimuleren. Agenda bouwers zitten overvol. We zijn er niet voor om grondspeculaties te spekken. Plannen op basis van onderzoeken op de vraag. Medewerking met flexibele schil.

De heer **Voskuil** (PvdA) verbaasde zich over het noemen van de 40.000 woningen in Alkmaar door de heer Kramer. Dat is het aanbod van de gehele regio Noord-Holland noord, inclusief Hoorn, Alkmaar, stukje Schagen. Hij is het ermee eens dat we de 40.000 niet moeten afwijzen, maar hier positief op reageren.
Ook verbaasd over hoe het zich zou verhouden tot provinciaal beleid vraag gestuurd bouwen. Dat wekt de indruk alsof wij vanuit de Provincie moeten voorschrijven wat er moet worden gebouwd.
De Amsterdamse wethouder heeft recent op de radio verklaard dat er een afgerond en onderbouwd plan ligt voor 50.000 woningen waarvan 60% sociale huur en betaalbare middenhuur en een deel koopwoningen om het te financieren. De nadruk ligt op sociale huur en middenhuur.

Mevrouw **Van Andel** (CDA) denkt ook dat we serieus moeten kijken naar het aanbod vanuit Alkmaar. Uit de Woningbouwmonitor en de Barometer Welvaart en Welzijn Noord-Holland blijkt dat het veel slechter gaat met het woningtekort in Noord-Holland, vergeleken met de rest van Nederland en vorig jaar.

De heer **Voskuil** (PvdA) interrumpeert en wil rechtzetten dat zij het aanbod vanuit Alkmaar nooit hebben afgewezen. Zij hebben er positief op gereageerd met de kanttekening dat het grotendeels binnenstedelijk moet worden gerealiseerd.

Mevrouw **Van Andel** (CDA) vervolgt haar betoog. Genoeg redenen om in actie te komen. Maar opnieuw stond Gedeputeerde in de krant: "Deltaplan woningbouw is niet nodig". Zowel de cijfers over woningzoekenden als de cijfers over harde en zachte capaciteit ontleden en bekijken op realiteitszin. Mevrouw Van Andel twijfelt aan het realiteitsgehalte, aangezien Tuincentrum Osdorp, Antonie van Leeuwenhoek ziekenhuis en het sportterrein zijn ingetekend als zachte woningbouwlocaties. Is er goed in beeld waar mensen willen wonen? Burgerinitiatief Dreigend Woningtekort stelt een onderzoek voor om het realiteitsgehalte van de plannen in beeld te brengen. Mevrouw Van Andel hoort graag van de commissie en Gedeputeerde of ze dat nodig achten?
Provincie heeft een regisserende rol op de woningmarkt, de woningmarkt loopt vast. De regisseur wijst naar de spelers. Gedeputeerde noemt in haar column milieueisen, stedenbouwkundige en welstandseisen, bereikbaarheid en capaciteitsproblemen bij bouwers, ontwikkelaars, gemeenten en gemeenteraden als spelbrekers. Zijn het moedwillige spelbrekers of zijn het omstandigheden die we als gegeven moeten beschouwen? Een goede regisseur houdt rekening met de gegeven omstandigheden.

Gedeputeerde wijst op de 15 miljoen euro die is gekregen om de woningbouw te versnellen. Dat lost niet alles op. De 15 miljoen lijkt beperkt te worden ingezet. Woningbouwplannen Velsen worden niet in behandeling genomen wegens personeelsgebrek. Velsen zou niet in aanmerking komen omdat dit geld bedoeld is voor woningen bij OV knooppunten. Klopt dat? Wanneer is er besloten dat de 15 miljoen deze prioriteit moet meekrijgen? Komt dat punt vanuit Gedeputeerde Staten of Provinciale Staten? Waarom doen we niet waar gemeenten behoefte aan hebben? Gedeputeerde voert de regels uit die door Provinciale Staten zijn gesteld. Waar knellen deze, waar kunnen we als Provinciale Staten iets doen om de woningbouw op gang te helpen?
Hoe was het op Texel? Is Gedeputeerde daar al geweest en heeft ze hen ervan kunnen overtuigen dat er voldoende woningbouw mogelijkheden zijn?

Mevrouw **De Groot** (SP) is het grotendeels eens met de heren Struben en Voskuil. Naar sociale woningen is een nog grotere vraag dan naar koopwoningen. Door wie wordt de vraag gestuurd over bouwen in het groen? Door projectontwikkelaars of door bewoners? Willen we wel al ons groen volbouwen met woninngen?
Verhuurdersheffing heeft Gedeputeerde genoemd in het artikel over het Deltaplan Woningbouw Noord-Holland. D66 vindt dat de verhuurdersheffing voor woningbouwcorporaties moet worden afgeschaft, zodat corporaties aan hun verplichtingen om sociale huurwoningen te bouwen, kunnen voldoen. Mevrouw De Meij vindt het een goed idee dat er in Amsterdam in een nieuwe wijk 60% sociale huur komt.

De **voorzitter** merkt op dat dit laatste landelijk beleid is waar we als provincie niets over te zeggen hebben. Ons beperken tot waar we over gaan.

De heer **Voskuil** (PvdA) interrumpeert dat we er wel over gaan omdat het onze inwoners raakt. Wij kunnen lobbyen of druk zetten om het af te schaffen.

Mevrouw **De Meij** (50PLUS) merkt op dat er veel mis gaat met de woningbouw door het rijksbeleid. Afgelopen weekend stond er in de Volkskrant een artikel over dat er in IJburg 20.000 woningen komen. Amsterdam bouwt voortvarend. Bijna nergens wordt nog een strook groen gebouwd. Mensen willen graag recreëren vlakbij hun huis, tuin, park. Binnenstedelijk houdt ook een keer op.

De heer **Struben** (D66) interrumpeert dat als je de randen wilt bebouwen, de binnenstedelijke bewoners steeds verder van het groen raken.

Mevrouw **De Meij** (50PLUS) reageert dat bewoners naar een park in de buurt gaan. Waarom voorstander van binnenstedelijk bouwen? Daar houdt het ook een keer op. Wat mevrouw De Meij betreft mag alles rondom Amsterdam worden volgebouwd.

De heer **Kramer** (GL) interrumpeert en noemt de Sluizenbuurt. Is mevrouw De Meij daar bekend mee en heeft ze gezien hoeveel groen daar wordt voorzien?

Mevrouw **De Meij** (50PLUS) heeft het niet over een specifieke buurt, er vindt heel veel woningbouw plaats in Amsterdam waar amper groen is ingepland.
Rigide blijven over binnenstedelijk, dan komen we er niet uit om te zorgen voor voldoende woningen.

Mevrouw **Kocken** (GL) vond het verhelderend om de antwoorden en getallen naast elkaar te zien. Daarin wordt uitgelegd dat een heleboel juist wel binnenstedelijk kan worden opgelost. Zeker in Amsterdam wordt op een ruimtelijke en aanvaardbare manier met groen omgegaan. Zij sluit zich grotendeels aan bij PvdA en D66. Goed idee dat er wordt gestreefd naar een groot aandeel sociale huurwoningen. Zoveel mogelijk binnenstedelijk bouwen en het landschap zoveel mogelijk open houden.

Mevrouw **De Meij** (50PLUS) interrumpeert en is het eens met mevrouw Kocken dat er behoefte aan sociale woningbouw. Ze verbaast zich over het (landelijk) beleid om eerst alles te verpatsen en dan valt er niet meer tegenop te bouwen.

De heer **Kramer** (VVD) beantwoordt de vragen die aan hem zijn gesteld.
De verhuurdersheffing voor de corporaties. Er was teveel geld bij de corporaties.

De heer Kramer gunt iedere Noord-Hollander een koopwoning. Sociale huurwoningen zijn nodig omdat de prijzen van koopwoningen dermate stijgen, dat mensen zijn aangewezen op een huurwoning.
Harde en zachte plannen. De heer Kramer gelooft de gemeenten. Er kunnen plannen worden gemaakt, maar het vraagstuk van betaalbare koopwoningen blijft. Kunnen we daar ook sociale huurwoningen voor bouwen? Hoe verder we met de plannen gaan, hoe moeilijker het wordt om binnenstedelijk te realiseren. Delen van Amsterdam met weinig groen en weinig daglicht.

Gedeputeerde **Geldhof** heeft horen zeggen dat Alkmaar en Hoorn niet zouden mogen bouwen. Ze mogen en kunnen bouwen, maar doen dat te weinig. Er wordt gevraagd hoe het zit met de MRA en Noord-Holland noord. Er is geen harde grens aan de rand van de MRA. Het gaat erom dat regio's met elkaar in beweging zijn. Er wordt te weinig gebouwd en dat is zorgelijk. Er wordt te weinig gebouwd omdat er geen locaties zouden zijn. Er is uitgezocht waar alle locaties zijn, er zijn ook locaties voor de verre toekomst. Het is lastig om 20 jaar vooruit te kijken.

Mevrouw **Van Andel** (CDA) interrumpeert en noemt de hockeyclub en het Antonie van Leeuwenhoek ziekenhuis. Dat zijn nu toch geen woningbouwlocaties op enige manier?

Gedeputeerde **Geldhof** antwoordt dat er is geïnventariseerd bij gemeenten welke locaties zij in beeld hebben op de korte, middellange en lange termijn. Het ziekenhuis door mevrouw Van Andel genoemd, zal niet gepland staan tussen nu en 20 jaar.

De **voorzitter** vult aan dat dit wordt aangegeven door gemeenten.

Gedeputeerde **Geldhof** vervolgt, de vraag is gesteld, hoeveel locaties zijn er in beeld? De locaties zijn geïnventariseerd en er zijn voor Noord-Holland bijna twee keer zoveel locaties in beeld dan planologisch nodig. Dat wil niet zeggen dat er definitief gebouwd zal worden. Dat zijn processen die nog ontwikkeld moeten worden. De bestemmingsplannen voor 2020-2025 hoeven nu nog niet gereed te zijn. Geen locaties is onjuist.
De prognoses zouden niet kloppen, we mogen niet bouwen. Er mag wel gebouwd worden, ook Noord-Holland Noord, ze doen het niet. Het is niet zo dat de prognoses niet kloppen. Wat zijn de knelpunten? Deze zijn geïnventariseerd. Er is een inhaalvraag na de crisis, capaciteitsproblemen, problemen infrastructuur, stapeling van beleid. Deze knelpunten zijn benoemd. Kop van column: blijven wegrennen, prognoses kloppen niet, onvoldoende locaties in beeld. Voor 86.000 woningen kan op dit moment de schop in de grond, maar dat gebeurt niet op de plekken waar het zou kunnen. Die knelpunten oplossen. Er is 15 miljoen beschikbaar voor versnellingsacties. Er zijn 24 projecten in beeld. Aanvullen met kleinere projecten, bijvoorbeeld Velsen. Tussen nu en 2025 105.000 woningen (15.000 per jaar) voor MRA. Opgave op regionale schaal.
Gedeputeerde Geldhof hoort niet 60%, maar 40% sociale woningbouw in Amsterdam. Er worden veel sociale en middenhuur woningen bijgebouwd. Maar het aantal woningen in sociale en middenhuur gaat sneller achteruit dan dat er bijgebouwd kan worden.
Voor wat betreft het punt over binnenstedelijk bouwen verwijst Gedeputeerde Geldhof naar het Dashboard door het college van rijksadviseurs als input NOVI. De MRA is als voorbeeld genomen, hoe je aan de opgave moet voldoen. Wat heb je nodig en hoe moet je wonen en werken bij elkaar brengen, welke opgaven, welke maatschappelijke kosten zijn er? Een van de adviezen is, kijk een generatie vooruit, niet alleen wat er vandaag nodig is. De commissieleden ontvangen dit boekje. Houd de berichtgeving in de gaten.
Er wordt steeds over cijfers gesproken, over tekorten. Maar de problemen liggen ergens anders. Dat was het doel van de column. De problemen liggen bij de inhaalvraag. Er zijn gemeenten waar een plan wordt tegengehouden, waardoor een project niet doorgaan. Het Deltaplan zorgt er niet voor dat het project alsnog doorgaat. Een ander voorbeeld, een hotel in Amsterdam Noord wordt gebouwd, een week vóór de start van de bouw wordt het project verkocht aan een andere keten. Hierdoor een half jaar vertraging. Hoe kunnen we dit soort knelpunten oplossen? Het versnellen, bij de gemeenten voldoende capaciteit om bestemmingsplannen hard te maken, bouwvergunningen en omgevingsvergunningen te verlenen. Dat wordt ingezet met deze gelden.

De **voorzitter** sluit dit agendapunt af. Deze is voldoende behandeld en de urgentie is helder.

6b. Algemeen: Stand van zaken Wind op Land april 2018 (C-agenda R&W 24 september 2018)

Mevrouw **Van Rooij** (PvdA) vindt dat de rapportage een helder overzicht geeft over de situatie in Noord-Holland en de andere provincies. Noord-Holland doet het relatief goed. De rapportage is wel van meer dan een half jaar geleden.
Is er inmiddels meer bekend over de voortgang van de Spuisluis?
In de rapportage staan nog onzekerheden. Het kan zijn dat we de 685,5 megawatt niet halen. Kunnen dan alsnog Beverwijk en Heiloo worden ontwikkeld? Zij liepen er tegenaan dat we aan de maximale capaciteit zaten en niet tegen andere regelgeving.
Evaluatie over communicatie en draagvlak. Hoe borgen we dat dit bij nieuw beleid wordt meegenomen?

De heer **Kramer** (VVD) heeft naar aanleiding van het Wind op Land dossier technische vragen gesteld.
Twee voor één regeling, is dit overzicht compleet? Hoe wordt het verder getoetst? West Frisia zag hij er niet tussen staan, welke windmolens zijn daarvoor gesaneerd?

Mevrouw **De Meij** (50PLUS) vindt het niet zo mooi dat de taakstelling bijna is gehaald. Veel is gebeurd over de ruggen van bewoners. 50PLUS vindt dat er een aantal trucs is toegepast het afgelopen jaar over de ruggen van bewoners. Bewoners zijn zelf benoemd tot toezichthouders, van woonbootbewoners werd gezegd dat ze na 30 jaar wonen illegaal waren. Mevrouw De Meij vraagt aan Gedeputeerde Van der Hoek hoe het staat met de woonbootbewoners en hun rechten.

Mevrouw **Van Andel** (CDA) vindt het een prestatie dat Noord-Holland de taakstelling naar alle waarschijnlijkheid gaat halen. Maar Provinciale Staten en de provinciale organisatie kunnen veel leren van hoe dit traject is gegaan.
De opgave van de energietransitie is gigantisch. Het principe draagvlak was niet duidelijk door Provinciale Staten ingevuld en was juridisch geen hanteerbaar criterium. Kwam dat doordat Provinciale Staten het niet duidelijk hadden ingevuld of is het sowieso geen juridisch hanteerbaar criterium?
Meer kansen als er meer duidelijke en lucratieve mogelijkheden voor bewoners komen om mee te doen. Hoe kijken omwonenden, bij projecten waar veel tegenstand is geweest, er achteraf tegenaan? Zijn huizen minder waard geworden, hoe ervaren ze het uitzicht nu? Onderzoeken en lessen leren.
In vergunningen zijn bandbreedtes opgenomen. Niet alle initiatiefnemers kiezen het maximale megawatt. Het beeld is dat aanvragers van vergunningen voor maximaal aantal megawatt gaan omdat ze daar het meeste geld aan verdienen. Klopt dat beeld?

De heer **Klein** (CU-SGP) is kritisch over het windbeleid, vooral over het maximum. Het lijkt erop dat we het wel gaan halen. Juridisch hebben we blijkbaar een effectief beleid wat goed heeft uitgewerkt. Wat hadden we er nog meer van kunnen maken als we andere gebieden, bijvoorbeeld het Noordzeekanaal gebied, ook die mogelijkheid hadden gegeven?

Mevrouw **De Groot** (SP) is benieuwd hoe het is gegaan met de bewoners rond West Frisia en Spuisluis en naar de huidige stand van zaken.

Mevrouw **Kocken** (GL) vindt dit dossier een les voor de toekomst.

Gedeputeerde **Van der Hoek** meldt dat de Raad van State medio december een besluit neemt over de vergunning voor Spuisluis.
Woonbootbewoners: problematiek staat los van vergunning aanvraag voor windpark Spuisluis. Afwachten of de Raad van State het hiermee eens is. Dat is ons uitgangspunt.
Als Spuisluis niet lukt, zijn er dan andere mogelijkheden? Er is ruimte binnen de herstructureringsgebieden, als we niet aan de 685 komen.
Zou de communicatie anders moeten in het vervolg? Dat denkt de heer Van der Hoek niet. Dat is primair aan degene die het windpark wil realiseren. Die moet met de omgeving in gesprek, ook in combinatie met gemeente, of er wel of geen ruimte is.
Groeit draagvlak? Ja, dat groeit. Het draagvlak groeit als bijvoorbeeld de opbrengst van een molen ten goede komt aan gemeente, zoals in Waterland.
Welke lessen leren. De heer Van der Hoek vraagt zich af of het zinvol is om te onderzoeken of woningwaarden zijn gedaald en hoe het zit met het uitzicht.

Bandbreedte, er zijn er die voor minder kiezen, die vrijheid heeft de initiatiefnemer, in business case. Waarom dat zo is, daar zal navraag naar moeten worden gedaan. Het kan te maken hebben met techniek en leverbaarheid molen. Voor de Provincie is relevant dat ze binnen de bandbreedte blijven.
Windpark West Frisia, overgangsregeling, vóór 2011, heeft niet met deze monitor te maken. Hetzelfde geldt voor draagvlak, ook dat is van vóór dit beleid. Dat is heel oud nieuws.

6c. Ruimte: Brief Noord-Hollands deel landelijk Kustpact afgerond (binnenduinrand) (C-agenda R&W 3-12-2018)

De PvdA en GroenLinks fracties willen graag de brief van GS van 17 oktober jl. 'Noord-Hollandse deel landelijk Kustpact afgerond' op de B-agenda van de commissie R&W van 3 december plaatsen. De brief staat nu op de C-agenda.

De fracties voeren hiervoor de volgende redenen aan:

Op pagina 3 van de brief wordt ingegaan op de binnenduinrand en de toekomstige ontwikkeling daarvan. Er staat: "Er is afgesproken om in de afzonderlijke regio's te bezien of de bestaande visies voldoende richting geven voor de toekomstige ontwikkeling in de binnenduinrand. En dat gemeenten hiervoor de leiding nemen en hier de andere overheden, natuur- en maatschappelijke organisaties bij betrekken."

Uit onze contacten met enkele natuur- en landschapsorganisaties komt nu naar voren dat er vanuit gemeenten nog geen enkel initiatief in de lijn met deze afspraak in het Kustpact is waargenomen. Wij willen graag met Gedeputeerde bespreken of deze situatie klopt en hoe zij denkt om dit proces wel op gang te brengen, te versnellen.

De heer **Papineau Salm** (PvdA) noemt de discussie over de binnenduinrand bij het vaststellen van het Kustpact. Hij is blij met het Kustpact, de zonering en de duinrand. De binnenduinrand zou daarna snel volgen. In september zou een afspraak worden gemaakt met convenant partners. In oktober een brief van gekregen. Binnen afzonderlijke regio's moet worden gekeken of visies dekkend zijn. Binnenduinrand goed uitzoeken. Er is sprake van wildgroei. Deze proces afspraak is gemaakt. Maar er gebeurt niets op dit punt. De gemeente moet de leiding nemen en andere partijen betrekken. Klopt het beeld dat de uitwerking van de inventarisatie van visies niet op gang is gekomen? Partijen activeren en deadline stellen.

De heer **Kramer** (GL) verwijst naar de Omgevingsvisie. Daarin staat dat de ontwikkeling van de binnenduinrand een brede integrale aanpak vereist. Dat klopt, maar inmiddels is de regie uit handen gegeven en ligt nu bij gemeenten. Dat vindt de heer Kramer (GL) onverstandig en staat haaks op wat daarover is besloten in het kader van de Omgevingsvisie. De Provincie moet haar regierol weer oppakken.
De heer Kramer (GL) geeft een paar korte citaten van het college van rijksadviseurs.
"De binnenduinrand is een landschappelijke structuur van nationale betekenis."
"Het is de vraag of de kwaliteit van de binnenduinrand, één van Nederlands meest waardevolle landschappen, voldoende bescherming geniet."
"De kwaliteit van de binnenduinrand staat onder grote druk als gevolg van recreatieve ontwikkelingen."
Dat benadrukt het verzoek van de PvdA om hier grip op te krijgen en te zorgen dat er zoneringsbeleid komt of andere instrumenten worden ingezet. Dat lukt alleen als de Provincie de regie pakt.

Mevrouw **Strens** (D66) merkt op dat het niet alleen om het strand gaat, maar juist ook om de binnenduinrand. In de ontvangen brief wordt gezegd dat we klaar zijn met het Kustpact. De samenwerking wordt voortgezet binnen samenwerkingsagenda Convenant Noordzeekust. Voor de opgave van de binnenduinrand wordt verwezen naar de Omgevingsverordening. Hoe staat het daarmee? In hoeverre zijn de genoemde visies van de gemeenten voor de binnenduinrand van voldoende kwaliteit om deze op te nemen in de verordening?

Mevrouw **De Meij** (50PLUS) hoorde de vraag welke regels gemeenten moeten hebben voor de binnenduinrand. Ze noemt als voorbeeld hoe het niet moet, Camping De Branding in Zandvoort.

Mensen die daar al 30 jaar een chalet hebben, worden door de nieuwe eigenaar onder druk gezet om deze binnen een half jaar te verkopen.

De **voorzitter** merkt op dat er geen link is met de zonering.

De heer **Kramer** (VVD) hoort dat het gaat om het waarborgen van de kwaliteit van de binnenduinrand. Daar zit ook een stukje vertrouwen in naar gemeenten. Op welke stoel zitten als Provinciale Staten?

De heer **Papineau Salm** (PvdA) antwoordt dat er een analyse is gemaakt dat het zorgelijk is dat er geen eenduidig beleid is over de binnenduinrand. Hij verwacht wel dat gemeenten een toezegging doen. Voortvarend visies naast elkaar leggen en tot één geheel komen. Dat ontbreekt, maar de urgentie is er wel.

De heer **Kramer** (VVD) geeft aan dat veel gemeenten beperkt zijn in de mogelijkheden. Binnenduingebied is al bestemd. Hij is niet bang voor wat hier wordt geschetst. Het voorbeeld dat mevrouw De Meij noemde over de camping waar nu chalets worden gebouwd, dat gebeurt binnen de grenzen die er al waren. De heer Kramer denkt niet dat Provinciale Staten zich hiermee moeten bemoeien.

De heer **Papineau Salm** (PvdA) merkt op dat in het Kustpact staat vermeld dat eraan gewerkt moet worden. De uitwerking moet bij de gemeenten worden neergelegd.

Mevrouw **De Groot** (SP) zou het een goede zaak vinden als de Provincie, die overkoepelend is, ervoor zorgt dat het goed komt met de binnenduinrand.
Mevrouw De Groot kent de situatie op de camping, genoemd door mevrouw De Meij. Zij vindt het ook niet netjes hoe bewoners daar zijn behandeld omdat er grotere chalets moeten worden gebouwd.

Gedeputeerde **Geldhof** merkt op dat het niet zo is dat er te weinig tijd was. Het is een bewuste keuze geweest. Omdat dit iets anders is dan waarmee we bezig waren vanuit het Kustpact, namelijk recreatieve bebouwing versus natuur. De binnenduinrand is een complexe opgave, beperkt zich niet tot alleen maar recreatieve bebouwing of natuur. Het gaat ook over bereikbaarheid, woningbouw, landbouw en toerisme. Het zuidelijk deel van Kennemerland is al een plan, vastgesteld door de Staten. Regionaal doen, we zijn de grip niet kwijt, samen met andere partijen. Tot die tijd geldt de PRV. Uitwerking binnenduinrand is de verantwoordelijkheid van de gemeenten waarin we vertrouwen hebben. Gemeenten hebben nog geen bijeenkomsten georganiseerd. Hier hebben we de gemeenten op aangesproken. De trajecten voor de Omgevingsvisie bij gemeenten en Provincie zijn nog volop in ontwikkeling. Er is meer tijd nodig. Gemeentelijke omgevingsvisies (GOVIES) worden opgestart. Gemeenten hebben gewacht op onze Omgevingsvisie of hebben capaciteitsproblemen. Gemeenten hebben ons verzekerd hier op korte termijn mee aan de slag te gaan. Wij en 26 andere partners vertrouwen hierop, er is geen aanleiding om dat vertrouwen niet te hebben. Gemeenten voelen de verantwoordelijkheid. Er is een bestuurlijk overleg in februari 2019 gepland in het kader van convenant Noordzeekust. Dan wordt de voortgang van de samenwerkingsagenda gesproken. Bijvoorbeeld ook monitoring ontwikkelingen binnenduinrand staat op de agenda. Mocht blijken dat de voortgang onvoldoende is, wordt dit bestuurlijk besproken met gemeenten en andere bestuurders in dit overleg. Gedeputeerde Geldhof stelt voor om dit overleg af te wachten. Als er belangrijke ontwikkelingen zijn, informeert zij de commissieleden.
Bestemmingsplan circuitgebied. In de laatste alinea van de brief staat alles toegelicht. Wij hebben geen invloed op de afspraken tussen chalethouders en gemeenten.

Toezegging: commissieleden worden geïnformeerd bij belangrijke ontwikkelingen.

7 B-Agenda Algemeen

7a. Consultatie tussenstand Klimaatakkoord (in alle commissies)

Voorstel voor behandeling:
Concreet wordt aan de commissie gevraagd of zij het college aandachtspunten wil meegeven over die delen van het klimaatakkoord die tot de portefeuille van de commissie horen.

Dit ten behoeve van de laatste fase van de totstandkoming van het Klimaatakkoord, waarbij bedacht moet worden dat wij onze inbreng via het IPO leveren en IPO slechts één van de deelnemende partijen is.

In de agendacommissie is de volgende verdeling van de hoofdlijnen Klimaatakkoord voor behandeling in de commissies afgesproken:
Commissie R&W:

- Hoofdlijnen van de sectortafel elektriciteit.
- Hoofdlijnen van de sectortafel Gebouwde omgeving voor zover het de verduurzaming van de bestaande woningvoorraad betreft.

De heer **Struben** (D66) vindt het accent op het isoleren van bestaande voorraad belangrijk. De bestaande voorraad energieneutraal maken en gasloze nieuwbouw. Wat kunnen provincies daar nog meer aan doen? Compact en energieneutraal bouwen en corporaties hierin steunen.
Noordzeekanaalgebied is een loods gebouwd van twee voetbalvelden groot. De heer Struben vindt het raar dat er op het dak geen zonnepanelen zijn. Zou dat niet verplicht moeten zijn?
Toelaten van energieneutraal werken voor agrarische bedrijven. Plaatsing van kleine molens met een ashoogte van maximaal 15 meter. Kijken waar we bedrijven behulpzaam mee kunnen zijn.

De heer **Voskuil** (PvdA) noemt dat de grootste uitdaging ligt bij de gebouwde omgeving. Niet iedereen is daadkrachtig genoeg om zijn eigen huis aan te pakken. Eén van de aandachtspunten zou moeten zijn financiële produkten om dit ook voor een smalle beurs mogelijk te maken.
Er is een grote zorg dat de rekening van de verduurzaming bij de laagste inkomens terecht komen.
PvdA zal iedere inzet om de Verhuurdersheffing en de ATAD-maatregel (Europese belasting) af te schaffen, steunen. Corporaties moeten investeren in nieuwbouw, sociale huurwoningen en verduurzamen van bestaande woningen.
Uitdagingen elektriciteit. Onbenutte daken.
Regionale economie strategieën kunnen een goed aanknopingspunt bieden voor ontwikkelingen.
De zorg is dat het blijft hangen in een tandenloos compromis. Hoe gaan we ervoor zorgen dat als de opgave niet gehaald wordt, we het toch voor elkaar krijgen?
Grootste bron van uitstoot komt van kolencentrales, dus die mogen dicht. We zullen iets moeten doen om stabiliteit in het netwerk te houden en biomassa lijkt daar het aangewezen produkt voor.
Ook iets aan de uitstoot uit de luchtvaart en scheepvaart doen.

Mevrouw **De Groot** (SP) pleit ervoor om eerst daken te voorzien van zonnepanelen, voordat we de groene open ruimte gaan beleggen met zonnepanelen.
Energie coöperaties vindt mevrouw De Groot een goede zaak. Als mensen zeggenschap krijgen, dan is ook de betrokkenheid van de inwoners groter.
Energiezuinige woningen, beter geïsoleerd, van het gas, schimmelvrij. Maar niet op het bordje van bewoners.
Woningcorporaties moeten grotere investeringsruimte gebruiken om woningen te verbeteren en nieuwe woningen te bouwen.
Voor woningbezitters die te weinig te besteden hebben. Zijn door woningnood in een slechte koopwoning gedwongen. Daar moeten speciale regelingen voor komen, woningbezitters vrijwaren van armoede, deurwaarders, schuldsanering en verkoop van hun woning. De klimaatproblematiek wordt ook een verdelingsvraagstuk. Er moet klimaatrechtvaardigheid ontstaan.

Mevrouw **Kocken** (GL) heeft weinig gelezen over de sociale kant van de transitie. Met name waar het de bebouwde omgeving betreft. Wel aandacht voor verlies aan arbeidsplaatsen, niet over de

vertaling van deze regels. Aandacht voor in definitieve akkoord. Niet voor onderlaag pas later oplossen, nu aandacht voor hebben.
Weinig aandacht voor burgerparticipatie. Is belangrijk, zwaar op inzetten.
Gemeenten moeten duidelijkheid hebben over wat er mag. Wij moeten hier sneller over praten. Niet doorschuiven naar volgende periode.

De heer **Klein** (CU-SGP) heeft een opmerking over de BEN normen, deze zouden gemakzuchtig zijn. In het land is rumoer ontstaan over de isolatie woningen. De normen zeggen wat de minimum eis is. Nu BEN-normen scherper zetten vanuit IPO.

Mevrouw **Van Andel** (CDA) sluit zich aan bij eerste twee punten van mevrouw Kocken.

Mevrouw **Rommel** (VVD) is het eens met mevrouw Kocken om het landschap niet te verkwanselen, geen wind op land. Maar wel realistisch zijn en inzichtelijk maken wat het betekent wat hier staat. Bijvoorbeeld megawatts, gigawatts, terawatts. Ook financiering inzichtelijk maken en realistisch zijn. Wie gaat dat betalen?

Mevrouw **Kocken** (GL) heeft iets anders gezegd. Niet inzichtelijk maken, maar iedereen moet kunnen meedoen met de transitie. Ook mensen met een kleine beurs moeten kunnen meedoen en ook profiteren.

Mevrouw **Romme**l (VVD) geeft aan dat de VVD er zeker voor is om de klimaatdoelstellingen te halen, maar geeft mee om realistisch te zijn en het inzichtelijk te maken. Wie gaat het betalen en waar gaat het over? Hoeveel zonnepanelen, windmolens, wat zijn de alternatieven?

Gedeputeerde **Geldhof** dankt de commissie voor de aandachtspunten.
Goed kijken bij gebouwde omgeving wat de draagkracht is om investering te kunnen doen. Pilot om er voor gespikkeld woningbezit (woningen in bezit van de corporatie voor verhuur, aantal jaar geleden enkele woningen verkocht) voor te zorgen dat mensen toch mee kunnen doen. Deze woningen moeten worden meegenomen met energietransitie.
Energiecoöperaties wordt ook naar gekeken. Ultieme vorm van burgerparticipatie.
Zon: op maandag 10 december is er een overleg met de commissie over hoe het gaat met zonnebeleid. Alle modaliteiten zijn nodig om de doelstelling 2050 te halen.
Verhuurdersheffing en investeringscapaciteit corporaties, dat is inderdaad een zorgelijk probleem. Niet alleen voor het kunnen bouwen van woningen, maar ook voor de verduurzaming van de bestaande woningvoorraad. Een deel van het bedrag, 100 miljoen van de af te dragen verhuurdersheffing mag worden gebruikt voor de investering in verduurzaming.
BEN-norm moet nog naar worden gekeken.

Gedeputeerde **Van der Hoek** reageert op de oproep van de SP voor een speciale regeling om burgers te vrijwaren van deurwaarders en dergelijk. Hierover wil hij ook graag de commissie horen. Hoeveel partijen steunen deze oproep?

Mevrouw **De Groot** (SP) wil hier graag op reageren. Als het niet rechtvaardig is wat er gebeurt, als mensen niet kunnen opdraaien voor het klimaatneutraal maken van het huis, dan krijg je groot ongenoegen. Als ze daar min of meer toe gedwongen worden, dan kunnen ze deurwaarders aan de deur krijgen. Het punt over gespikkeld woningbezit is een groot probleem. We moeten ervoor zorgen dat het ook voor deze mensen betaalbaar is.

De **voorzitter** merkt op dat de zorgen over de lasten breed worden gedeeld.

Gedeputeerde **Van der Hoek** geeft aan dat de betaalbaarheid een belangrijk punt is en vanuit de IPO is ingebracht. Mevrouw De Groot gaat een stap verder, een speciale regeling om burgers te vrijwaren. Dat is een heel specifiek punt. Gedeputeerde Van der Hoek wil weten of de Staten dit delen. Betaalbaarheid geldt ook voor het bedrijfsleven en MKB. Je kunt niet nu al zeggen dat de onderste laag van de samenleving de rekening krijgt. Het is juist de inzet om te zorgen dat dat niet gebeurt.

De heer **Voskuil** (PvdA) noemt een onderzoek dat aantoont dat de kosten significant zwaarder leunen op de onderkant van de samenleving, daar is het effect groter. Dat effect is onwenselijk. Daar moet speciale aandacht voor zijn.

Gedeputeerde **Van der Hoek** geeft aan dat de analyse is gemaakt. Het is een aandachtspunt bij de onderhandeling met het rijk dat dit een andere uitslag krijgt. We weten nu nog niet of dat de uitkomst is. Vinden deze Staten dat er een specifieke regeling moet komen om mensen te vrijwaren?
Wat als de 35 terawatt niet wordt gehaald? Er zijn twee modellen voor. Verdeelmodel maken en een continue proces laten zijn. Nu één maken en twee jaar later weer één maken, de opbrengst van die RES moet beter zijn dan de vorige. Je hebt niet alles in één keer inzichtelijk. Je werkt gaandeweg aan de opgave en het voorkomt gedoe. Hoe ga je dat verdelen en wie krijgt het voor zijn rekening? Nu wordt uitgegaan van 35 terawatt, maar we weten nu niet of dat voldoende is. Gedeputeerde Van der Hoek is ervoor om te doen alsof de opgave voor het IPO is, met veel inspanning alsnog regelen. Je straalt uit dat we klaar zijn, terwijl je weet dat je misschien een jaar later weer een nieuw getal moet noemen. Ook kijken naar andere model waarbij je een continue RES krijgt die zich herhaalt om de doelstelling bij te stellen.

De heer **Struben** (D66) interrumpeert over de gefaseerde aanpak RES. Het moet niet zo zijn dat als je de braafste van de klas bent, een ander niets doet, het vervolgens weer verdeeld wordt en je nog meer krijgt. Het moet passen binnen de afspraken dat iedereen zijn deel doet.

De heer **Voskuil** (PvdA) interrumpeert en noemt het dynamische model. Lijkt de voorkeur te hebben, ook uit oogpunt van draagkracht. Het roept wel de vraag op of het proces in de tijd te langzaam gaat. De opgave zal groeien. Nog meer doen dan wel al gedaan hebben. Misschien nu al RES omhoog brengen.

Gedeputeerde **Van der Hoek** schetst een ander denkbaar model. Hij is het ermee eens dat de urgentie door een ander model er niet af mag gaan. Er kan ook bezwaar zijn om te blijven hangen op de 35.
Inzichtelijk maken welke opgave. Bij technische briefing van vanavond is ruimtelijk aangegeven wat dat zou betekenen. Als Klimaatakkoord klaar is en getekend, voor Provincie Noord-Holland analyseren, wat doen we al, wat nog doen, wat is ervoor nodig? Die analyse en inschatting komen terug in eerste en tweede kwartaal 2019 bij de Staten.

8. Rondvraag Geldhof en terugkoppeling gemeenschappelijke aangelegenheden

De heer **Kramer** (VVD) heeft een rondvraag aangemeld. Deze is tweeledig en heeft te maken met een aantal vragen gesteld in de commissie.
Bij de commissie van 24 september heeft de heer Kramer gevraagd waar het Fakton onderzoek blijft. Het antwoord van Gedeputeerde was dat het Fakton rapport vorig jaar is gepresenteerd. De presentatie van het rapport is vorig jaar december toegestuurd. Er is toen een technische briefing geweest over onderzoeksrapporten. Er zou een verdiepingsslag komen, hierover zijn we afgelopen week geïnformeerd. Waarom heeft het zo lang geduurd voordat het onderzoek er was? De tweede vraag gaat over de huisvesting van statushouders, achterstanden gemeenten. De heer Kramer heeft gevraagd om overzichten van de achterstanden. Hier is marginaal op geantwoord. Hoe gaan gemeenten daarmee om? Wat is de rol van de Provincie? Wat doet Gedeputeerde eraan om gemeenten te helpen of erop aan te spreken?

Gedeputeerde **Geldhof** antwoordt dat het Fakton onderzoek nu bij de stukken zit, dat is het onderzoek voor Noord-Holland Noord, dat vorig jaar december is opgestuurd.

De heer **Kramer** (VVD) heeft er lang om gevraagd waar de onderzoeken bleven. Er werd ontkend dat er een onderzoek was. Hij is benieuwd waarom dat niet op het netvlies van Gedeputeerde stond. Er zou een verdiepingsslag komen en gekeken naar de haalbaarheid van de plannen. Er werd gewacht op dit rapport, maar gezegd dat er geen rapport meer kwam.

Gedeputeerde **Geldhof** antwoordt dat het rapport wat er nu ligt, voor Noord-Holland Noord is. Er is ook een rapport voor Noord-Holland Zuid. In oktober is het rapport gepresenteerd en toegestuurd. Hierin staat de analyse van Fakton, wat de knelpunten zijn, en op welke wijze we in gesprek zijn met de gemeenten om de aanbevelingen te inventariseren voor verdere opvolging.

De heer **Kramer** (VVD) vraagt of dit rapport is opgesteld samen met Bouwend Nederland?

De **voorzitter** merkt op dat het misverstand zit in de verschillende Fakton rapporten voor regio's Noord-Holland Noord en Noord-Holland Zuid.

Gedeputeerde **Geldhof** vult aan dat de rapporten er nu zijn.

De heer **Kramer** (VVD) stelt voor om ze bij het BOT overleg mee te nemen.

Gedeputeerde **Geldhof** beantwoordt de vraag van de heer Kramer over huisvesting van statushouders. Daar zijn schriftelijke vragen over gesteld en hebben wij onze rol toegelicht. "Gemeenten zijn wettelijk verplicht om elk half jaar een aantal verblijfsgerechtigde te huisvesten. De zogeheten taakstelling. De minister van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties bepaalt per gemeente die taakstelling. Deze hangt af van het aantal inwoners van de gemeente en het aantal verblijfsgerechtigden. Het COA bemiddelt bij het zoeken van een eerste woonruimte door verblijfsgerechtigden aan gemeenten te koppelen. De minister ziet erop toe dat gemeenten voldoende verblijfsgerechtigden huisvesten en daarmee hun taakstelling realiseren. Indien de gemeente onvoldoende verblijfsgerechtigden heeft gehuisvest, wordt ambtelijk overleg gevoerd met de betreffende gemeente."
Indien de gemeente er niet in slaagt, dan vindt er eerst ambtelijk overleg plaats. Als de situatie niet verbetert, dan volgen er bestuurlijke gesprekken. Aan de gemeente wordt een periode gegund om tot verbetering te komen. Dit is maatwerk, de gesprekken maken deel uit van de interventieladder. Indien de gemeente in gebreke blijft, na het doorlopen van de interventieladder kan dit ertoe leiden dat de Provincie het werk van de gemeente gaat uitvoeren op kosten van de gemeente. Dat is de rol van de Provincie. Wat doen wij om gemeenten te helpen? Twee rollen, toezichthouder en beleid.

De heer **Kramer** (VVD) wil een overzicht per gemeente waar is ingegrepen in de interventieladder.

Gedeputeerde **Geldhof** geeft aan dat dat niet helpt bij het versnellen van huisvesten van vergunninghouders, dat gaat van de ambtelijke capaciteit af.

De heer **Kramer** (VVD) wil controleren of er gedaan wordt wat moet worden gedaan.

Gedeputeerde **Geldhof** reageert dat de heer Kramer vraagt naar een uitvoerende taak waarin wij toezicht houden. Hij kan bij interbestuurlijk toezicht opzoeken per gemeente wat de achterstand is. Als hij het op meer gedetailleerd niveau wil, kan hij dat krijgen.

8 Rondvraag Van der Hoek en terugkoppeling gemeenschappelijke aangelegenheden

Er zijn geen rondvragen aangemeld voor Gedeputeerde Van der Hoek. Daarmee is dit agendapunt afgerond.

9. Sluiting

De **voorzitter** sluit de vergadering om 21:18 uur en dankt iedereen voor zijn/haar inbreng.

Strategische Statenagenda Commissie Ruimte & Wonen per 29-01-2019

Beeldvorming (Fase 1)
Oordeelsvorming (Fase 2)
Besluitvorming. Voordracht + PS (Fase 3)

	2018 (Q)				2019 (Q)		GS	Werkvorm	Procesafspraken / Wensen t.a.v. de voorbereiding
Commissie R&W	**1e**	**2e**	**3e**	**4e**	**1e**	**2e**			
Ruimte									
MRA agenda							Geldhof		De MRA maakt met enige regelmaat rondes langs de Raden en Statenleden. In het najaar vindt het MRA Congres plaats. PS kunnen tweemaal per jaar reageren op de stukken die in de MRA regiegroep worden besproken.
Nominatiedossier Nieuwe Hollandse Waterlinie als uitbreiding op de Stelling van Amsterdam (UNESCO-status).							Geldhof		Per brief van 9 november 2017 zijn PS geïnformeerd (c agenda R&W 4 december 2017) over de Unesco nominatie Nieuwe Hollandse Waterlinie als uitbreiding van de Stelling van Amsterdam. Ten behoeve van het gedeelde siteholderschap (van de 4 betrokken provincies voor het vergrote werelderfgoed) dienen PS de gemeenschappelijke regeling die daarvoor nodig is vast te stellen. Naar verwachting wordt deze gemeenschappelijke regeling eind 2018 aan PS worden voorgelegd.
Wonen									
Vervolgactiviteiten Waterlands wonen							Geldhof		De commissie wordt geïnformeerd als daar aanleiding voor is.

Agenda Ruimte & Wonen

Datum	25-02-2019
Tijd	18:15 - 21:15
Locatie	Vergaderzaal 1.4
Voorzitter	Jos de Wit
Omschrijving	Deze vergadering wordt voorafgegaan door een technische briefing over de evaluatie van het ruimtelijk beleid Zonnepanelen om 17:30u

Technische vragen en rondvragen kunnen tot en met woensdag 20 februari 2019 12.00u door de statenleden worden aangeleverd. Vrijdag 22 februari wordt aan het einde van de dag de beantwoording gepubliceerd onder algemene agendadocumenten.

0	**Technische briefing ruimtelijk beleid zonnepanelen 17:30u in 1.4**
1 18:15	**Opening en mededelingen**
2 18:25	**Vaststellen Agenda, verslag vorige vergadering, Strategische Statenagenda, Moties en Toezeggingen**
3 18:35	**Inspreekhalfuur** Tijdens het inspreekhalfuur kan er worden ingesproken over onderwerpen die niet op de A of B agenda staan. U kunt zich aanmelden door te mailen naar de commissieadviseur: admiraalm@noord-holland.nl
4	**B-agenda Ruimte**
4.a 19:05	**Klimaat: Brief van GS aan PS inz. Ontwerp van het Klimaatakkoord (B-agenda alle commissie in februari; let op er komt nog een aparte brief van GS ter voorbereiding van de consultatie in de commissies).**
4.b 19:35	**Ruimte: Herijking Ruimtelijk Beleid Zonnepanelen (Nog aan te leveren na GS vergadering van 29/01/2019)**

Reden van agendering op de B-agenda van de PS commissie Ruimte & Wonen:

*. U te informeren over de uitkomsten van het onderzoek dat in 2018 is uitgevoerd in het kader van de herijking van het ruimtelijk beleid voor zonne-energie in landelijk gebied.
*. U ter bespreking voor te leggen de beleidsaanpassingen die college, naar aanleiding van onderzoeksresultaten,
voornemens zijn door te voeren.

Concreet wordt aan de commissie gevraagd:

*. Het herijkingsonderzoek uit 2018 te bespreken
*. De voorgestelde beleidswijzigingen te bespreken en het college eventuele suggesties te doen met betrekking tot de inhoud ervan.

4.c **Ruimte: financiele bijdrage OV-knooppuntontwikkeling Heerhugowaard (C-agenda R&W 24-01-2019)**
21:05

Dit dossier is geagendeerd op basis van de inventarisatie van de behoefte om dit dossier te bespreken, die is uitgevoerd op verzoek van het college. Het lid Struben (D66) agendeert dit dossier zodat hij er technische vragen ter voorbereiding op kan stellen.

Dit dossier behandelt uitsluitend de subsidieverstrekking voor het woonaspect van het OV-knooppuntenbeleid.

4.d **Ruimte: Reservering OV-knooppunten MIRT Corridor Amsterdam Hoorn (C-agenda R&W 24-01-2019)**
21:10

Dit dossier is geagendeerd op basis van de inventarisatie van de behoefte om dit dossier te bespreken, die is uitgevoerd op verzoek van het college. Het lid Struben (D66) agendeert dit dossier zodat hij er technische vragen ter voorbereiding op kan stellen.

Dit dossier behandelt uitsluitend de subsidieverstrekking voor het woonaspect van het OV-knooppuntenbeleid. In de commissie M&F van maandag 11 februari aanstaande wordt het mobiliteitsaspect besproken van het hele dossier.

5	Rondvraag Geldhof en terugkoppeling gemeenschappelijke aangelegenheden
6	Rondvraag Van der Hoek en terugkoppeling gemeenschappelijke aangelegenheden
7	Sluiting
8	C-agenda Algemeen
8.a	Heel PS: Brief GS aan PS inz. regiodeals in Noord-Holland (C-agenda M&F en EEB 21-1-2019 en NLWM en R&W 24-1-2019)
8.a	Heel PS: Brief GS aan PS inz. regiodeals in Noord-Holland (C-agenda M&F en EEB 21-1-2019 en NLWM en R&W 24-1-2019)
8.b	Heel PS: Maandelijks MRA Raads en Statenleden bericht - editie 22 (c-agenda M&F en EEB 21-1-2019, NLWM en R&W 24-1-2019)
8.b	Heel PS: Maandelijks MRA Raads en Statenleden bericht - editie 22 (c-agenda M&F en EEB 21-1-2019, NLWM en R&W 24-1-2019)
8.c	Financiën: Brief GS aan PS inz. Voortgang uitvoering motie 110 aanvullende initiatieven coalitieakkoord (C-agenda alle commissies: M&F & EEB 21-01-2019 / NLWM & R&W 24-01-2019)
8.d	Verslag werkbezoek gedeputeerde Geldhof aan het UNESCO-werelderfgoed Historisch centrum Wenen (C-agenda R&W 24-01-2019)
8.e	Europastrategie: Brief GS aan PS rapportage 2018 Europastrategie Noord-Holland (C-agenda M&F en EEB 11-2-2019, NLWM en R&W 25-2-2019)
8.f	Heel PS: Maandelijks MRA Raads- en Statenleden Bericht januari 2019 (c-agenda M&F en EEB 11-2-2019 en NLWM en R&W 25-2-2019)
8.g	Ruimte: Voortgangsrapportage Regionale afspraken nieuwe stedelijke ontwikkeling" "Voortgangsrapportage Uitvoeringsregeling" (C-agenda R&W 25-02-2019)
8.g	Stelling van Amsterdam: Brief Verening Erfgoed Bond Heemschut (C-agenda R&W 25-02-2019)
9	C-agenda Ruimte
9.a	Milieu/ Ruimte: Afschrift aan PS van Bedenking Dorpsraad Wijk aan Zee tegen Net op Zee Hollandse Kust (C-agenda NLWM (leidend) 24-01-2019 en RW 24-01-2019)
9.b	Economie/Ruimte: Brief GS aan PS inz. Eindrapportage Westas (C-agenda EEB 21-1-2019 en R&W 24-2-2019)
9.c	Ruimte: financiele bijdrage OV-knooppuntontwikkeling Heerhugowaard (C-agenda R&W 24-01-2019)

9.d	Ruimte: Besluit GS tot wijziging van de begrenzing van het glastuinbouwconcentratiegebied PRV (C-agenda R&W 24-01-2019)
9.e	Ruimte: Besluit GS tot wijziging van kaart 4 (ecologie) en kaart 5b (bufferzone) van de PRV (C-agenda R&W 24-01-2019)
9.f	Ruimte: Reservering OV-knooppunten MIRT Corridor Amsterdam Hoorn (C-agenda R&W 24-01-2019)
9.g	Ruimte: Lakmoesproef voor het omgevingsbeleid (Raad voor de leefomgeving en infrastructuur) (C-agenda R&W, NLWM, EEB en M&F)
9.h	Energie: Brief GS aan PS inz. Uitvoeringsregeling Warmtetransitie in de gebouwde omgeving (C-agenda EEB 11-2-2019 en C-agenda R&W 25-2-2019)
9.i	Ruimte: Hernieuwde vaststelling Nalevingsstrategie omgevingsrecht (C-agenda R&W 25-02-2019)
9.j	Klimaat/ressen: Brief cie MER aan PS inz. regionale energiestrategie en milieueffectrapportage (C-agenda alle commissies februari 2019)
10	C-agenda Wonen
10.a	Wonen: Brief GS aan PS huisvesting buitenlandse werknemers, Rapport & plan van aanpak stuurgroep (C-agenda R&W 25 februari 2019)
10.b	Wonen: Brief GS aan PS Voortgang programma verduurzaming bestaande woningvoorraad. 31/1 Er wordt nog een document nagezonden waarin de links uit bijgevoegd document aanklikbaar zijn.

ID	Onderwerp	Fractie	Behandelen in	Portefeuillehouder	Inhoud	Stand van zaken
2331	In de eerstvolgende greenportvergadering wordt aandacht besteed aan de glastuinbouw en de PRV	VVD	R&W	Bond, J.	Gedeputeerde zal het verslag van die Greenportvergadering met de leden delen.	
2324	Bouwen in het buitengebied/ bouwen in het groen	GroenLinks (Kramer)	R&W	Geldhof, J.	Gedeputeerde vraag de minister om op een rij te zetten, hoe de 'bouwen in t groen' uitspraken gezien moeten worden. "Ik verwacht dat wij dat sowieso binnen IPO-verband doen, daar heb ik van de week weer een overleg, want dat geldt voor elke	

					provincie. Ik heb geen provincie gezien die heeft gezegd, joepie, dat is een mooie uitspraak, die gaan wij omarmen. Ik heb hem nergens gehoord, dus dat wij dat gaan vragen en zij dat even voor ons op papier zet en dat vervolgens met u delen en natuurlijk naar onze gemeenten toesturen, waar keurig op staat van, dit is wat wij ermee bedoeld hebben en by the way, dit zijn onze regels en op deze wijze kan het gaan. Dus het is	

					goed dat wij daar gehoor aan geven. " (...) "Uiteraard is er met het departement van de minister gesproken en met haar woordvoering en zoals gezegd, gaan wij nu een nadere verduidelijking vragen en u en de gemeenten daarover informeren. Er is gesproken om het in IPO-verband te doen en dat is logisch, want wij zijn misschien toch groter dan alleen Amsterdam, of Noord-Holland of	

					Haarlem. Het land is groter dan dat, dus laten wij voor het totaal gaan kijken maar wij zullen ook vragen hoe het in Noord-Holland gaat. "	
2270	Voortgangsrapportage Wind op land		R&W	Hoek van der, J.	De monitor, de voortgangsrapportage, was voor september toegezegd maar gegeven de fase in de procedure waarin de vergunningen zich bevinden, zijn er ten opzichte van de laatste brief nog geen grote wijzigingen opgetreden. Hij stelt voor om de huidige fase af te ronden en daarna	

					met een overzicht van de actuele stand van zaken te komen.	
2258	Windmolenpark Groetpolder		R&W	Hoek van der, J.	Mevrouw Van Rooij (PvdA) vraagt wanneer er geëvalueerd wordt. De heer Van der Hoek (ged.) weet dat niet en zal zich daarop beraden. Hij hoort het graag als de commissie er ideeën over heeft. Het traject met de zes aanvragen wordt afgemaakt en het lijkt hem handig om voor die tijd niet te evalueren. Hij zal kijken naar een logisch moment.	Geen stand van zaken bekend.

Onderwerp	Inhoud	Nummer	Status	Indiener	Portefeuillehouder	Stand van zaken GS
Motie Vreemd a/d Orde Stimuleren verduurzamen woningvoorraad in de sociale sector Noord-Holland. AANGEHOUDEN	PS verzoeken het College van GS: * gemeenten en woningcorporaties aan te sporen de sociale huurvoorraad voor 2020 te verduurzamen en te voorzien van minimaal label B en in 2030 van label A * een bijeenkomst te organiseren in het najaar van 2017 bij de provincie voor alle betrokken partijen die zich bezighouden met verduurzaming van de sociale voorraad, zodat dit urgente	M26-2017	Aangehouden	Meij, O. de (50PLUS)	Geldhof, J.	

	onderwerp door de provincie Noord-Holland op de kaart wordt gezet * alle communicatiemiddelen daarvoor te gebruiken en waar mogelijk samenwerking te zoeken met andere betrokken partners * daarvoor aansluiting te zoeken met www.duurzamehuizenroute.nl, voor praktijkvoorbeelden voor particuliere woningbezitters, woningbouwcorporaties en gemeenten * Provinciale Staten een					

	terugkoppeling te geven over de vorderingen op dit gebied.					
Motie windmolens op land	PS spreken uit beleid te willen ontwikkelen voor sociale windmolens en kleine windmolens in de provincie Noord-Holland.	M08-2019	Aangenomen	Zoon, F.A.S. (PvdD)	Hoek van der, J.	

Provincie Noord-Holland

POSTBUS 3007 | 2001 DA HAARLEM

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

Gedeputeerde Staten

Uw contactpersoon
mw. G.H. Dinkelman
BEL/OMB

Telefoonnummer +31235143571
dinkelmang@noord-holland.nl

INGEKOMEN 14 JAN. 2019

Verzenddatum
14 JAN. 2019

Kenmerk
1128753/1166474

Uw kenmerk

Betreft: Ontwerp van het Klimaatakkoord

Geachte leden,

Ter uitvoering van art. 167, tweede lid, van de Provinciewet (inzake de actieve informatieplicht) zenden wij u ter informatie het Ontwerp van het Klimaatakkoord met de bijbehorende stukken.

In het bijzonder wijzen wij op de brief van het IPO-bestuur aan de colleges van Gedeputeerde Staten. Deze brief schetst het totstandkomingsproces, het verdere besluitvormingsproces, een eerste oordeel over wat nu voorligt en de IPO-reactie.

Inbreng bij het IPO bestuur
In aanvulling hierop laten wij u weten dat wij het IPO-bestuur in het laatste stadium van de onderhandelingen - mede gevoed door opmerkingen die door diverse partijen zijn gemaakt tijdens de bespreking van de het Klimaatakkoord in de verschillende commissies in november en december jl. - de volgende punten hebben meegegeven:

Ten aanzien van de opcenten:
"Wij maken ons grote zorgen over de afspraken voor de periode na 2020. In deze periode leiden de stimuleringsmaatregelen voor Elektrisch vervoer tot versmalling van de belastinggrondslag van provincies en daarmee de open huishouding van de provincies. Hoewel wij het positief vinden dat BZK de intentie heeft op dit punt de Provinciewet te wijzigen, is dit niet afdoende omdat het ministerie van Financiën en uiteindelijk de Tweede Kamer hiermee ook moeten instemmen. Wij willen de garantie dat het eigen belastinggebied van de provincies en de open huishouding wettelijk geborgd gaan worden. Wij willen ook het risico niet dragen van het niet tijdig gerealiseerd zijn van deze wetswijziging. Ons inziens is een garantie van Rijkszijde voor compensatie nodig voor het geval deze inzet niet tijdig (dus uiterlijk begin 2020) tot het beoogde resultaat leidt."

Ten aanzien van de opgave hernieuwbaar op land:
"Wij maken een voorbehoud ten aanzien van de omvang van de opgave voor hernieuwbaar op land en de manier waarop we daarmee omgaan, omdat de ophoging van deze opgave in een zo laat stadium in de teksten is gekomen dat wij de achtergrond en de haalbaarheid ervan niet kunnen beoordelen.

Postbus 3007
2001 DA Haarlem
Telefoon (023) 514 3143

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

Het onderscheid dat nu gemaakt wordt tussen groot- en kleinschalig hernieuwbaar op land beperkt onze keuzevrijheid en is geen beloning voor het volop inzetten op die opties die het minste ruimtebeslag met zich meebrengen. Wanneer het Rijk aan dit onderscheid vasthoudt, moet helder worden vastgelegd dat provincies en gemeenten niet verantwoordelijk zijn voor het behalen van de doelen op het gebied van kleinschalig en overig hernieuwbaar. Maar wij zien liever dat dit onderscheid, dat puur is ingegeven door de voor verschillende subsidieregelingen beschikbare financiën, komt te vervallen.

In de teksten over de randvoorwaarden voor hernieuwbaar op land wordt de suggestie gewekt dat provincies en gemeenten bij het gereed komen van de RES-sen hun ruimtelijk beleid zo aanpassen dat de RES-sen voor 100% uitgevoerd kunnen worden. Wij wijzen erop dat bij elke aanpassing van ruimtelijk beleid ruimtelijke belangen opnieuw gewogen moeten worden. De energietransitie is heel belangrijk, maar het is niet per definitie een prioritair ruimtelijk belang waarvoor al het andere moet wijken. Dit moet duidelijker in de teksten tot uitdrukking komen.

De verdeelsystematiek die moet worden toegepast wanneer de Regionale energiestrategieën na een half jaar samen niet voldoende opleveren, legt een enorme druk op de bestuurlijke verhoudingen en zal grote maatschappelijke weerstand oproepen, vergelijkbaar met die bij de huidige taakstelling voor wind op land. Wij willen in plaats hiervan hetzelfde mechanisme toepassen als bij het Akkoord van Parijs, n.l. dat elke RES-regio na een eerste bod zijn aanvankelijke bod elke twee jaar ophoogt totdat we samen het nationale doel hebben bereikt."

Tot zo ver onze eerder aan het IPO bestuur meegegeven opmerkingen.

Tot slot
Tijdens de tussentijdse consultatie van Provinciale Staten van eind vorig jaar, toen het Voorstel voor hoofdlijnen van het Klimaatakkoord voor lag, hebben wij met u afgesproken in februari nogmaals een tussentijdse consultatie te hebben op basis van het Ontwerp van het Klimaatakkoord. U ontvangt van ons nog een aparte brief ter voorbereiding van deze consultatie. Hierin zal onder andere de reactie worden verwoord van Gedeputeerde Staten op het ontwerp van het Klimaatakkoord zoals wij dat zullen inbrengen in het IPO-bestuur op 23 januari aanstaande. Op dit punt - een extra consultatie - wijken wij dus af van het proces zoals dat wordt geschetst in bijgaande brief door het IPO-bestuur.

Hoogachtend,

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,

provinciesecretaris
R.M. Bergkamp

voorzitter
A.Th.H. van Dijk

7 bijlagen:
-Ontwerp van het Klimaatakkoord
-Brief van dhr. Ed Nijpels, voorzitter van het Klimaatberaad, aan minister Wiebes
-Brief van minister Wiebes aan de Voorzitter van de Tweede Kamer
-Brief van minister Wiebes aan het Planbureau voor de Leefomgeving
-Brief van minister Wiebes aan het Centraal Planbureau
-Brief van het IPO-bestuur aan de colleges van Gedeputeerde Staten
-Persbericht van VNG, IPO en UvW

Provincie
Noord-Holland

21 december 2018

Ontwerp van het Klimaatakkoord



Ontwerp van het Klimaatakkoord

Den Haag
21 december 2018

Klimaatakkoord

Aan de Minister van Economische Zaken en Klimaat
Ir. E.D. Wiebes
Postbus 20401
2500 EK 'S-GRAVENHAGE

BETREFT Aanbieding Ontwerp van het Klimaatakkoord

DEN HAAG 21 december 2018
ONS KENMERK 18.38749
BIJLAGE(N)

E-MAIL r.weterings@ser.nl
TOESTELNUMMER 070 3499 712

Geachte heer Wiebes,

Het doet mij genoegen u bijgaand het ontwerp van het Klimaatakkoord te kunnen aanbieden. Op 10 juli bood ik u het Voorstel voor Hoofdlijnen van een Klimaatakkoord aan. Na de analyses van de Planbureaus en uw appreciatie heeft intensief overleg aan de vijf sectortafels, de drie taakgroepen en tientallen werkgroepen plaatsgevonden. Meer dan honderd partijen waren direct bij de voorbereiding betrokken. U en uw collega's zijn op mijn verzoek zeer nauw bij dat overleg betrokken. Het resultaat hiervan is een omvangrijk pakket van afspraken, maatregelen en instrumenten dat de Nederlandse CO_2-uitstoot in 2030 met ten minste 49 procent moet terugdringen.

De gesprekken waren intensief en soms ook emotioneel. Hoe kan het ook anders. Dit gaat over een complexe operatie, die raakt aan alles. Aan hoe we werken, wonen, en leven. En ieder heeft zijn of haar eigen ideeën, belangen en wensen. Om tot een gezamenlijk product te komen, hebben alle partijen over hun schaduw heen moeten springen. Ik constateer dat velen tot de rand van hun mandaat zijn gegaan. Het kabinet was bereid over de grenzen van het Regeerakkoord heen te gaan.

Alle deelnemers aan het proces staan voor het realiseren van ten minste 49 procent CO_2 reductie in 2030. Allen zijn het erover eens dat er in korte tijd zeer veel is bereikt. Voorstellen zijn concreet uitgewerkt en er zijn gaandeweg het proces nieuwe initiatieven ontstaan die illustreren dat de aanpak van klimaatverandering zich steeds breder vertakt. Zo hebben partijen in de financiële sector – pensioenfondsen, banken, verzekeringsmaatschappijen en vermogensbeheerders - de afspraak gemaakt dat zij in 2022 hun eigen reductiedoelstellingen voor 2030 voor al hun relevante financieringen en beleggingen bekend zullen maken.

Het geeft velen een gevoel van trots dat we zijn gekomen tot een doorrekenbaar pakket dat de kabinetsambities waar kan maken en in zijn uitwerking naar mijn overtuiging ook maatschappelijk aanvaardbaar is. Dat wil niet zeggen dat alle partijen alle onderdelen van het pakket dat er nu ligt onderschrijven. Milieuorganisaties en de FNV hebben aangegeven het definitieve Klimaatakkoord alleen te tekenen als een aantal

voor hen fundamentele punten wordt opgelost en kijken voor die oplossingen ook nadrukkelijk naar het kabinet.

Sinds de zomer is hard gewerkt, binnen en tussen sectoren, aan een pakket van maatregelen dat voldoet aan de uitgangspunten zoals die door het kabinet zijn geformuleerd. Drie typen instrumenten stonden in de beleidspakketten steeds centraal: normering, beprijzing en subsidiëring, naast convenanten en vormen van faciliterend beleid.

Het woord is nu aan de rekenmeesters van het Planbureau van Leefomgeving en het Centraal Planbureau om te toetsen of de voorstellen een geloofwaardig pad schetsen naar 49 procent reductie in 2030. Het commitment van partijen is mede afhankelijk van de uitkomsten van de doorrekening. Telt het niet op? Dan gaan we door, tot het wel optelt. Er is immers geen andere keuze. Daar zijn alle partijen van doordrongen.

Verdeling en draagvlak

Toch gaat het partijen niet alleen om de vraag of het optelt tot 49 procent. De discussie is niet slechts technisch: maatregelen moeten voor iedereen haalbaar en betaalbaar zijn. Het komt in alle gesprekken steeds terug. De kosten van deze operatie wegen ruimschoots op tegen de brede welvaartsbaten, zoals ook het PBL stelt. Maar die kosten moeten wel voor alle huishoudens te dragen zijn. Daarnaast dient de concurrentiepositie van het Nederlandse bedrijfsleven behouden te blijven. De lasten moeten, kortom, zo veel mogelijk worden beperkt en op rechtvaardige wijze worden verdeeld tussen huishoudens en bedrijven om het draagvlak voor deze transitie te behouden.

Dat is geen gemakkelijk vraagstuk. Het verdelingsvraagstuk is bovendien bij uitstek onderwerp van politieke besluitvorming. Partijen aan de tafels zullen de lastenverdeling onderling niet oplossen en willen dat ook niet. Ze vragen heldere keuzes van de politiek. Ze rekenen erop dat het kabinet toeziet op het realiseren van een rechtvaardige lusten- en lastenverdeling. Ten aanzien van burgers, tussen burgers en bedrijven, maar ook tussen de overheden. Decentrale overheden vragen aandacht voor de financiële verhouding tussen de Rijksoverheid en provincies, gemeenten en waterschappen, zodat decentrale overheden hun ambities kunnen waarmaken.

Maar draagvlak draait uiteindelijk niet alleen om de vraag wie de rekening betaalt. Draagvlak is veel breder. Het hangt samen met voldoende handelingsperspectieven van burgers, bedrijven en werknemers. In het ontwerp van het Klimaatakkoord klinkt dat luid door. Zo komen er voor bewoners bijvoorbeeld voorzieningen ter ondersteuning bij de overgang naar gasloze wijken en is voorzien in fiscale voordelen voor mensen die een elektrische personenauto aanschaffen. Daarnaast is zeggenschap bij burgerparticipatie een kernbegrip in het gehele proces van planvorming en uitvoering van het klimaatbeleid.

Het industriebeleid is erop gericht vooroplopende bedrijven te belonen en achterblijvers te bestraffen. Dit moet de industrie uitdagen om te innoveren en uit te groeien tot een bloeiende, circulaire en wereldwijd toonaangevende sector. Daarbij moeten zeker ook de werknemers niet worden vergeten. Een flankerend arbeidsmarktbeleid heeft tot doel voldoende gekwalificeerde arbeidskrachten beschikbaar te hebben om de transitie uit te kunnen voeren. Tegelijkertijd moeten mensen die door de transitie hun baan dreigen te verliezen zoveel mogelijk naar nieuw werk worden geholpen. Lukt dat niet dan maakt

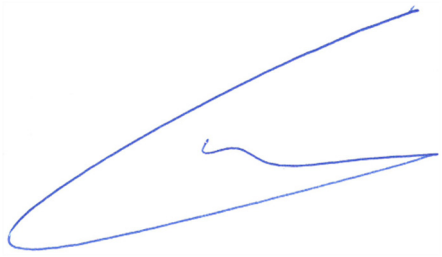
het kabinet nadere afspraken met sociale partners over de invulling van de verantwoordelijkheid die overheid en sociale partners hebben, waaronder het beschikbaar stellen van toereikende en tijdige instrumenten en middelen, zo mogelijk via een kolenfonds.

Vervolgproces
Het woord is nu aan de planbureaus: onze rekenmeesters het Planbureau voor de Leefomgeving en het Centraal Planbureau. Zij zullen het ontwerp doorrekenen op de verwachte CO_2-reductie, de kostenefficiëntie, de budgettaire effecten en de lasten- en inkomenseffecten. Uit de CPB-doorrekening zullen de effecten voor de lastenverdeling zichtbaar zijn.

De komende weken zullen partijen dit ontwerp van het Klimaatakkoord alvast bespreken met hun achterban, voor een finaal oordeel van partijen en kabinet is uiteraard de doorrekening essentieel. Die doorrekening kan leiden tot aanpassingen die nodig zijn om het doel van ten minste 49 procent CO_2-reductie in 2030 veilig te stellen of de vormgeving van instrumenten aan te passen.

Met de voorzitters van de sectortafels en de taakgroepen ben ik graag bereid om in het eerste kwartaal van 2019 de laatste stap te zetten op weg naar een solide pakket van maatregelen en afspraken die invulling geven aan een breed gedragen en vertrouwenwekkend Klimaatakkoord.

Met vriendelijke groet,



Ed Nijpels
Voorzitter Klimaatberaad

Inhoud

Voorwoord 5
A Inleiding 7
B Een adaptief klimaatakkoord met 5 pijlers 13
B1 Eén doel: -49% in 2030 13
B2 Verhoging van de Europese doelstelling naar -55% 13
B3 Uitgangspunten monitoring 14
B4 Uitgangspunten borging en governance 16
C Afspraken in sectoren 21
C1 Gebouwde omgeving 21
C1.1 Visie 2050 21
C1.2 Opgave en ambitie 2030 21
C1.3 Aanpak gebouwde omgeving 22
C1.4 Opschaling en kostenreductie mogelijk maken: arrangementen en standaarden 23
C1.5 Financiering van de verduurzaming van woningen en gebouwen 27
C1.6 Wegnemen onrendabele top: beprijzen en subsidiëren woningbouw 28
C1.7 Een wijkgerichte aanpak 29
C1.8 Een voortvarende start via de startmotor huursector 35
C1.9 Nieuwbouw nu al aardgasvrij 37
C1.10 Normering en opschaling verduurzaming Utiliteitsbouw 37
C1.11 Meer duurzame warmte 41
ANNEX 45
C2 Mobiliteit 49
C2.1 Visie en ambitie 2050 49
C2.2 Opgave en ambitie 2030 52
C2.3 Afspraken Duurzame hernieuwbare energiedragers in mobiliteit 53
C2.4 Afspraken Elektrisch vervoer 57
C2.5 Verduurzaming in logistiek 70
C2.6 Afspraken Verduurzaming personenmobiliteit 75
C2.7 Zeevaart en luchtvaart 84
Annex: Verkenning Andere vormen van bekostiging mobiliteit 86
C3 Industrie 91
C3.1 Visie 2050 91
C3.2 Opgave en ambitie 2030 91
C3.3 Instrumentarium 95
C3.4 Afspraken afvang en opslag CO2 104
C3.5 Overige afspraken 106
C4 Landbouw en Landgebruik 113
C4.1 Visie 2050 113

C4.2 Opgave en ambitie 2030 114
C4.3 Generieke voorwaarden 117
C4.4 Emissiereductie Veehouderij 123
C4.5 Landgebruik 131
C4.6 Glastuinbouw 140
C4.7 Voedselconsumptie en -keten 144
C5 Elektriciteit 149
C5.1 Visie 2050 149
C5.2 Opgave en ambitie 2030 149
C5.3 Perspectief richting 2050 150
C5.4 Windenergie op zee 151
C5.5 Productie uit hernieuwbare bronnen op land 154
C5.6 Elektriciteitssysteem en infrastructuur 155
C5.7 Waterstof 163
C5.8 Instrumentarium 167
C5.9 Ruimtelijke inpassing 171
C5.10 Hogere ambities voor 2030 173
D Cross-sectorale samenhang 177
D1 Systeemintegratie 177
D2 Biomassa 180
D3 Integrale kennis- en innovatieagenda 183
D4 Arbeidsmarkt & Scholing 193
D5 Bevordering draagvlak 207
D6 Ruimte 212
D7 Regionale Energie Strategie (RES) 214
D8 Financiering door de markt 220
D9 Uitgangspunten uitwerking Verbreding SDE+ 223
D10 Een voorbeeldrol voor de Rijksoverheid 226

Voorwoord

Voor u ligt het ontwerp van het Klimaatakkoord. Deze tekst kwam in twee etappes tot stand. De eerste fase startte begin maart van dit jaar en eindigde op 10 juli. Toen presenteerde ik in het SER-gebouw het Voorstel voor hoofdlijnen van een Klimaatakkoord. Ik noemde dat polderen zoals nog nooit is vertoond.

Terugkijkend was dit een dynamische periode. Partijen moesten eerst gezamenlijk tot een gedeelde probleemanalyse komen en vervolgens ook samen oplossingsrichtingen bepalen. Met de zomer in zicht liep de druk op. Toen werd duidelijk dat de planbureaus strikte eisen aan afspraken stelden alvorens de begeerde tonnen CO_2-reductie toe te kennen.

De tweede fase startte op 5 oktober. Het kabinet gaf zijn appreciatie van het Voorstel. Daarbij baseerde het kabinet zich mede op de analyse hiervan door het Planbureau van de Leefomgeving en het Centraal Planbureau. Voor de meeste betrokkenen was de voorbereiding op deze tweede etappe echter al in september begonnen. In grote lijnen wisten de tafels en werkgroepen wel op welke onderdelen een verdiepingsslag nodig was.

De afgelopen maanden kenmerkten zich door een hoge mate van gedrevenheid van alle betrokkenen. Er verschenen diverse rapporten die aangeven dat het klimaatprobleem nog ernstiger is dan we tot voor kort dachten. Hierdoor nam de intensiteit van besprekingen toe, zowel aan de tafels als in overleggen daarbuiten.

De gesprekken waren intensief en soms ook emotioneel. Dat is logisch want het gaat om een ingrijpende transitie van het land. We zullen er nog lang mee te maken hebben. Om tot een gezamenlijk product te komen, hebben alle partijen over hun schaduw moeten springen. Ik constateer dat velen over de rand van hun mandaat zijn gegaan. Dat geldt ook voor het kabinet. Dat was bereid de grenzen op te zoeken van de uitgangspunten die bij de start van de onderhandelingen zijn geformuleerd.

Ik ben daarom trots op het resultaat dat nu voorligt. We zijn tot een volwaardig pakket gekomen. In zijn uitwerking kan het de kabinetsambities waarmaken. Naar mijn overtuiging is het ook maatschappelijk aanvaardbaar.

Nu zijn de rekenmeesters van het Planbureau van Leefomgeving en het Centraal Planbureau aan zet. Uit hun analyse moet blijken of dit ontwerp ook echt de gewenste 49 procent reductie oplevert.

De komende weken zullen partijen dit ontwerp alvast bespreken met hun achterban. Voor een finaal oordeel van partijen en kabinet is uiteraard de doorrekening essentieel. De uitkomst van hiervan kan leiden tot aanpassingen die nodig zijn om het doel van ten minste 49 procent CO_2-reductie in 2030 veilig te stellen. Het kan ook betekenen dat de vormgeving van sommige instrumenten aanpassing verdient.

Het doel van 49 procent reductie staat bij geen enkele partij ter discussie. Iedereen is het er ook over eens dat het eerlijk en rechtvaardig moet zijn. Dat sterkt mij in mijn overtuiging dat we tot een goed akkoord gaan komen.

Ed Nijpels,
Voorzitter Klimaatberaad

A Inleiding

In Klimaatakkoord van Parijs is in 2015 afgesproken dat de opwarming van de aarde wordt beperkt tot minder dan twee graden Celsius ten opzichte van het pre-industriële tijdperk. Het streven is om de opwarming beperkt te houden tot anderhalve graad.
Het kabinet heeft met het nationale Klimaatakkoord een centraal doel: het terugdringen van de uitstoot van broeikasgassen in Nederland met ten minste 49 procent ten opzichte van 1990. Daarnaast kan de Europese inzet van het kabinet leiden tot een aangescherpte ambitie richting de 55 procent. Daarmee vult het kabinet de Nederlandse bijdrage aan het Klimaatakkoord van Parijs in.

Het centrale doel van het Klimaatakkoord, het terugdringen van de uitstoot van broeikasgassen, raakt aan het leven van alledag. De transitie is in de eerste plaats een maatschappelijke transitie. Burgers en bedrijven staan voor een reeks beslissingen die van invloed zijn op hoe we wonen, ons verplaatsen, wat we eten, de producten die we kopen, hoe we ons geld verdienen. Het zijn niet altijd gemakkelijke keuzen, waarbij burgers en bedrijven bovendien op elkaar en op de overheid zijn aangewezen. Een bundeling van daadkracht, investeringen, kennis en kunde is nodig.

Het voorliggend Ontwerp van het Klimaatakkoord vormt het resultaat van intensief overleg van vijf sectortafels, drie taakgroepen en tientallen werkgroepen. In de afgelopen drie maanden hebben zij op basis van de analyses van de planbureaus en de appreciatie van uw kabinet en de Tweede Kamer, uitwerking gegeven aan het *Voorstel voor hoofdlijnen van het Klimaatakkoord (VHKA)*. Het resultaat daarvan is een omvangrijk pakket van afspraken, maatregelen en instrumenten dat de Nederlandse CO_2-uitstoot in 2030 fors zal terugdringen.

Aanpak

Voor deelname aan de sectortafels heeft het Rijk organisaties en bedrijven uitgenodigd die concreet kunnen bijdragen aan de transitie binnen de sector. Aan elke sectortafel neemt ook het verantwoordelijk departement deel. Per sectortafel is een onafhankelijke voorzitter benoemd, die verantwoordelijk is voor een goed verloop van de besprekingen. De voorzitters hebben de ruimte genomen om ook partijen te betrekken die op specifieke onderwerpen een bijdrage kunnen leveren, maar niet direct vertegenwoordigd zijn aan de sectortafels.

Er zijn taakgroepen ingesteld voor Financiering, Arbeidsmarkt en scholing en Kennis en Innovatie ingesteld om deze thema's in samenwerking met de sectortafels uit te werken. Onder leiding van een gezaghebbend voorzitter hebben de taakgroepen relevante kennis en expertise aangereikt en de voorbereidingen getroffen om de voor hun thema relevante maatregelen te integreren tot een samenhangend pakket.
De onderlinge samenhang van alle maatregelen en instrumenten is geborgd door het Klimaatberaad bestaande uit de voorzitters van de sectortafels, een vertegenwoordiger van het coördinerend ministerie van Economische Zaken en Klimaat en een vertegenwoordigers van de drie koepels van decentrale overheden. Dit Klimaatberaad wordt geleid door een onafhankelijke voorzitter die verantwoordelijk is voor de algehele voortgang en samenhang en voor versterking van het bestuurlijk en maatschappelijk draagvlak.

Ook belangstellenden die niet actief aan een sectortafel of taakgroep deelnemen is de kans geboden bieden om hun ideeën in te brengen. Daarvoor zijn dit voorjaar regionale bijeenkomsten georganiseerd in Breda, Zutphen, Groningen, Utrecht en Leiden. In totaal bezochten ongeveer 800 mensen deze bijeenkomsten. Daarnaast waren er meer kleinschalige burgergesprekken, om zicht te krijgen op de wensen en zorgen van burgers over klimaatverandering en klimaatbeleid. Aan deze gesprekken namen in totaal ongeveer 200 mensen deel.
De beoordeling die het Planbureau voor de Leefomgeving (PBL) deze zomer heeft gegeven van de hoofdlijnen voor het Klimaatakkoord, laat zien dat de voorstellen voldoende potentieel

zouden bieden om een reductie van tenminste 49 procent te realiseren. Het instrumentarium om dat potentieel te realiseren behoefde nog uitwerking, aldus PBL. In de kabinetsappreciatie heeft uw kabinet richting gegeven aan de keuzes die daarbij gemaakt zouden moeten worden.

Het Klimaatberaad, het overleg van voorzitters van sectortafels, heeft 29 sectorale en cross-sectorale werkgroepen ingesteld om de hoofdlijnen uit het VHKA verder uit te werken in concrete afspraken en instrumenten. De selectie van deze onderwerpen kwam tot stand gekomen in overleg met de departementen en de deelnemers van de sectortafels. Onderhandeling over de voorstellen van de werkgroepen vond plaats aan de sectortafel(s), niet binnen de werkgroepen.

Het resultaat is een concreet pakket aan maatregelen en instrumenten waarover afspraken zijn gemaakt tussen Rijk, mede overheden, maatschappelijke organisaties, vakbonden en het bedrijfsleven.

Het Planbureau voor de Leefomgeving rekent het Ontwerp van het Klimaatakkoord door op de verwachte CO_2-reductie en de kostenefficiëntie, naast beoordeling op een aantal kwalitatieve elementen. Het Centraal Planbureau (CPB) beziet budgettaire effecten en de lasten- en inkomenseffecten van de afspraken. Parallel aan deze doorrekening toetsen de partijen aan de sectortafels het draagvlak voor dit Ontwerp van het Klimaatakkoord bij hun achterban.

Het moment van ondertekening is voorzien nadat de resultaten van de finale beoordeling door PBL en CPB beschikbaar zijn, het kabinet heeft gereageerd, en een debat met de Tweede Kamer heeft plaatsgevonden.

Handtekeningen van partijen zullen staan voor een drieledig commitment, te weten:
- Commitment aan de uitvoering van afspraken waarbij partijen direct betrokken zijn
- Commitment aan (gezamenlijke) realisatie van de ambities en afspraken van hun sectortafel.
- Commitment aan (gezamenlijke) realisatie van doel van het Klimaatakkoord: ten minste 49% emissiereductie in 2030 (en de daarmee samenhangende afspraken over borging en governance).

Leeswijzer

Dit document is opgebouwd uit drie onderdelen.

Deel B licht de doelstellingen van het Klimaatakkoord kort toe en beschrijft de uitgangspunten voor de monitoring waarmee de voortgang van de maatregelen zal worden gevolgd. Ook schetst dit deel de uitgangspunten van de beoogde governance en borging van het akkoord, op basis van de Klimaatwet en ervaringen met het Energieakkoord voor duurzame groei.

Deel C bevat de afspraken die aan vijf sectortafels zijn gemaakt: (C1) Gebouwde omgeving, (C2) Mobiliteit, (C3) Industrie, (C4) Landbouw en landgebruik, (C5) Elektriciteit. Elk sectorhoofdstuk start met een visie op de transitie richting 2050 en ligt de ambitie voor 2030 nader toe, alvorens de maatregelen en instrumenten te beschrijven. Aan elke tafel liep het gesprek anders, hetgeen ook zichtbaar is aan het feit dat elk sectorhoofdstuk een eigen opbouw kent.

Deel D bevat de afspraken die zijn gemaakt voor de thema's die meerdere sectoren raken. De resultaten van de taakgroepen zijn samengevat in drie hoofdstukken: (D3) Integrale kennis- en innovatieagenda, (D4) Arbeidsmarkt en scholing en (D8) Financiering door de markt. Rijkswerkgroepen hebben uitwerking gegeven aan de thema's (D2) Biomassa en (D6) Ruimte. Hoofdstuk D7 geeft toelichting op de afspraken die zijn gemaakt over Regionale Energiestrategieën. Verder in deel D aandacht voor het overkoepelende thema Systeemintegratie (D1), afspraken gericht op bevordering van maatschappelijk draagvlak (D5), de invulling die de Rijksoverheid geeft aan haar voorbeeldrol (D10) en de uitgangspunten voor verbreding van de SDE+ regeling (D9).

B Een adaptief klimaatakkoord met 5 pijlers

B Een adaptief klimaatakkoord met 5 pijlers

B1 Eén doel: -49% in 2030

De opgave om de nationale broeikasgasuitstoot in 2030 met 49% terug te dringen ten opzichte van 1990 is het centrale doel van dit Klimaatakkoord.
Het gesprek aan de tafels over invulling van deze opgave heeft plaatsgevonden aan 5 sectortafels. Om het gesprek over maatregelen en de concrete instrumenten mogelijk te maken en richting te geven is aan elke sectortafel een sectorale opgave toegekend: het aantal Mton dat per sector, ten opzichte van vastgesteld en reeds voorgenomen beleid, in 2030 moet zijn gereduceerd om samen in dat jaar te komen tot 49% reductie.
De sectorale opgaven zijn indicatief. Ze zijn door het kabinet geformuleerd op basis van berekeningen van PBL over de nationale kosteneffectiviteit van verschillende CO_2-reducerende maatregelen. In deze berekeningen is een referentiescenario gehanteerd met aannames over de onzekere toekomst.

De doorrekening van het Klimaatakkoord wordt afgezet tegen de referentieraming van de Nationale Energieverkenning (NEV) 2017. In deze referentieraming wordt verondersteld dat emissiereductie plaatsvindt tussen 2017 en 2030 op basis van het bij NEV 2017 betrokken voorgenomen beleid. De opgave voor de tafels in 2030 is aanvullend geformuleerd ten opzichte van de reducties waarmee in de NEV 2017 al rekening is gehouden. Uit de doorrekening moet blijken of met de afspraken in dit Klimaatakkoord ten opzichte van de NEV 2017 de indicatieve reductieopgave(n) worden gerealiseerd.

B2 Verhoging van de Europese doelstelling naar -55%

Het kabinet heeft deelnemers aan het Klimaatakkoord gevraagd een op basis van kostenefficiëntie bepaalde reductiebijdrage te leveren waardoor de totale reductie in 2030 uitkomt op 49% ten opzichte van 1990. Het is echter denkbaar dat Nederland al in 2030 een verdere reductie moet bereiken dan de -49% op Nederlands grondgebied die in dit Klimaatakkoord centraal staat. Dat is afhankelijk van een Europees besluit over verhoging van de Europese CO_2-reductiedoelstelling, dat in 2020 wordt verwacht.

Het kabinet pleit in internationaal verband voor een verhoging van de Europese doelstelling naar 55% in 2030. Wat de doorvertaling van een dergelijke ambitie precies betekent is afhankelijk van doorvertaling in niet-ETS en ETS-doelen en (aanvullend) Europees bronbeleid. Zeker is dat door een ambitieuze verhoging van het Europees doel de (internationale) context al in 2020 zou kunnen veranderen.

Het kabinet heeft de tafels van het Klimaatakkoord gevraagd na te denken over aanvullende maatregelen, als een verhoging van de Europese doelstelling naar 55% in 2030 – welkome internationale rugwind voor de inspanningen in dit akkoord - hiertoe (in 2020) zou nopen. Er is door het kabinet geen indicatieve vertaling gemaakt op basis van nationale kosteneffectiviteit in termen van de additioneel te reduceren tonnen per tafel. De vraag naar de ‘aanvullende strategie’ is dan ook in de eerste plaats een vraag over tafels heen: wat als we méér zouden moeten doen dan -49% in 2030?

Een antwoord op die vraag is niet alleen relevant in het geval in 2020 een besluit wordt genomen over een verhoging van de Europese doelstelling in 2030 naar -55%, maar onderdeel van de doorkijk naar 2050. Immers: verdergaande reductie is op z’n vroegst aan de orde voor 2030, maar anders met zekerheid in de jaren daarna. Vanwege lange doorlooptijden is het van belang dat de mogelijkheid van aanvullende maatregelen de

komende jaren wordt meegewogen in de inzet op ontwikkeling van technologie; de investeringsplannen voor benodigde infrastructuur en de planning voor ruimtelijke inpassing. Meer doen dan wat in dit Klimaatakkoord is afgesproken impliceert een (verdere) stimulering van CO_2-reducerende opties (productie en vraag) voorbij wat nodig is voor de -49% in 2030, via normering, beprijzing en subsidie. Dat is mogelijk, in de zin dat het technisch potentieel groter is dan het potentieel dat met de afspraken in dit Klimaatakkoord moet worden ontsloten. De sectoren hebben ten behoeve van het voorstel van Hoofdlijnen in de zomer aanvullende opties geïnventariseerd voor verdergaande CO_2-reductie. Veelal gaat het om intensivering van de technische maatregelen die onderdeel zijn van dit akkoord, waarbij de kanttekening past dat over de technische haalbaarheid van nu nog duurdere opties grote onzekerheden bestaan.

De afspraken in dit Klimaatakkoord zijn gericht op de realisatie van 49% reductie in 2030 binnen de financiële en niet-financiële kaders van het kabinet; en rekening houdend met andere voorwaardelijkheden die in de gesprekken aan de tafels naar voren zijn gekomen, ten aanzien van onder andere technische mogelijkheden, ruimtegebruik, en maatschappelijk draagvlak. Instrumentatie van eventuele aanvullende maatregelen is dus geen onderdeel van dit akkoord. Afspraken over (verdere) stimulering van CO_2-verarming van productie en vraag, alsook een kosteneffectieve verdeling van in 2030 te reduceren 'extra tonnen', kunnen alleen dan worden gemaakt als de veranderde context na besluitvorming in 2020 (en marktverwachtingen) daadwerkelijk aan de orde is. Binnen de huidige internationale context – waarin bijvoorbeeld het ETS nog geijkt is op 40% reductie in Europa - stuiten afspraken over een hogere (nationale) ambitie dan -49% onvermijdelijk op de grenzen van de kaders die door het kabinet aan dit Klimaatakkoord zijn gesteld, in het bijzonder de wens om weglek van nationale inspanningen te vermijden.

Omdat een eventuele verhoging van het ambitieniveau naar verwachting gerealiseerd zal moeten worden door een zeer stevig deel elektrificatie, waaronder de conversie naar andere energiedragers in de sectoren industrie, mobiliteit, gebouwde omgeving en landbouw, zijn aan de elektriciteitstafel afspraken gemaakt over voorbereiding op dit opschalingsscenario en de randvoorwaarden die dan aan de orde zouden moeten zijn.

Nadere verkenning van aanvullende maatregelen vindt plaats na ommekomst van de doorrekening.

B3 Uitgangspunten monitoring

In de Klimaat- en Energieverkenning (KEV), die vanaf 2019 jaarlijks in oktober verschijnt, zal gerapporteerd worden over de verwachte CO_2-emissies in 2030, op basis van de stand van zaken rondom de klimaat- en energiehuishouding in Nederland en te verwachten toekomstige ontwikkelingen.
Het referentiescenario in de KEV wordt jaarlijks geactualiseerd.

De prognose van de verwachte emissies in 2030, en het doelbereik van 49% reductie in 2030, zal jaarlijks kunnen wijzigen als gevolg van zowel het op dat moment vastgesteld en voorgenomen beleid (al dan niet uit het Klimaatakkoord), als veranderingen in de (internationale) omgeving.

Als achterblijvende inspanningen de oorzaak zijn van vertraging in de uitvoering van de afspraken, is het evident dat betrokken partijen elkaar hierop aanspreken. Het kunnen echter ook omstandigheden zijn in de (internationale) omgeving, waarop partijen geen invloed hebben, die maken dat het doelbereik in 2030 afwijkt (mee- of tegenvalt) ten opzichte van de indicatieve opgaven in dit Klimaatakkoord. PBL zal in de KEV zo goed mogelijk inzichtelijk maken in welke mate mee- en tegenvallers in het doelbereik van het Klimaatakkoord (49%

reductie in 2030) veroorzaakt worden door exogene factoren (bijvoorbeeld: een hoger of lager dan verwachte groei van de economie) of door internationaal en nationaal beleid, waaronder onvoldoende voortgang in de uitvoering van afspraken in dit Klimaatakkoord.

Om stabiliteit te bieden aan alle partijen die uitvoering moeten geven aan het klimaatbeleid zal worden aangesloten bij de plan- en actualiseringscyclus die wordt vastgelegd in de Klimaatwet (en aansluit bij het Klimaatakkoord van Parijs, en de Lange Termijn Strategie en het Integraal Nationaal Energie en Klimaatplan die voortkomen uit EU-regelgeving). Dit houdt in dat herijking van de resterende opgave(n), en daarmee de heroverweging van benodigde inzet van (aanvullende) maatregelen en instrumenten, iedere vijf jaar plaatsvindt. Op dit vijfjaarlijkse moment van herijking wordt, vertrekkend vanuit het centrale CO_2-reductiedoel, een integraal perspectief gehanteerd: over sectoren heen, met oog voor beleid in ons omringende landen en met een horizon van 10 jaar (inclusief doorkijk naar 2050). Dit betekent dat niet gestuurd wordt op de restemissies per sector.

In de tussenliggende jaren staat de voortgang van de concrete afspraken in dit klimaatakkoord centraal zoals die (jaarlijks) wordt vastgesteld op basis van de KEV en de jaarlijkse monitoring van de voortgang van het Klimaatakkoord. In deze voortgangsmonitor, die in de eerste helft van 2019 wordt uitgewerkt als onderdeel van de bredere governance van het Klimaatakkoord, zullen per sector operationele indicatoren worden gehanteerd daar waar dit noodzakelijk is om de jaarlijkse voortgang (beter) in het oog te kunnen houden en/of de effectiviteit van ingezet beleid te kunnen evalueren.

Het kabinet in heeft in zijn reactie op de beleidsdoorlichting Klimaatbeleid aangekondigd in te zetten op een integrale evaluatie voor het (nationaal) klimaatbeleid, waarin aandacht zal zijn voor de samenhang tussen instrumenten en sectoren die bijdragen aan het behalen van de nationale doelstellingen.[1] De ontwikkeling van het evaluatieplan (voorzien in het voorjaar, en nadat het Klimaatakkoord is gesloten) zal worden afgestemd met de ontwikkeling van de voortgangsmonitor Klimaatakkoord.

'Indirecte emissiereductie': CO_2-keteneffecten en CO_2-voetafdruk

Het doel van het Klimaatakkoord is een nationaal reductiedoel, zoals volgt uit de Klimaatwet. Voor het klimaatbeleid en doelbereik van het klimaatakkoord wordt uitgegaan van de in VN-verband (IPCC) afgesproken systematiek voor monitoring en rapportage van broeikasgasemissies. Deze systematiek monitort de emissies daar waar ze daadwerkelijk plaatsvinden ('schoorsteenbenadering').

Zowel maatregelen binnen sectoren als maatregelen die sectorgrenzen overstijgen dragen bij aan het nationale CO_2-doel. In die tweede categorie vallen bijvoorbeeld de levering van restwarmte vanuit de industrie aan de gebouwde omgeving en de installatie van zonnepanelen op huizen. Dergelijke maatregelen worden in de emissieboekhouding niet dubbel geteld, maar tellen mee in de sector waar de reductie plaatsvindt. Voor het doelbereik van het Klimaatakkoord is het niet relevant aan welke sector CO_2-reductie in de boekhouding wordt toegerekend.

Aan de tafels van het Klimaatakkoord is de wens uitgesproken beter zicht te krijgen op de interactie tussen sectoren in de vorm van keteneffecten, zodat de gezamenlijke bijdrage van sectoren aan CO_2-reductie duidelijk(er) wordt. Tevens is aandacht gevraagd maatregelen die bedrijven in Nederland kunnen nemen, maar waarvan de emissiereductie plaatsvindt in de (internationale) ketens waarin bedrijven opereren. Deze reducties worden niet aan Nederland toegerekend, maar dragen in potentie wel bij aan de oplossing van het mondiale klimaatvraagstuk. Zicht op dergelijke effecten maakt het mogelijk ook de Nederlandse CO_2-voetafdruk (beter) te kunnen bepalen.

[1] Zie: Kamerstuk 30991, nr.34

Het Rijk zal in overleg met CBS, RIVM en PBL onderzoeken hoe beter zicht kan worden verkregen op bijdragen van verschillende sectoren aan CO_2-reductie via sectoroverstijgende maatregelen, zoals bij levering van restwarmte, waterstof en CO_2. Tevens zal worden verkend hoe bestaande systematieken gericht op het in kaart brengen van de CO_2-voetafdruk kunnen worden verbeterd, zodat beter zicht ontstaat op (internationale) keteneffecten van maatregelen waarvoor bedrijven zich inspannen.

B4 Uitgangspunten borging en governance

Ervaringen Energieakkoord

De ervaringen met het Energieakkoord leren dat er drie mechanismen nodig zijn om een effectieve voortgang van afspraken te borgen:

- Duidelijkheid over de organisaties en personen die verantwoordelijk en aanspreekbaar zijn op de uitvoering van afspraken.
- Borging door een gezaghebbend, onafhankelijk gremium dat op basis van objectieve informatie bijstuurt en escaleert wanneer de voortgang daar aanleiding toe geeft.
- Ondersteuning door een onafhankelijk secretariaat dat de voortgang inzichtelijk maakt via (proces)monitoring en waar nodig begeleidt en bevordert.

Samen zorgen deze drie mechanismen ervoor dat taken en verantwoordelijkheden helder worden verdeeld en de voortgang wordt gevolgd en waar nodig bijgestuurd.

Kader: Klimaatwet

De Klimaatwet is het kader voor het Klimaatakkoord. Het Klimaatakkoord zal (een groot deel van) de invulling van het Klimaatplan vormen, dat in 2019 voor het eerst wordt vastgelegd.

Uitgangspunten van de Klimaatwet zijn:

- Het doelbereik voor 2030 en 2050 is leidend.
- In 2019 wordt voor de eerste keer een klimaatplan vastgelegd, met daarin de hoofdlijnen van het klimaatbeleid voor de komende tien jaar.
- Vervolgens wordt iedere vijf jaar het plan geactualiseerd. In beginsel vinden ingrijpende wijzigingen van beleid alleen plaats in deze vijfjaarscyclus.
- Eens per jaar wordt een Klimaat- en Energieverkenning (KEV) en klimaatnota (appreciatie) uitgebracht die inzicht geven in de voortgang van het klimaatplan.
- Eens per twee jaar wordt in het kader van de klimaatnota door het kabinet geëvalueerd of de uitvoering op koers ligt. De KEV en actualisatie kunnen aanleiding geven tot aanpassing van het bestaande beleid.
- De Raad van State adviseert de regering over klimaatnota en klimaatplan.
- De Eerste en Tweede Kamer houden toezicht op de wenselijkheid van het beleid in het plan en het doelbereik van de plannen.
- De borging en governance van het Klimaatakkoord moet worden ingepast binnen het kader van de Klimaatwet conform voornoemde uitgangspunten.

Het streefdoel voor 2030 in de Klimaatwet bepaalt het doel van het Klimaatakkoord. Dit impliceert dat, indien bij het Klimaatakkoord betrokken partijen niet tot gedragen voorstellen kunnen komen, de minister of het kabinet eindverantwoordelijkheid draagt om tot besluitvorming te komen.

Uitwerking governance

De voorzitter van het Klimaatberaad is door het kabinet gevraagd een voorstel voor governance uit te werken. De periode van doorrekening zal hiervoor worden benut, zodat het voorstel door kabinet, Tweede Kamer en partijen hierna kan worden besproken.
In het voorstel worden in ieder geval betrokken:

- De organisatie van het borging(soverleg), cross-sectoraal, op sectorniveau en met de regio.
- De organisatie van de uitvoeringsstructuur.
- Borging van de voortgang met onafhankelijke procesmonitoring en de jaarlijkse KEV.
- De (actieve) betrokkenheid van maatschappelijke partijen uit alle geledingen.
- De wijze waarop het parlement wordt betrokken.

Een belangrijk deel van de uitvoering van het Klimaatakkoord ligt in de regio. Uitwerking en coördinatie van de regionale uitvoering valt primair binnen de taakstelling van het Klimaatakkoord. In aanvulling daarop wordt het nationaal programma Regionale Energiestrategieën (RES) ingericht voor afstemming en coördinatie tussen de energiestrategieën van regio's.

Intensivering, bijsturing en aanvullende maatregelen

Als uit de monitoring blijkt dat de uitvoering van maatregelen onvoldoende effectief is, vormt dit reden voor intensivering of bijsturing, binnen het kader van de afspraken in het Klimaatakkoord. Intensivering en bijsturing van maatregelen beogen de effectiviteit van de aanpak te verhogen, zonder aanpassing van doel en middelen. Het is aan de betrokken partijen om, onder regie van het in te richten (sectorale) borgingsoverleg, de uitvoering te intensiveren en bij te sturen.

Wanneer de indicatieve opgave niet binnen bereik is, kan het nodig zijn om tussentijds aanvullende maatregelen te treffen. Het gaat dan om nieuwe maatregelen, waarvoor extra middelen of extra inzet van partijen nodig is en waarover binnen kader van het Klimaatakkoord nog geen afspraken zijn gemaakt. Onder regie van het in te richten borgingsoverleg kunnen betrokken partijen weliswaar voorstellen doen voor aanvullende maatregelen, maar deze gremia zijn gezien hun samenstelling niet in staat om besluiten te nemen.

Herijking van de indicatieve opgaven vindt een keer per vijf jaar plaats, waarbij rekening gehouden zal worden met alle veranderde externe factoren. Deze herijking betekent dat in dialoog tussen partijen dat nieuwe maatregelpakketten worden ontwikkeld om de nieuwe indicatieve opgaven binnen bereik te brengen.

Adequate kennisinfrastructuur als randvoorwaarde voor een adaptieve aanpak

Voor het succes van het klimaatakkoord en daarmee het welslagen van de energietransitie is een goede, consistente informatievoorziening van belang: voor politieke besluitvorming, innovatie in techniek en beleid en draagvlak bij burgers en bedrijven. Binnen de uitvoering van het Klimaatakkoord zal kennisontwikkeling en -ontsluiting goed verankerd moeten zijn.

Partijen aan de tafels zijn het erover eens dat de kennisinfrastructuur die hierin moet voorzien kan worden verbeterd. Het Rijk neemt hiertoe, in samenwerking met maatschappelijke stakeholders en kennisorganisaties, het initiatief.

In dit akkoord zijn afspraken gemaakt over de (kennis)ondersteuning van het Expertise Centrum Warmte en een expertisecentrum hernieuwbare opwek voor decentrale overheden, die inbreng kan leveren voor de Leidraad en informatieproducten voor de Regionale Energiestrategieën. Hiermee wordt de basis gelegd voor een brede informatievoorziening die de komende jaren verder kan worden uitgebouwd. In 2019 wordt gestart met een traject waarin nationale databeheerders hun data met betrekking tot de energietransitie zullen afstemmen, deze data op een gebruiksvriendelijke wijze zullen ontsluiten, en gezamenlijk gaan werken aan tekortkomingen in de datavoorziening.

C Afspraken in sectoren

C1 Gebouwde omgeving

C Afspraken in sectoren

C1 Gebouwde omgeving

C1.1 Visie 2050

We staan aan de vooravond van een grote verbouwing. Een transformatie van onze ruim 7 miljoen huizen en 1 miljoen gebouwen, veelal matig geïsoleerd en vrijwel allemaal verwarmd door aardgas, tot goed geïsoleerde woningen en gebouwen, die we met duurzame warmte verwarmen en waarin we schone elektriciteit gebruiken of zelfs zelf opwekken.

Klimaatverandering is een belangrijke reden voor deze verbouwing. Maar er is meer. We willen immers zo snel mogelijk kunnen stoppen met de aardgaswinning in Groningen. En we hebben allemaal wel behoefte aan een minder hoge energierekening en een comfortabeler woning.

Die verbouwing is een enorme opgave. Maar we hebben tot 2050. Dit kunnen we uitvoeren, als we het gestructureerd aanpakken en alle randvoorwaarden verbeteren. Als we de verduurzamingsopgave breder zien dan alleen een energieopgave en ook circulariteit een voorwaarde laten zijn. Maar vooral als we ons realiseren dat de grootste uitdaging van deze verbouwing geen technische, financiële of bestuurlijke opgave is, maar een sociale opgave. Dit gaat over mensen.

De grote verbouwing slaat neer in wijken. Warmtenetten of verbouwingen worden op wijkniveau georganiseerd. Alle praktijkvoorbeelden tot nu toe tonen aan dat dat succesvoller verloopt, naarmate buren daarin meer met elkaar en met de (lokale) overheid optrekken. Gezamenlijk de juiste afwegingen maken, gezamenlijk de mogelijke ingrepen in de wijk en in de huizen organiseren - voor het gemak en de kosten - en misschien zelfs gezamenlijk de nieuwe (aard)warmtebron of zonnepanelencentrale bezitten. De duurzame verbouwing is ingrijpend maar biedt ook nieuwe kansen.

Deze verbouwing slaagt dus alleen als iedereen mee kan doen. Daarvoor moet ze ook voor iedereen betaalbaar zijn. Woonlastenneutraliteit is het uitgangspunt. Dat kan, als we de kosten door opschaling via aanbod- en vraagbundeling, digitalisering en innovatie laten dalen en met betere financiering ervoor zorgen dat voor het overgrote deel van de bewoners de maandlasten van de lening die je aangaat voor de verbouwing niet hoger zijn dan het voordeel dat je op de energierekening boekt. Waar dat niet lukt, zullen we met gerichte ondersteuning moeten komen. Dit is geen project van enkelen, maar van ons allemaal.

C1.2 Opgave en ambitie 2030

Om de klimaatdoelen voor 2030 te halen, moeten we gestaag het tempo van de verduurzaming opvoeren tot meer dan 50.000 bestaande woningen per jaar in 2021. En vóór 2030 moeten we al in een ritme van 200.000 per jaar zitten. Het doel is om in 2030 in de gebouwde omgeving 3,4 Mton minder CO_2 uit te stoten dan in het referentiescenario.

We kiezen daarvoor een gestructureerde aanpak. Door wijk voor wijk aan de slag te gaan. Gemeenten spelen daarbij een cruciale rol. Samen met bewoners en gebouweigenaren zal in een zorgvuldig proces een afweging moeten worden gemaakt wat per wijk de beste oplossing is, als huizen niet langer met de traditionele cv-ketel worden verwarmd. Per wijk kan de oplossing verschillen. Dichte bebouwing, veel hoogbouw, woningen van voor 1995? Dan is vaak een warmtenet de oplossing. Nieuwe huizen in een ruim opgezette wijk? Dan kan all electric beter voldoen. En voor veel wijken geldt dat het aardgasnet tot na 2030 gewoon nog

blijft liggen en mogelijk benut kan worden voor groen gas of waterstof. Isoleren en met een hybride ketel (veel) minder (duurzaam) gas verstoken, is dan een mogelijke verstandige (tussen)oplossing. Maar de staat van de woningen is niet de enige factor; de wensen van bewoners en andere uitdagingen in de wijk dan de energievoorziening, bepalen net zo goed het tempo en de uitkomst.

Omdat we graag snel meters willen maken, kiezen we voor een voortvarende start. Op veel plekken kunnen woningbouwcorporaties de komende jaren al tienduizenden woningen verduurzamen en aansluiten op een andere warmtevoorziening dan aardgas, onder de voorwaarde dat de maandlasten van huur en energierekening samen niet stijgen, ook niet voor de first movers. Zo krijgen huurders een betere woning tegen gelijke of lagere maandlasten. Ook in de nieuwbouw is een versneld afscheid van aardgas mogelijk.

Om dit allemaal mogelijk te maken, zijn vele afspraken nodig. Over de manier waarop gemeenten samen met bewoners en gebouweigenaren besluiten over de toekomst van de wijk. Over hoe flinke kostenreducties bij de aanleg van warmtenetten, het aanbrengen van isolatie of de installatie van warmtepompen bereikt kunnen worden. Over een aanpassing van de energiebelasting, waarbij we datgene wat we méér nodig gaan hebben - elektriciteit - lager belasten en datgene wat we minder willen gebruiken - aardgas - hoger. Over meer duurzame warmte uit de bodem, of uit het vele oppervlaktewater in Nederland. Over een aanbod dat iedere huizenkoper krijgt om zijn huis, als er toch verbouwd wordt, te isoleren met aantrekkelijke leningsvoorwaarden.

Deze en meer afspraken zijn in dit Klimaatakkoord vastgelegd. Ze vormen een integraal geheel waarmee de opgave voor 2030 kan worden gerealiseerd en de visie voor 2050 kan worden waargemaakt.

C1.3 Aanpak gebouwde omgeving

Om de doelstelling van 3,4 Mton CO_2-reductie in 2030 in de gebouwde omgeving te halen, moeten er ongeveer 1,5 miljoen bestaande woningen verduurzaamd worden en moet de CO_2-uitstoot in de bestaande utiliteitsbouw in 2030 met 1 Mton extra worden teruggebracht.

Om de opgave behapbaar te maken, stelt de sectortafel een gefaseerde en programmatische aanpak voor, waarbij enerzijds gewerkt wordt aan een voortvarende start en anderzijds aan de voorwaarden voor latere opschaling en uitrol. Belangrijk is dat aanbiedende partijen snel, via o.a. de startmotor-projecten, leren omgaan met het efficiënt(er) verduurzamen van grote aantallen woningen. De lessen uit deze eerste grotere gebundelde vraag bieden kansen voor technische en organisatorische innovaties. Hierdoor kunnen aanbieders een efficiënter en goedkoper aanbod ontwikkelen. Opdrachtgevers doen hiermee ervaring op met het tenderen van grotere aantallen renovaties. Dit zijn noodzakelijke condities voor daadwerkelijke opschaling. Er zal breed ervaring opgedaan moeten worden met wat kosteneffectief is en in verschillende situaties praktisch haalbaar, voordat aanpakken opgeschaald en grootschalig uitgerold kunnen worden. Dat geeft ook de tijd om de voorwaarden voor latere opschaling en uitrol zorgvuldig uit te werken.

Voor woningen kiezen we voor een aanpak van verleiding en regie via de wijkgerichte aanpak en de startmotor. Ook op individueel niveau kunnen gebouweigenaren worden verleid om te verduurzamen. Die aanpak slaagt als de verduurzaming via de (gedaalde) energierekening kan worden terugverdiend. Om deze investeringen via energiebesparing en lagere energielasten te kunnen financieren en betaalbaar te maken, is nog veel innovatie en kostenreductie nodig. Daarom starten we met Proeftuinen Aardgasvrije Wijken en met een innovatieprogramma om systematisch te kunnen leren en experimenteren, zodat na deze kabinetsperiode een kosteneffectieve opschaling en uitrol kan gaan plaatsvinden. Zonder dat

perspectief kan een gemeente geen warmtenetten (laten) aanleggen of verhuurders en woningeigenaren in een wijk aanzetten tot investeren in verduurzaming. Het streven is immers woonlastenneutraliteit voor huiseigenaren. Ook corporaties kunnen zonder dat perspectief geen woonlastenneutrale verduurzaming voor huurders realiseren.

Dat perspectief bieden we door de voorwaarden voor opschaling, innovatie, grotere efficiëntie en kostenreductie te scheppen, financiering beschikbaar te maken en voorstellen te doen om via beprijzing en subsidiëren de resterende onrendabele top van gebouwgebonden maatregelen, infrastructuur en duurzame bronnen weg te nemen. Het gaat dan om een schuif in de energiebelasting waardoor investeringen in verduurzaming worden gestimuleerd en om aantrekkelijke financieringsvormen waardoor de investeringen ook kunnen worden betaald. Verdere stimulans en handelingsperspectief worden geboden door via normering kenbaar te maken naar welke (eind)situatie gebouwen gebracht moeten worden om in de toekomst zonder aardgas verwarmd te kunnen worden.

Wanneer aan die voorwaarden wordt voldaan, kan met een geregisseerde aanpak middels startmotor, de wijkgerichte aanpak en ook door generieke stimulering van woningeigenaren op alle mogelijke manieren (zoals bij het aankoopmoment van de woning) het benodigd aantal woningen van 1,5 miljoen tot 2030 worden behaald. Een forse opschaling die in zichzelf ook weer nodig is als voorwaarde voor kostenreductie.

Dit alles bijeen is een uiterst ingrijpende, complexe en omvangrijke opgave die achter elke voordeur komt en waarvoor de betrokkenheid, investeringsbereidheid en draagvlak van burgers bedrijven en instellingen onmisbaar is. Financierbaarheid en haalbaarheid van maatregelen alsmede leveringszekerheid zijn daarbij cruciale randvoorwaarden.

Voor utiliteitsbouw wordt gekozen voor een zorgvuldig vormgegeven normering richting 2030 en 2050 die leidt tot een extra CO_2-reductie van 1 Mton in 2030.

Tot slot moet er voldoende duurzame warmte beschikbaar worden gemaakt om te voldoen aan de doelstelling van 3,4 Mton CO_2-reductie in de gebouwde omgeving.

De Sectortafel Gebouwde Omgeving presenteert daartoe een samenhangend pakket van afspraken.

C1.4 Opschaling en kostenreductie mogelijk maken: arrangementen en standaarden

Voor het bereiken van de benodigde kostenreductie is een flinke opschaling van de verduurzaming nodig. Ter bevordering van die opschaling maken partijen afspraken over de ontwikkeling van *arrangementen* en *standaarden*.

De *arrangementen* dienen ter ondersteuning van verregaande industrialisatie en innovatie in de aanbodketen alsmede van bundeling aan de vraagzijde. Die bundeling stimuleert, gecombineerd met digitalisering en innovatieve aanbestedingsvormen (o.a. de renovatieversneller in de startmotor) de ontwikkeling van innovatieve oplossingen (zie ook innovatieprogramma) en leidt tot noodzakelijke volumegroei waardoor product- en procesefficiëntie en reductie van systeemkosten ontstaan.

Een *standaard* (in kWh/m^2/jaar) voor de jaarlijkse netto warmtevraag van woningen draagt bij aan het doel van een CO_2-arme gebouwde omgeving in 2050.

De *standaard* wordt gebaseerd op de bouwkundige/technische mogelijkheden in combinatie met de financiële haalbaarheid. Bijvoorbeeld: woningen zonder spouwmuur vergaand isoleren

vraagt hogere investeringen. De standaard zal daarom voor vooroorlogse woningen minder strikt zijn dan voor woningen uit de jaren ’90 van de vorige eeuw. Woningen die verregaand kunnen worden geïsoleerd tegen acceptabele kosten, kunnen volstaan met een lage(re) temperatuur warmtebron. Voor andere woningen is een midden of hoge temperatuur warmtebron nodig. De standaard kan daarom gelden als één van de inputs voor de leidraad en daarmee voor het kiezen van de voor die wijk meest geschikte warmtebron.

De *standaard* kan gebruikt worden bij de financiering en subsidiëring van verduurzamingsmaatregelen. Een verbouwing tot aan de standaard kan de grondslag zijn voor aanspraak op subsidie. De differentiatie (korting) van de overdrachtsbelasting zal worden verkend. Hierbij wordt expliciet gekeken naar de effectiviteit, uitvoerbaarheid en effecten van een dergelijke maatregel op de toegankelijkheid van de woningmarkt. Het geeft banken en toezichthouders een standaard voor een woonlastenbenadering bij de financiering van een verbouwing.

Een *standaard* kan bovendien handelingsperspectief geven aan woningeigenaren die nu al maatregelen willen nemen, vooruitlopend op het alternatief voor aardgas dat wordt gekozen in de wijkgerichte aanpak. Een ‘op weg naar aardgasvrij’-standaard voor woningen voorkomt dat gebouweigenaren en bewoners spijtmaatregelen treffen, zoals isolatie die later onvoldoende blijkt te zijn.

Afspraken

Partijen spreken het volgende af:

Arrangementen

a. Marktpartijen zetten zich, in afstemming met (woon) consumentenorganisaties, in om voor de meest kenmerkende woning- en gebouwtypen zoveel mogelijk arrangementen (gestandaardiseerde of industrieel vervaardigbare pakketten voor energiebesparing (isolatie) en duurzame energie- en warmteoplossingen) te ontwikkelen. Met deze arrangementen en opschaling, programmatische aansturing en innovatie kan een efficiencyverbetering worden bereikt, die in 2030 leidt tot een reductie van de beoogde 20% tot mogelijk 40% van de systeemkosten afhankelijk van het soort pakket.
b. De verschillende arrangementen worden gekoppeld aan de startmotor, proeftuinen en wijkgerichte aanpak. Ook worden nieuwe initiatieven (zoals de renovatieversneller) ontwikkeld die leiden tot een structurele opschaling.
c. Organisaties in de sector en betrokken overheden, tezamen met belangenorganisaties vanuit de consumenten en eigenaren, gaan samenwerken om de afspraken verder uit te werken en de uitvoering daarvan te monitoren en de onderlinge afspraken te borgen en waar mogelijk te verbeteren. Dit zal ook worden besproken in het sectorale Borgingsoverleg.
d. Voor 1 juli 2019 zal door de Rijksoverheid, in samenwerking met Aedes en marktpartijen een monitoring protocol worden ontwikkeld om in het sectorale Borgingsoverleg de ontwikkeling te volgen in de richting van het gewenste doel. Daarbij zal informatie uit de wijkgerichte aanpak, de renovatieversneller en de startmotor inzicht moeten bieden in behaalde efficiëntieverbetering en algemene trends in de kostprijsontwikkeling.
e. Om bewoners en gebouweigenaren te ontzorgen bij het advies, uitvoering en financiering van de verduurzaming van hun woning/gebouw wordt per 1 januari 2020 een digitaal platform gelanceerd zodat vraag en aanbod ten aanzien van verduurzaming van woningen beter bij elkaar komen. Bestaande initiatieven worden daarbij zoveel mogelijk gestroomlijnd zodat de informatie eenduidig is. Naast proposities voor individuele woningverbeteringen, kan het platform ook een rol krijgen bij het zodanig bundelen van vraag die de markt in de gelegenheid stellen een aantrekkelijk aanbod te formuleren. Voor aanbieders zullen kwalitatieve eisen worden geformuleerd. Het digitale platform levert hiermee een bijdrage aan het bij elkaar brengen van vraag en aanbod binnen de

wijkgerichte aanpak. Belangrijk is dat in 2019 hier snel duidelijkheid over komt. Het bij elkaar brengen van vraag en aanbod is een harde voorwaarde voor opschaling.

f. Kennisinstituten en het bedrijfsleven intensiveren hun samenwerking op het gebied van innovatie aan de hand van de Integrale Kennis en Innovatieagenda (IKIA) van het Klimaatakkoord gericht op de gebouwde omgeving. De Rijksoverheid draagt jaarlijks bij aan de financiering van de IKIA voor de gebouwde omgeving met voldoende middelen, minimaal rond het niveau van 2019. TKI Urban Energy en het Bouw en Techniek Innovatie Centrum (BTIC) hebben een belangrijke rol bij de uitvoering van het innovatieprogramma. Brancheorganisaties zoals NVDE, Energie Nederland, Bouwend Nederland, Techniek Nederland en onderwijsorganisaties zoals de hogescholen zorgen voor verdere verspreiding van de ontwikkelde kennis.
g. Partijen zullen de aansluiting van onderwijs op de behoefte uit de sector aanzienlijk versterken door het onderwijs in te bedden c.q. te betrekken bij de wijkgerichte aanpak. Daar is de nationale 'Intentieverklaring arbeidsmarkt en scholing in de wijkgerichte aanpak' op gericht, net als het zogeheten convenant MBO-aanbod klimaattechniek (een specifieke uitwerking van de Intentieverklaring voor het MBO-onderwijs) alsmede de Green Deal Ontwikkeling Decentrale Duurzame Warmte- en Koudetechnieken. Partijen zetten zich onverminderd in, mede via sectorale opleidingsfondsen, voor het verder opbouwen van de uitvoeringscapaciteit. De afspraken van de nationale 'Intentieverklaring arbeidsmarkt en scholing binnen de wijkgerichte aanpak' worden onder andere geïmplementeerd middels regionale PPS-en.

Standaard[2]

a. Van dominante, dan wel kenmerkende typen woningen in Nederland kan worden bepaald wat, op basis van kosten-baten en gewenste reductie van de warmtevraag, een ‘verstandige’ verduurzaming is. Een zogenaamde ‘spijtvrije’ verbouwing waarmee de gebouweigenaar ervan verzekerd is dat niet meermaals binnen de technische levensduur een ingrijpende aanpassing aan dezelfde bouwdelen noodzakelijk is, vooruitlopend op het alternatief voor aardgas dat wordt gekozen in de wijkgerichte aanpak. Het is dus nuttig als de overheid in overleg met partijen betrokken bij dit akkoord in ieder geval voor de dominante woningcategorieën en bouwtypologieën zo’n standaard bepaalt. Die standaard wordt geformuleerd op het niveau van de gehele woning (netto warmtevraag in kWh/m^2/jaar, aansluitend op de NTA8800-bepalingsmethodiek). Bij bepaling van de standaard wordt verkend wat de gevoeligheid is van de standaard voor de (latere) definitieve keuze van het warmte-alternatief. Dit aspect wordt meegenomen bij de evaluatie.
b. In het eerste kwartaal van 2019 gaan VNG, Rijk en NVDE onderzoeken hoe de standaard en de wijkgerichte aanpak goed op elkaar aansluiten.
c. Niet iedereen verbouwt de hele woning bij verduurzaming. Voor verbouwingen, waarbij maar één of enkele bouwdelen worden aangepakt (zoals dak, gevel, vloer), worden er streefwaarden gegeven voor isolatie (in Rc, dan wel U waarden) en benodigde ventilatie(voud). De standaard voor de gehele woning is leidend, de streefwaarden voor bouwdelen dragen hieraan bij. De standaard en de streefwaarden worden uiterlijk 1 juli 2019 vastgesteld. De standaard kan gelden als één van de inputs voor de leidraad en daarmee voor het kiezen van de voor die wijk meest geschikte warmtebron. De ‘spijtvrije’ standaard is daarbij een middel om het beoogde doel van een CO_2-arme gebouwde omgeving te bereiken.
d. De beoogde standaard voor de bestaande bouw wordt voor eigenaar-bewoners vooralsnog niet verplichtend voorgeschreven, maar geeft duiding over de gewenste energieprestaties van bestaande woningen vooruitlopend op de wijkgerichte aanpak. In 2025 wordt de standaard geëvalueerd op basis van nader vast te stellen criteria, in samenhang met andere instrumenten en de wijkgerichte aanpak. Daarna kan de standaard zo nodig

[2] Zie ook de notitie ‘Verduurzaming bestaande woningen‘.

worden aangescherpt, beter worden ondersteund of hij kan een meer verplichtend karakter krijgen. Dit zal worden besproken in het sectorale Borgingsoverleg.

e. Anders dan eigenaar-bewoners hebben huurders niet de vrijheid om zelf te bepalen hoe de woningen worden aangepast om te voldoen aan de minimumeisen die er vanuit de alternatieve warmtebron aan de woning worden gesteld. Om de verhuurders een handelingsperspectief te geven en huurders te beschermen tegen hoge energielasten wordt de standaard in 2050 daarom verplicht voor woningen bestemd voor verhuur. De verplichting voor verhuurders leidt er niet toe dat zij onevenredig delen in collectieve kosten (vollooprisico).
f. Verhuurders zijn verantwoordelijk voor het aanpassen van een woning, zodat deze voldoet aan de standaard op het moment dat via de wijkgerichte aanpak de woningen op de nieuwe infrastructuur worden aangesloten. Huurders zullen hun medewerking verlenen aan de benodigde aanpassingen, om te voorkomen dat zij of opvolgende huurders in de kou komen te staan of hele hoge energielasten krijgen.
g. Renovaties van woningen zijn ingrijpende momenten. De positie van huurders is gewaarborgd doordat zij over de redelijkheid van een voorstel een uitspraak kunnen doen. Verhuurders moeten in staat zijn om aanpassingen door te kunnen voeren. Daarom wordt bezien hoe moet worden omgegaan met dit instemmingsvereiste indien het aanpassingen aan woningen betreft die nodig zijn voor de wijkgerichte aanpak en de voorgestelde huurverhoging gecompenseerd wordt door de verlaging van de energielasten. Rijk, huurders en verhuurders gaan hierover in het voorjaar van 2019 nader in gesprek.
h. De Rijksoverheid en Aedes maken afspraken zoals genoemd in de annex.
i. In 2019 gaan de Rijksoverheid en de grotere verhuurders met elkaar in gesprek over het maken van tussendoelen voor grotere verhuurders, niet zijnde corporaties, in 2030, en zullen de resultaten afstemmen met de Woonbond.
j. De Rijksoverheid zal de standaard (en streefwaardes) integreren in bestaande methodieken, namelijk in:
    - Het Bouwbesluit / Besluit bouwwerken leefomgeving;
    - Het Energielabel. De standaard wordt uitgedrukt in kWh/m^2/jaar en toegevoegd aan het vernieuwde energielabel, dat gebaseerd wordt op de nieuwe bepalingsmethode NTA8800;
    - Huurprijsregelgeving, waaronder het woningwaarderingsstelsel. De regelgeving zal zodanig worden aangepast dat deze de juiste prikkels geeft om woningen te renoveren naar de standaard. Daarnaast zal de regelgeving uitgaan van een gestandaardiseerde woonlastenbenadering, waardoor verhuurders direct na aanpassing een huurverhoging kunnen doorvoeren (of extra servicekosten in rekening kunnen brengen) die gelijk is aan de verlaging van de energielasten van de huurder;
    - Zorgvuldig uitbreiden van het bestaande initiatiefrecht voor huurders gericht op energetische verbeteringen, zoals in situaties waarin verhuurders niet kunnen of willen verduurzamen.
k. Bestaande en toekomstige subsidieregelingen gericht op woningen, zoals de ISDE-regeling, zullen, rekening houdend met de uitvoerbaarheid, zoveel mogelijk worden afgestemd op maatregelen die nodig zijn om aan de standaard te voldoen.
l. De Rijksoverheid, energieloketten, consumentenorganisaties, financiële instellingen, adviseurs, makelaars, en aanbieders zullen, gebruikmakend van zoveel mogelijk bestaande informatiekanalen, woningeigenaren en huurders breed informeren over de *standaard*, de *streefwaarden* en de benodigde maatregelen die nodig zijn om aan de standaard te voldoen. Daarbij wordt extra aandacht gegeven aan het handelingsperspectief voor eigenaren en bewoners en de kwaliteitsaspecten van het aanbod. Om woningeigenaren optimaal te informeren en te ontzorgen bij de verduurzaming van de eigen woning wordt per 1 januari 2020 op energiebesparendoejenu.nl voor alle bewoners en investeringsprofielen gevalideerde informatie verschaft over verduurzamingsmaatregelen en de bijbehorende indicatieve energiebesparing. Dit wordt gekoppeld aan financierings- en subsidiemogelijkheden. Op energiebesparendoejenu.nl worden ook professionele partijen in staat gesteld (in hoge

mate *gestandaardiseerde*) verduurzamingspakketten gevalideerde besparingsinformatie en indicatieve investeringsbedragen aan te bieden.

m. De ontwikkeling van verwarmingsapparaten die niet of veel minder gas verbruiken (bijvoorbeeld (hybride) warmtepompen) is in volle gang. Partijen werken samen in een daarvoor opgezet innovatieprogramma om deze alternatieven efficiënter, competitiever en comfortabeler (qua geluid en omvang) te maken. Daardoor zullen steeds meer consumenten hierop overgaan bij vervangen van hun cv-ketel. Ter versnelling van deze ontwikkeling kunnen na 2025 verdere prestatie-eisen aan technische verwarmingsinstallaties worden overwogen, passend binnen EU-regelgeving. Dit zal worden besproken in het sectorale Borgingsoverleg.

C1.5 Financiering van de verduurzaming van woningen en gebouwen[3]

Om het perspectief te bieden dat de financiering van verduurzamingsmaatregelen zich via de besparing op de energierekening kan terugbetalen, dient er in ieder geval een breed palet aan aantrekkelijke, toegankelijke én verantwoorde financieringsmogelijkheden beschikbaar te zijn voor alle doelgroepen. Daarnaast kan verbeterde en geïntensiveerde communicatie over de mogelijkheden van aantrekkelijke financiering van verduurzamingsinvesteringen, met name bij aankoop van een woning, meer woningeigenaren aanzetten tot verduurzaming.

Afspraken

Partijen spreken het volgende af:
De Rijksoverheid stelt een bepaling op voor het Burgerlijk Wetboek zodat overdraagbaarheid van financiering mogelijk wordt via gebouwgebonden financiering (GGF). Deze vormgeving (BW) moet het mogelijk maken om financierings- en ontzorgingsproducten via verschillende aanbieders beschikbaar te stellen aan de klant. Intentie is dat de aanpassing gereed is voor 2022.

a. De financiële sector ontwikkelt parallel aan het wetstraject, voor 2022, een voorstel hoe GGF-producten kunnen worden aangeboden die ook zonder fiscale facilitering voldoende aantrekkelijk zijn voor woningeigenaren.
b. Partijen verkennen voor 1 juli 2019 of en onder welke voorwaarden en met in achtneming van zorgplichtaspecten ook vrijwillig erfpacht ingezet kan worden als extra variant van GGF.
c. Partijen bezien voor 1 juli 2019 of en in hoeverre de krediettoets, bij het afsluiten van een aanvullende hypotheek voor verduurzaming, kan worden vereenvoudigd ten behoeve van laagdrempeligheid, zonder dat dit tot overkreditering leidt.
d. Partijen verkennen in 2019 de ontwikkeling van een methodiek van woonlastenneutraliteit die leidend kan zijn bij het verstrekken van krediet ten behoeve van verduurzaming.
e. NIA/ Invest NL in oprichting, SVn, VvE Belang, NEF en Rijk verkennen verder wat, in aanvulling op uitbreiding van het Nationaal Energiebesparingsfonds (NEF) en het beschikbaar komen van 30 jaar financiering, nodig is om marktpartijen in de toekomst aantrekkelijke leningen te laten aanbieden voor energiebesparing door Verenigingen van Eigenaren (VvE's). Het NEF is onder bepaalde condities bereid om te bezien of VvE's met 6-10 appartementen ook voor NEF-financiering in aanmerking komen. Als dit niet mogelijk blijkt, zet SVn pilots op. Voor VvE's kleiner dan 6 wordt onderzocht hoe zij een passend financieringsaanbod kunnen krijgen.
f. Ontzorgingsconcepten voor (particuliere) gebouweigenaren zullen op basis van de ervaringen en experimenten met lokale en regionale initiatieven, gecombineerd met verschillende vormen van (gebouwgebonden) financiering, verder worden uitgewerkt. Daarbij zal ook worden bezien welke vormen van samenwerking tussen overheden,

[3] Zie ook de notitie 'Financiering particuliere woningeigenaren'.

netbeheerders, investeerders/financiers en energiebedrijven mogelijk zijn en vervolgens op welke wijze aanbestedingen kunnen worden vormgegeven om te komen tot een bundeling van vraag en aanbod, zodat expertise van marktpartijen (bouwbedrijven, installatiebedrijven, energiebedrijven) ingezet kan worden t.b.v. een voor (particuliere) gebouweigenaren vertrouwenwekkend ontzorgingsaanbod en kostenreductie.

g. De Rijksoverheid verkent voor 1 juli 2019 samen met SVn, NHG en andere partijen welke woningeigenaren geen toegang hebben tot bestaande en nog te ontwikkelen financieringsvormen en of en op welke wijze deze woningeigenaren hierin kunnen worden ondersteund.
h. De partijen in de keten stimuleren kopers en woningeigenaren in een zo vroeg mogelijk stadium om tot verduurzaming over te gaan. Partijen streven ernaar dat woningtaxaties standaard worden voorzien van een beschrijving van de mogelijk te nemen energiebesparende maatregelen, bijbehorende investeringen, de meerwaarde van een onderpand na realisatie en een indicatie van de energielastenbesparing, daardoor gebruik makend van de te ontwikkelen *standaarden*. NHG zal hiervoor de samenwerking zoeken met de brancheorganisaties van makelaars en taxateurs, het NRVT en geldverstrekkers, en afstemmen met andere betrokkenen. Hierbij in acht nemend dat het niet tot onacceptabele prijsstijgingen voor taxaties leidt. Hypotheekadviseurs wijzen in hypotheekadviezen op de mogelijkheden voor financiering van verduurzamingsmaatregelen.

C1.6 Wegnemen onrendabele top: beprijzen en subsidiëren woningbouw

Kostenreductie en aantrekkelijke financiering overbruggen een deel van de nu nog hoge onrendabele top van verduurzaming. Een verstandig uitgevoerde wijkgerichte aanpak en startmotor zorgen ervoor dat tot 2030 de woningen met de aantrekkelijke onrendabele top relatief sneller aan de beurt komen. Maar ook dan resteert tot 2030 nog een onrendabele top. Veel gebouweigenaren zullen dus zonder aanvullende maatregelen geconfronteerd worden met een situatie waarin de financieringslasten van de verbouwing (fors) hoger zijn dan de besparing op de energierekening. Verleiding van woningeigenaren, of een geregisseerde aanpak vanuit corporaties of gemeenten, zal dan niet van de grond komen.

Afspraken

Partijen spreken het volgende af:
De volgende mix aan beprijzings- en subsidie instrumenten wordt ingezet:

- 100 miljoen euro/jaar ISDE subsidie;
- 100 miljoen euro/jaar korting Verhuurderheffing voor corporaties;
- 50 miljoen euro /jaar t/m 2022 Energie Investeringsaftrek voor verhuurders;
- 100 miljoen euro/jaar t/m 2021 en 70 miljoen euro/jaar vanaf 2022 voor de wijkgerichte aanpak en de renovatieversneller uit de klimaatenvelop.
- Eén van de volgende varianten van een lastenneutrale schuif in de energiebelasting:
  A. Een verhoging van de energiebelasting van jaarlijks +1 cent op gas vanaf 2020 t/m 2029 i.c.m. de eerste vier jaar een verhoging belastingvermindering oplopend tot 65 euro, en daarna zes jaar verlaging elektriciteitstarief met -0,5 cent. Aangevuld met een extra ISDE budget van 50 miljoen euro/jaar t/m 2022.
  B. Een verhoging van de energiebelasting op gas in 2020 met +4 cent en verhoging belastingvermindering met 65 euro met in de zes jaar daarna een verhoging van de energiebelasting op gas van jaarlijks +1 cent en een verlaging van de energiebelasting op elektriciteit van jaarlijks -0,5 cent tot 2030.

Het PBL en CPB worden gevraagd beide varianten door te rekenen.

Doorrekening door PBL en CPB moet uitwijzen of deze inzet voldoende is om de benodigde verduurzaming van 1,5 miljoen bestaande woningen te realiseren in een verwachte verhouding van ongeveer 50% warmtenetten, 25% hybride warmtepompen, 25% all electric warmtepompen. Mocht blijken dat er aanvullend instrumentarium nodig is om de doelstelling van 3,4 Mton CO_2-reductie te halen, dan zullen partijen in het voorjaar bezien welk aanvullend instrumentarium daarvoor kan worden ingezet.

C1.7 Een wijkgerichte aanpak[4]

Het wegnemen van de onrendabele top van verduurzaming is op zichzelf onvoldoende om het gewenste tempo van verduurzaming te bereiken. Gebouweigenaren hebben vaak nog aanvullende incentives nodig om tot verduurzaming over te gaan. Er is dus ook een planmatige aanpak nodig. Die loopt via de wijkgerichte aanpak.

Samen met bewoners en gebouweigenaren zal in een zorgvuldig proces een afweging moeten worden gemaakt wat per wijk de beste oplossing is, als huizen niet langer met de traditionele cv-ketel worden verwarmd. Per wijk kan de oplossing verschillen. Om tot een wijkgerichte aanpak te komen zijn afspraken nodig over een *leidraad, het Expertise Centrum Warmte, samenhang met de RES, participatie, besluitvorming, uitvoering, een kennis- en leerprogramma, de wetgevingsagenda voor de wijkgerichte aanpak en voldoende financiering.* Die staan in deze paragraaf toegelicht.

Leidraad en Expertise Centrum Warmte ter ondersteuning[5]

Om tot een zorgvuldig afwegingsproces te komen voor zowel de transitievisie warmte als voor het uitvoeringsplan op wijkniveau, worden gemeenten en stakeholders ondersteund vanuit een leidraad. Hierin wordt objectieve informatie beschikbaar gesteld op basis van transparante, gevalideerde feitelijke data. Deze data worden digitaal en op uniforme en gestandaardiseerde wijze ontsloten en gedeeld. Hiermee krijgen alle stakeholders een eenduidige, openbare referentie die ondersteuning biedt voor de maatschappelijke en politieke discussie waarin de gemeenteraad een afgewogen besluit neemt. De leidraad bevat zelf geen afweging.

De leidraad is een instrument bestaande uit twee componenten: De eerste component van de leidraad, de technisch-economische analyse op basis van een open source model, geeft tot op wijkniveau de gevolgen van de verschillende (warmte)opties weer voor zowel de maatschappelijke kosten als de kosten voor verschillende eindgebruikers in de wijk. De tweede component bestaat uit een handreiking met richtlijnen (m.b.t. de data, aannames en rekenregels) waarmee gemeenten het open source model kunnen verrijken met eigen, lokale data waaronder met betrekking tot planning(en) ten behoeve van de besluitvorming (transitievisie warmte en uitvoeringsplannen op wijkniveau).

Bij elke gebiedsontwikkeling kijkt de gemeente immers breder om te bezien welke opgaven er liggen en hoe deze mee te koppelen. Wanneer de straat open moet voor de aanleg van een warmtenet neemt de gemeente vanzelfsprekend eventueel onderhoud aan riolering mee. De Rijksoverheid biedt gemeenten en koepels hierbij ondersteuning aan om te komen tot concrete voorbeelden van ruimtelijk ontwerp om inpassing van de warmtetransitie in de gebouwde omgeving mogelijk te maken, in combinatie met de andere opgaven die de komende jaren in buurten en wijken gerealiseerd moeten worden. Onder meer in de Proeftuinen Aardgasvrije Wijken.
De Regionale Energiestrategieën (RES) omvatten regionale afspraken over elektriciteit, (groen) gas en warmte. Voor elektriciteit wordt in de RES een verdeling gemaakt van het

[4] Zie ook de notitie 'Wijkgerichte aanpak'.
[5] Zie ook de notitie 'Leidraad + ECW'.

landelijk doel voor opwek van duurzame elektriciteit. Voor warmte wordt het aanbod van duurzame warmte in de regio in kaart gebracht. Hiervoor worden landelijke data over bijvoorbeeld geo- en aquathermiebronnen aangevuld met regionaal bekende restwarmtebronnen. Dit gebeurt in een vast format zodat de gegevens gebruikt kunnen worden als input voor de leidraad. De inhoud van dit format wordt uitgewerkt door de werkgroep leidraad, i.s.m. de werkgroep RES. Voor warmte wordt het aanbod van duurzame warmte in de regio in kaart gebracht. Hiervoor wordt een regionale energiepotentieanalyse gemaakt welke begin 2019 beschikbaar komt voor de regio's, zodat stilstand in de uitvoering van bestaande afspraken wordt voorkomen. Deze analyse komen tot stand in overleg met PBL en de werkgroep leidraad.

Vanuit de RES wordt de inventarisatie van warmtebronnen opgenomen in de eerste component van de leidraad. De output van de leidraad kan aanleiding zijn om op regionaal niveau tot afstemming te komen over de verwachte inzet van beschikbare duurzame warmtebronnen. In deze fase kan de RES als platform dienen om regionaal afspraken te maken over de maatschappelijk meest optimale inzet, maar de RES zal niet zelf modellen of afspraken hierover bevatten. In de gesprekken over deze inzet kunnen de uitkomsten uit de leidraad worden gebruikt.

Het – nog nader vorm te geven - Expertise Centrum Warmte (ECW) ondersteunt gemeenten zodanig dat zij in staat gesteld worden plannen te maken en voor te bereiden vanuit een geharmoniseerd startpunt. Het ECW heeft hiertoe een tweetal hoofdfuncties:

- Beheer en ondersteuning van de leidraad;
- Kenniscentrum, voornamelijk op het gebied van technische, economische en duurzaamheidsaspecten, maar ook als het gaat over nationale ontwikkelingen zoals marktordening, aquathermie en geothermie.

Om het ECW tot een gezaghebbende, onafhankelijke organisatie te maken, zijn een zorgvuldige voorbereiding en inrichting nodig. Tegelijkertijd is het zaak dat er op korte termijn sprake is van een operationeel steunpunt voor de ontwikkelingen in de warmtetransitie. Daarbij staan bij het ECW als kenniscentrum nationale ontwikkelingen centraal alsmede de technische-, economische- en duurzaamheidsaspecten die in de leidraad een rol spelen. (Het is de intentie om het ECW en het Expertise Centrum Energietransitie, welke ondersteunend is aan de RES, op termijn te integreren als daarmee synergievoordelen behaald kunnen worden.)

Het Kennis- en Leerprogramma (KLP, meer hierover later in de tekst), het ECW, netbeheerders en mogelijk andere partijen werken actief samen om te komen tot een totaalpakket aan ondersteuning voor gemeenten.

Afspraken

Partijen spreken het volgende af:

a. De Rijksoverheid - in overleg met de voorlopige Adviesraad ECW en de voorlopige Stuurgroep ECW - vraagt aan het Planbureau voor de Leefomgeving om de leidraad (eerste component) te maken en te beheren.
b. De Adviesraad ECW adviseert in samenwerking met Rijksoverheid, VNG en IPO de Stuurgroep ECW inhoudelijk over de leidraad en de actualisaties van de leidraad.
c. Indien het ECW nog niet formeel van start is, zal advies en besluitvorming gebeuren door respectievelijk de voorlopige Adviesraad ECW en de voorlopige Stuurgroep ECW van het – nog nader vorm te geven – ECW in oprichting.
d. In de (voorlopige) Stuurgroep ECW hebben zitting: Rijksoverheid, VNG, UvW en IPO. In de (voorlopige) Adviesraad ECW hebben in ieder geval zitting: Netbeheerder Nederland, Energie Nederland, NVDE, Techniek Nederland en Aedes. In het eerste kwartaal van 2019 zal de samenstelling van de (voorlopige) Adviesraad ECW nader worden bepaald.

e. De Stuurgroep ECW stelt de leidraad vast.
f. De conceptversie van de leidraad (“Leidraad 0.8”: een werkbaar concept) zal zo spoedig mogelijk, maar uiterlijk in september 2019 worden opgeleverd.
g. In maart 2020 wordt de definitieve versie van de leidraad opgeleverd.
h. VNG en de Rijksoverheid zorgen voor een goede afstemming en samenwerking tussen het ECW en het KLP zodat gemeenten in de breedte ondersteund gaan worden.

Acceptatie als voorwaarde

De transitie van aardgas naar duurzame warmte zal worden gerealiseerd met betrokkenheid van de gebouweigenaren en huurders en andere partijen in de omgeving waar deze overstap aan de orde is. Het vroegtijdig betrekken van de omgeving in en rond de wijk zorgt ervoor dat verschillende perspectieven, kennis en creativiteit snel op tafel komen. Een goed ingericht participatieproces draagt op die manier bij aan kwalitatief betere besluitvorming en kan daarmee ook helpen om de acceptatie van de maatregelen uit de wijkgerichte aanpak te vergroten.

Om die reden is het belang van goede participatie vastgelegd in de Omgevingswet. De RES en transitievisies warmte zullen worden geborgd in met name de gemeentelijke omgevingsvisies, programma’s en omgevingsplannen. Hierop is de Omgevingswet van toepassing: een overheid geeft bij het omgevingsplan in een kennisgeving aan hoe het participatietraject eruit komt te zien. Voor omgevingsvisies, omgevingsplannen en programma’s moet gemotiveerd worden hoe burgers, bedrijven, maatschappelijke organisaties en bestuursorganen zijn betrokken bij de voorbereiding en wat de resultaten daarvan zijn. En als iemand zich dan niet voldoende gehoord voelt, dan is er voor iedereen de mogelijkheid om een zienswijze in te dienen. Een rechter kan uiteindelijk een besluit vernietigen als dat niet zorgvuldig is voorbereid of deugdelijk is gemotiveerd.

Participatie is maatwerk. Daarom schrijft de Omgevingswet niet voor hoe de participatie moet plaatsvinden. De wet geeft het bevoegd gezag en de initiatiefnemer de vrijheid eigen keuzes te maken voor de inrichting van het participatieproces. Belangrijk is wel dat iedereen die dit wil de kans krijgt te participeren. De locatie, het soort besluit, de omgeving en de betrokkenen zijn immers elke keer anders. Ook het moment waarop participatie start, verschilt per keer. Tegelijkertijd zijn er elementen die in elke wijk zullen terugkomen.

Communicatie is een belangrijke basis voor participatie. Zo moet het gebouweigenaren en bewoners in een desbetreffende wijk helder zijn waarom de overstap op alternatieven voor gas nodig is. Tegelijk zullen zij willen weten waarom de desbetreffende wijk op het desbetreffende moment aan de beurt is om de overstap te maken. Communicatie zal plaats vinden via twee sporen: enerzijds een landelijke kernboodschap via bestaande communicatiekanalen en -campagne(s) en anderzijds communicatie op wijkniveau. De landelijke kernboodschap voorziet in communicatiematerialen die op regionaal of lokaal niveau ingezet kunnen worden zodat er herkenbaarheid en consistentie ontstaat. Deze communicatiematerialen zijn gemakkelijk aan te passen zodat ze aansluiten op de communicatiebehoefte op lokaal niveau. De ervaringen uit het Programma Aardgasvrije Wijken worden daarbij benut. Partijen betrokken bij de uitvoering van de wijkgerichte aanpak kunnen gebruik maken van deze materialen.

Cruciaal is dat bewoners gaan meedenken en meedoen in de transitie naar aardgasvrije wijken. Er zijn goede voorbeelden van bewonersinitiatieven om tot energietransitie in een wijk te komen. De Natuur en Milieufederaties, Energie Samen, Energieloketten, HIER, Buurkracht en LSA Bewoners hebben de afgelopen jaren veel ervaring opgedaan met het meedenken en meedoen van bewoners. Gezamenlijk vormen zij de participatiecoalitie en hebben ze een plan voor een bewoners ondersteuningsstructuur gemaakt, waarmee ze decentrale overheden kunnen ondersteunen bij het participatieproces. Gemeenten behouden altijd de vrijheid om hier al dan niet gebruik van te maken.

Van belang is in ieder geval een open, lerende aanpak rond participatie bij het aardgasvrij maken van wijken. Daarbij hoort het gericht inzetten van expertise en het uitwisselen van kennis en ervaringen. Lopende trajecten als het kennis- en leerprogramma Aardgasvrije wijken worden daarvoor optimaal benut.

Partijen spreken het volgende af:
a. Aanvullend op bestaande en voorziene instrumenten voor het borgen van participatie zijn participatieprincipes ontwikkeld. Deze principes worden getoetst in de Proeftuinen Aardgasvrije Wijken.
b. Daarnaast stelt de Rijksoverheid in samenwerking met de VNG en andere betrokkenen een handreiking over participatie op, mede op basis van de ervaringen in de Proeftuinen Aardgasvrije Wijken.
c. De Rijksoverheid, IPO, VNG en Aedes gaan samen met belanghebbende partijen, zoals VEH, EnergieSamen en Woonbond, uitwerken hoe de positie van eigenaars, gebruikers en/of bewoners in het kader van de wijkgerichte aanpak wordt geborgd.
d. De participatiecoalitie werkt in overleg met decentrale overheden en de Rijksoverheid een ondersteuningsstructuur voor bewoners nader uit. De Rijksoverheid zal hiervoor een financiële bijdrage leveren. Hierover worden in het eerste kwartaal van 2019 nadere afspraken gemaakt. Individuele gemeenten of provincies kunnen naar behoefte op projectbasis van de participatiecoalitie gebruik maken door middel van een eigen bijdrage.

Transparante afweging en besluitvorming

In de transitievisie warmte legt de gemeenteraad een realistisch tijdspad vast waarop wijken van het aardgas gaan. Voor de wijken waarvan de transitie vóór 2030 gepland is, zijn ook de potentiële alternatieve energie infrastructuren (all electric, (type) warmtenet etc.) bekend. Nadat in de transitievisie warmte de mogelijke alternatieven in beeld gebracht zijn, bepaalt de gemeente het uitvoeringsplan (een planning op uitvoeringsniveau vergelijkbaar met het instrument programma in de Omgevingswet) de uitvoering op wijkniveau en besluit zij over de alternatieve energie infrastructuur van een wijk. Dit biedt het kader waarbinnen gebouweigenaren, netbeheerders, warmtebedrijven, gemeenten, aanbieders van verduurzamingspakketten en andere partijen investeringsbeslissingen nemen. Om te komen tot het uitvoeringsplan op wijkniveau heeft een gemeente ongeveer twee jaar nodig. Om tot een zorgvuldig afwegingsproces te komen voor zowel de transitievisie warmte als voor het uitvoeringsplan op wijkniveau, worden gemeenten en stakeholders ondersteund vanuit een leidraad. De leidraad biedt alle stakeholders een eenduidige referentie m.b.t. de consequenties van de verschillende alternatieven voor aardgas in een wijk. De leidraad is erop gericht om de keuze voor de maatschappelijk meest kosteneffectieve opties en de kosten voor de eindgebruiker te objectiveren. Definitieve keuzes met betrekking tot de inzet en het gebruik van warmte die voortkomen uit de uitvoeringsplannen op wijkniveau worden opgenomen in de RES 2.0.

Partijen spreken het volgende af:
a. Gemeenten maken met betrokkenheid van stakeholders uiterlijk eind 2021 een transitievisie warmte waarin ze het tijdpad vastleggen waarop wijken van het aardgas gaan. Voor wijken waarvan de transitie voor 2030 is gepland, maken zij ook de potentiële alternatieve energie infrastructuren bekend en bieden zij inzicht in de maatschappelijke kosten en baten en de integrale kosten voor eindverbruikers hiervan. Het totaal van de transitievisies warmte (voor alle gemeenten opgeteld) is gericht op het isoleren en aardgasvrij maken van 1,5 miljoen woningen en andere gebouwen in de periode 2022 t/m 2030, met een aanloopperiode van 2019-2021, met het oog op het CO_2-arm maken van de gebouwde omgeving. Gemeenten actualiseren in eerste instantie de transitievisie warmte elke 5 jaar. VNG en Rijk evalueren uiterlijk in 2022 of deze actualisatietermijn van iedere 5 jaar de juiste is.
b. De gemeente bepaalt in samenspraak met de betrokken stakeholders op welke datum daadwerkelijk de toelevering van aardgas wordt beëindigd en legt dit vast in het

uitvoeringsplan op wijkniveau. Bij het vaststellen van de termijn worden gemeenten geacht zorgvuldig rekening te houden met in ieder geval voldoende tijd benodigd voor investeringsplannen van onder andere netbeheerders en gebouweigenaren, waaronder woningcorporaties en relevante instellingen, maar uiterlijk 8 jaar voor de einddatum van het aardgas. Uiterlijk in 2022 wordt – onder andere op basis van ervaringen in het Programma Aardgasvrije Wijken – bepaald of 8 jaar inderdaad de beste termijn is.

c. De Rijksoverheid en de VNG laten in 2019 een tool ontwikkelen (naar voorbeeld van het Actieplan Geluid) waarmee gemeenten hun voortgang om te komen tot de transitievisie warmte zullen doorgeven. Deze tool zal erna worden uitgebouwd om ook de voortgang van de uitvoeringsplannen op wijkniveau te monitoren. Hier zullen de transitievisies warmte en de uitvoeringsplannen op wijkniveau openbaar worden gemaakt na raadsbesluit.
d. De Rijksoverheid en de decentrale overheden stellen uiterlijk in 2020 een procedure op over de wijze waarop (onder andere) in het sectorale Borgingsoverleg wordt bijgestuurd indien blijkt dat de transitievisies warmte gezamenlijk onvoldoende optellen tot de streefwaarde van 1,5 miljoen gebouwen. Hierin wordt niet alleen gekeken naar de monitoring en het aanspreken van gemeenten maar van alle stakeholders die moeten bijdragen aan het behalen van deze doelstelling.
e. De Rijksoverheid en de VNG onderzoeken hoe de gemeente twee keer per jaar inzicht kan krijgen in het recente, algemene energiegebruik van een gebied (op postcode 6 niveau) mede op basis van input van netbeheerders en warmtebedrijven.

Uitvoering(sagenda)

Om de partijen die betrokken zijn bij de wijkgerichte aanpak te faciliteren, worden energieloketten ingericht. Hierbij zullen onafhankelijkheid, financiering, standaardisering en uniforme werkwijzen worden vormgegeven, met ruimte voor aanpassing aan de specifieke lokale omstandigheden.

Partijen spreken het volgende af:

a. Er moet een onafhankelijk (regionaal) energieloket zijn, onder verantwoordelijkheid van de gemeente, dat de spil is tussen de verschillende stakeholders in de wijkgerichte aanpak. Het energieloket kan onder regie van de gemeente een coördinerende rol hebben rondom de communicatie over de uitvoering van gemeentelijke besluiten en acties gericht op gebouweigenaren binnen de wijkgerichte aanpak. Het loket voorziet in het bieden van onafhankelijke informatie over de uitvoering van de wijkgerichte aanpak. Uitvoering van dit loket kan uitbesteed worden. Andere functies, zoals het doen van een verduurzamingsaanbod (inclusief financiering) aan bewoners en gebouweigenaren en verwijzen naar aanbieders zullen door de Rijksoverheid, in samenwerking met diverse partijen, worden opgepakt en ondergebracht in een landelijk digitaal platform. Doel is om de verschillende functies direct naar elkaar te laten doorverwijzen zodat de gebouweigenaar één loket heeft.
b. Onder regie van VNG en de Rijksoverheid komt er in 2019 een uitwerking voor deze energieloketten inclusief voorstellen voor minimumcriteria, standaardisering en uniformering van de werkwijze van de huidige energieloketten.
c. Om te komen tot een soepele en integrale realisatie van het uitvoeringsplan worden in 2019 nadere afspraken uitgewerkt door netbeheerders, VNG en ondergenoemde partijen.
d. Daarbij wordt ook verkend of energieloketten of een digitaal platform kunnen bijdragen aan vraagbundeling van eigenaar-bewoners en wordt waar mogelijk een verbinding gelegd met de renovatieversneller. Belangrijk is dat er snel duidelijkheid over komt. Het bij elkaar brengen van vraag en aanbod is een harde voorwaarde voor opschaling.
e. Techniek Nederland, Bouwend Nederland, Onderhoud NL, Stroomversnelling, NVDE en Energie-Nederland doen medio 2019 een voorstel om aanbodbundeling te stimuleren en faciliteren en hoe hiermee te experimenteren in de Proeftuinen Aardgasvrije Wijken.

Kennis- en leerprogramma

Gemeenten krijgen de regie bij de wijkgerichte aanpak. Deze rol is nieuw voor gemeenten en dit vraagt om nieuwe kennis, expertise en competenties. Daarom is binnen het interbestuurlijke programma aardgasvrije wijken (PAW) afgesproken dat een kennis- en leerprogramma (KLP) wordt opgezet. Het programma moet meerjarig worden tot en met in ieder geval 2021. Onder trekkerschap van de VNG wordt in samenspraak met de betrokken overheden in het programma (BZK, EZK, IPO en UvW), een plan voor de invulling van het KLP ontwikkeld.

Partijen spreken het volgende af:

a. De Rijksoverheid zorgt voor een meerjarig KLP voor ondersteuning van gemeenten tot en met in ieder geval 2021. VNG en de Rijksoverheid zorgen voor een goede afstemming en samenwerking tussen het ECW en het KLP, zodat gemeenten op een eenduidige manier op inhoud en proces worden ondersteund.
b. Ook andere partijen, zoals netbeheerders, aanbieders, energiecoöperaties, woningcorporaties en maatschappelijke organisaties, geven aan binnen de wijkgerichte aanpak een nieuwe rol te gaan spelen. Zij spreken af hun kennis en leerervaringen met elkaar te delen, waar relevant in samenhang met het KLP. Waar het niet-gemeente-gerelateerde vragen (bijvoorbeeld lessen m.b.t. vraagbundeling) betreft, faciliteert de Rijksoverheid de kennisuitwisseling waar nodig.

Wetgevingsagenda wijkgerichte aanpak

Om de gemeenten in staat te stellen om deze wijkgerichte aanpak tot een succes te maken, moet een aantal randvoorwaarden ingevuld worden waaronder bevoegdheden en doorzettingsmacht die zijn verankerd in landelijke wet- en regelgeving. De Rijksoverheid zorgt voor de tijdige beschikbaarheid van een wettelijk kader dat gemeenten voldoende mogelijkheden biedt om hun regierol bij de wijkgerichte aanpak te vervullen.

Partijen spreken het volgende af:

a. De Rijksoverheid maakt – in afstemming met de medeoverheden - de wet- en regelgeving op het terrein van elektriciteit, gas, warmte, mijnbouwactiviteiten en het omgevingsrecht geschikt voor de wijkgerichte aanpak. De (her)ijking gaat in samenhang geschieden: de regels moeten op elkaar zijn afgestemd.
b. De Rijksoverheid (her)ijkt de (uitvoerings)regels van de Omgevingswet om de energietransitie zoveel mogelijk te faciliteren en onnodige belemmeringen weg te nemen. Beoogde inwerkingtreding: 1-1-2021.
c. de Rijksoverheid zorgt vooruitlopend hierop dat het wettelijk kader voldoende uitvoerbare experimenteerruimte bevat, met name voordat de nieuwe wetgeving in werking treedt.
d. De transitievisie warmte wordt vormgegeven als onderdeel van de gemeentelijke omgevingsvisie en daarmee samenhangende uitvoeringsprogramma’s en omgevingsplannen. de Rijksoverheid beziet in overleg met de medeoverheden of er nadere inhoudelijke vereisten gesteld moeten worden aan de transitievisies en stelt hier zo nodig kaders voor op, uiterlijk in juli 2019. Hierbij wordt ook aandacht besteed aan de monitoring van de uitvoering.
e. Vervolgens besluit de gemeente (door het wijzigen van het omgevingsplan) wanneer welke wijk van het aardgas afgaat. Rijk en VNG werken uit aan welke voorwaarden deze besluitvorming moet voldoen. Tegen dit gemeentelijk besluit staat beroep open bij de Raad van State. Bij het aardgasvrij maken van gebieden geldt de bestaande regeling voor nadeelcompensatie bij rechtmatige overheidsdaad.
f. Complementair daaraan wordt in de Energiewet opgenomen dat op basis van dit besluit van de gemeente wordt vastgesteld vanaf welke datum een wijk geen gebruik meer kan maken van het gasnet. Daarbij wordt ook het vervallen van de gasaansluitplicht in de Energiewet opgenomen en krijgt de netbeheerder de mogelijkheid en instrumenten om de gasafsluiting uit te voeren. Ter bescherming van de consument en van gebouweigenaren worden hier voorwaarden aan gekoppeld. De Rijksoverheid zorgt er daarbij voor dat de

gemeente juridische doorzettingsmacht heeft om afkoppeling van het aardgasnet te (laten) realiseren (bestuursdwang, last onder dwangsom, bestuurlijk boete en binnentredingsrecht). Rijk en VNG bezien via welke wetgeving dit zal lopen. Beoogde inwerkingtreding: 1-1-2021.

g. De Rijksoverheid spant zich ervoor in dat wet- en regelgeving op het gebied van huur en verhuur zonodig wordt aangepast om ervoor te zorgen dat huurders – ook wanneer verhuurders niet meewerken - aanspraak kunnen maken op de benodigde aanpassing van de woning bij uitvoering van de juridische doorzettingsmacht van de gemeente om afkoppeling van het aardgasnet te realiseren.
h. De Rijksoverheid zal samen met de VNG, Energie Nederland, Netbeheer Nederland en ACM bezien of in de Energie- en/of Warmtewet regels moeten worden opgenomen ter voorkoming van afwenteling van kosten die samenhangen met individuele keuzes van lokale overheden of gebouweigenaren, dan wel dat dit op een andere manier voorkomen kan worden. De verplichting voor verhuurders leidt er niet toe dat zij onevenredig delen in collectieve kosten (vollooprisico).
i. De Rijksoverheid zal voorstellen doen over de wijze waarop de kosten die netbeheerders moeten maken voor het verwijderen, aanpassen en vervroegd afschrijven van de bestaande gasnetten kunnen worden vergoed via de tarieven. Bijvoorbeeld om de kosten daarvan niet onevenredig neer te laten slaan bij de aangeslotenen die later van het aardgas zullen gaan.
j. Voor de snelle uitbreiding van warmtenetten is het noodzakelijk dat rollen, bevoegdheden en verantwoordelijkheden bij aanleg en exploitatie van warmtenetten duidelijk zijn. De Rijksoverheid zal derhalve wetgeving in gang zetten over de marktordening van warmtenetten. Om aansluiting bij de (planning van de) wijkgerichte aanpak mogelijk te maken, is het wenselijk deze wetgeving uiterlijk 1-1-2022 in werking te laten treden.

Voldoende financiële middelen

VNG en Rijk zijn het erover eens dat gemeenten extra taken krijgen om de energietransitie in de gebouwde omgeving vorm te geven.

Partijen spreken het volgende af:

a. De Rijksoverheid stelt voor de periode 2019 t/m 2021 middelen ter beschikking (150 miljoen euro). Deze middelen zijn aanvullend op de al gereserveerde middelen in de Klimaatenvelop voor onder andere de Proeftuinen Aardgasvrije Wijken en de RES. Nadruk bij deze aanvullende middelen ligt op de ondersteuning van de decentrale overheden bij het realiseren van de RES en de gemeenten bij de transitiesvisies warmte. Tevens is het in deze periode nodig bewoners en particuliere gebouweigenaren goed te informeren en om in voorkomende gevallen een start te maken met het opstellen van uitvoeringsplannen op wijkniveau. Verder kan een start worden gemaakt met laadpalen voor elektrisch vervoer.
b. Het PBL gaat de maatregelen uit het Klimaatakkoord nog doorrekenen op hun bijdrage aan de CO_2-reductie. Mogelijk leidt dit nog tot nieuwe inzichten wat betreft de Gebouwde Omgeving, waarover de Rijksoverheid en de koepels samen om tafel gaan.
c. Hoe de extra uitvoeringskosten voor gemeenten (met name de kosten voor de wijkgerichte aanpak) er na 2021 uitzien, is nog onzeker. De Rijksoverheid en de VNG vragen de Raad voor Openbaar Bestuur om dit inzichtelijk te maken middels een artikel 2-onderzoek, waarbij ook de eerste bevindingen van de proeftuinen benut kunnen worden. Het onderzoek moet voor 2021 gereed zijn. De uitkomsten worden door zowel de Rijksoverheid als de VNG overgenomen.

C1.8 Een voortvarende start via de startmotor huursector

De wijkgerichte aanpak zal vanaf 2021 vorm krijgen en ook het aanpassen van wetgeving zal nog enige tijd vergen. We willen en kunnen echter niet zo lang wachten met het begin van de

transitie. Partijen hebben dus afspraken gemaakt om al zo snel mogelijk bestaande woningen te verduurzamen via de startmotor huursector.

Partijen spreken het volgende af:

a. Het kabinet wil voor het einde van de kabinetsperiode 30.000 tot 50.000 bestaande woningen per jaar aardgasvrij/aardgasvrij-ready maken. Aedes, VNG, IVBN, Vastgoed Belang, Bouwend NL, Techniek Nederland, Netbeheer Nederland, Energie Nederland, OnderhoudNL en de warmtebedrijven hebben de ambitie om in de periode 2019 t/m 2022 minimaal 100.000 woningen aardgasvrij/aardgasvrij-ready te maken aanvullend op de afspraken uit het Energieakkoord. Uiterlijk op 1 april 2019 hebben deze partijen zo concreet mogelijk gemaakt om welke woningen het gaat en voor welke verduurzamingsoptie gekozen kan worden (warmtenet, all electric, hybride) teneinde aan de levering van producten en diensten te kunnen voldoen. Deze verduurzamingsopties zijn vooraf afgestemd met de desbetreffende gemeenten.
b. Vanaf 1 december 2018 coördineert Aedes met betrekking tot de optie aansluiting op een warmtenet de 'matchmaking' tussen woningcorporaties, gemeenten, warmtebedrijven, netbeheerders, warmteproducenten, installatie, onderhouds- en bouwbedrijven - op complex-, straat- en/of wijkniveau. Partijen betrokken bij deze matchmaking borgen dat de projecten en daarvoor te maken keuzes passen binnen de te ontwikkelen wijkgerichte aanpak en maken afspraken over de te voeren regie op de werkzaamheden in de openbare ruimte.
c. In samenspraak met de Woonbond worden voor alle opties afspraken gemaakt over het borgen van woonlastenneutraliteit voor de huurders. Met het oog op draagvlak voor warmtenetten streven de betrokken partijen (lokaal) naar een goede facilitering van huurders bij de overstap van aardgas naar warmtenet en elektrisch koken.
d. Op basis hiervan zal Aedes aangeven welk deel van deze woningen verduurzaamd kan worden binnen de financiële mogelijkheden en opgaven van de betrokken woningcorporaties en voor welk deel sprake is van een zodanige onrendabele top dat uitvoering niet mogelijk is. Aedes en de Rijksoverheid voeren hier nader overleg over.
e. Met betrekking tot de optie warmtepompen (hybride en all electric) stemmen Aedes en de marktpartijen af met de lokale gemeente en de netbeheerder teneinde tijdig noodzakelijke aanpassingen aan de elektriciteitsinfrastructuur te kunnen waarborgen.
f. Per 1 januari 2019 start de Renovatieversneller[6]. Doel is om te komen tot kostenreductie en innovatie (o.a. via BTIC en TKI Urban Energy) waarbij gebruik wordt gemaakt van een deel van de woningen die vanuit de startmotor worden verduurzaamd. Woningcorporaties zullen daartoe corporatie overstijgende vraag bundelen. Bouwbedrijven, energiebedrijven, onderhoudsbedrijven en installateurs zullen processen (productie en logistiek) inrichten om een adequaat aanbod te kunnen doen.
g. Naast een bestuurlijke stuurgroep met vertegenwoordigers van de betrokken partijen wordt een kwartiermaker aangesteld en een uitvoeringsteam met (tender)experts en procesbegeleiders opgericht. De Rijksoverheid financiert en faciliteert het uitvoeringsteam dat als doel heeft om tot succesvolle en zo mogelijk corporatie overstijgende verduurzamingstenders te komen. Toegankelijkheid voor het kleinere, of lokale MKB-bedrijf zal worden gewaarborgd.
h. Het uitvoeringsteam Renovatieversneller werkt verduurzamingstenders uit voor gelijksoortige woningen op basis van woningclassificatie, verduurzamingsaanpakken en functionele prestatie-eisen, met een stapsgewijs oplopende omvang.
i. Het uitvoeringsteam Renovatieversneller bereidt de eerste tenders voor. Te beginnen met een eerste proefveiling in de tweede helft van 2019 en veilingen met passende contractvolumes zijn deze vanaf 2020 gericht op verdere opschaling en kostenreductie om een grootschalige en continue bouwstroom mogelijk te maken.

[6] Zie ook de notitie 'Renovatieversneller'.

j. De Rijksoverheid verkent daarbij of het nodig en binnen de regels van staatssteun en mededingaspecten mogelijk is (financiële) ondersteuning te bieden ten behoeve van verdere opschaling.

C1.9 Nieuwbouw nu al aardgasvrij[7]

Per 1 juli 2018 is de Gaswet veranderd. Hierdoor krijgen nieuwe gebouwen geen gasaansluiting meer. De wetswijziging heeft invloed op nieuwe gebouwen waarvan de bouwvergunning is aangevraagd op of na 1 juli 2018. Deze verandering geldt voor alle kleinverbruikers (< 40 m^3 gas/uur), zoals woningen en kleine bedrijfsgebouwen.

Veel plannen voor nieuwbouw zaten echter al in de pijplijn. Het is wenselijk om in voorbereiding zijnde projecten of reeds goedgekeurde projecten mét aardgasaansluitingen aan te passen naar aardgasvrije nieuwbouw. Zo worden maatschappelijke meerkosten - van het later aanpassen van deze gebouwen - vermeden.

Partijen spreken het volgende af:

a. Partijen werken toe naar het aardgasvrij realiseren van 75% van de totale nieuwbouw in de periode van 1 juli 2018 tot eind 2021.
b. Projectontwikkelaars, bouwbedrijven, corporaties, netbeheerders en warmtebedrijven stellen een pool van medewerkers beschikbaar voor het switchteam. Het switchteam ondersteunt partijen die plannen voor nieuwbouwprojecten willen wijzigen om te kunnen switchen van aardgas naar een alternatieve vorm van warmtevoorziening. Het beheer van de pool en het selecteren en beschikbaar stellen van teams vindt plaats door RVO in opdracht van BZK. De bijdrage van BZK bestaat daarnaast uit het beschikbaar stellen van ruimtelijk ontwerpers op kosten van BZK. Loonkosten van de ingezette teamleden blijven bij hun werkgever. De inhurende partijen betalen gezamenlijk aan de werkgever een tegemoetkoming van € 500 per dag per persoon (maximaal € 7.500).
c. Het Nationaal Energiebesparingsfonds (NEF) is voornemens om eind januari 2019 een leenfaciliteit aan te bieden voor kopers van nieuwbouwwoningen die deze alsnog aardgasvrij willen maken, mits de juiste afspraken hiervoor met relevante partijen voor die tijd gemaakt zijn.
d. Het aandeel aardgasvrije nieuwbouw wordt gemonitord. De Rijksoverheid brengt de voortgang per kwartaal in beeld. Dit zal worden besproken in het sectorale Borgingsoverleg.

De komende jaren ligt er een grote bouwopgave. Dit biedt kansen voor circulair bouwen. Dat vraagt om het slim op elkaar afstemmen van ingrepen bij nieuwbouw en verbouw.

Partijen spreken het volgende af:

a. De Rijksoverheid neemt de waardering van circulaire maatregelen in de milieuprestatie-eis op. De Rijksoverheid onderzoekt in deze kabinetsperiode in afstemming met de markt op welk moment deze wettelijke eis kan worden aangescherpt en ingevoerd.

C1.10 Normering en opschaling verduurzaming Utiliteitsbouw[8]

Energiebesparing en eigen duurzame opwek kennen bij alle sectoren van de utiliteit een breed draagvlak. Tegelijkertijd wordt geconstateerd dat het treffen van vergaande maatregelen in de weerbarstige en diverse praktijk geen makkelijke opgave is, en dat voor een kosteneffectieve en betaalbare transitie ook maatwerk per sector nodig is. Tegen deze

[7] Zie ook de notitie 'Nieuwbouw aardgasvrij'.
[8] Zie ook de notitie 'Verduurzaming bestaande utiliteitsbouw'.

achtergrond stellen partijen voor om in nauwe samenwerking met de diverse sectorale koepelorganisaties en de Rijksoverheid een samenhangend pakket van wettelijke normen en ondersteunende instrumenten te ontwikkelen dat leidt tot 50% CO_2-reductie in 2030 t.o.v. 1990 en CO_2-arme utiliteitsbouw in 2050.

Introductie van streefdoel en eindnorm voor utiliteitsbouw

Om de CO_2-doelstellingen voor de utiliteitsbouw te halen, is een helder tijdspad richting 2030 en 2050 gewenst.

Partijen spreken het volgende af:

a. Om de CO_2-doelstelling voor 2030 te halen, is een additionele reductieopgave van 1 Mton CO_2 nodig in de bestaande utiliteitsbouw. Deze reductieopgave wordt voor 1 juli 2019 vertaald in een concreet streefdoel voor bestaande utiliteitsbouw (commercieel en maatschappelijk vastgoed), inclusief evaluatiemethodiek om te bepalen of dit doel tijdig wordt behaald. De indicator voor dit streefdoel (kWh/m^2/jaar, minimum isolatiewaarden voor de gebouwschil, maatregelenpakket, etc.) en de mate van differentiatie naar verschillende gebouwcategorieën moeten nog worden bepaald. De focus ligt daarbij op aardgasbesparende opties. Door relatief goedkope maatregelen zoals het inregelen van installaties, warmteterugwinning etc. zoveel mogelijk te benutten en op natuurlijke momenten te investeren in de gebouwschil, kan de CO_2-reductieopgave van 1 Mton in 2030 op een kosteneffectieve manier worden ingevuld. Om dit te onderbouwen zal in 2019 een impactanalyse uitgevoerd worden naar de integrale kosten en opbrengsten van deze CO_2-reductie opgave.
b. Met de implementatie van de herziene richtlijn EPBD wordt door de Rijksoverheid onder meer de regelgeving ten aanzien van de energieprestatie van technische bouwsystemen en de energiezuinige afstelling van installaties verbeterd, zodat kosteneffectieve maatregelen op dit gebied zoveel mogelijk worden benut. De beoogde invoeringsdatum is 10 maart 2020.
c. Daarnaast komt er een wettelijke eindnorm voor de energieprestatie van gebouwen in 2050, gebaseerd op de nieuwe bepalingsmethode energieprestatie van gebouwen (NTA8800) en uitgedrukt in kWh/m^2/jaar, die leidt tot CO_2-arme utiliteitsbouw in 2050. Deze eindnorm wordt ingevoerd op 1 januari 2021, wordt gedifferentieerd naar diverse gebouwcategorieën en betreft de gehele utiliteitsbouw (commercieel en maatschappelijk vastgoed). Onderzocht wordt wat een realistische eindnorm is voor monumenten, en welke uitzonderingen zullen gelden (bijvoorbeeld gebouwen < 100 m^2, gebouwen zonder ruimteverwarming of -koeling, grote industrie). De verplichting berust op de gebouweigenaar, en het toezicht op de naleving ervan ligt bij lokale overheden. Op natuurlijke (onderhouds- en investerings-)momenten wordt zoveel als mogelijk verduurzaamd richting deze eindnorm.
d. Voor het bepalen van het streefdoel voor 2030 en de eindnorm voor 2050 zijn het werkelijke energieverbruik van verschillende gebouw- en gebruiksfuncties, de haalbaarheid en kosteneffectiviteit van maatregelen, vergaande energiebesparing en aansluiting bij de wijkgerichte aanpak belangrijke uitgangspunten, evenals de mate waarin maatregelen no-regret zijn. Het streefdoel en de eindnorm worden bepaald door de Rijksoverheid in overleg met de sectorale koepels en bevoegde gezagen.
e. De Rijksoverheid monitort en evalueert de voortgang richting het streefdoel voor 2030 en de eindnorm voor 2050 elke vier jaar. De eerste integrale evaluatie vindt plaats in 2025. Als uit deze evaluatie blijkt dat de resultaten voor bestaande utiliteitsbouw achterblijven, wordt het streefdoel voor 2030 voor verschillende gebouwcategorieën in dialoog met de sectoren alsnog omgezet in dwingende normering.
f. Grote gebouweigenaren brengen via vierjaarlijkse routekaarten op portefeuilleniveau, duurzame meerjaren onderhoudsplanningen en/of meerjarige vastgoed verduurzamingsplannen in beeld welke maatregelen zij al hebben getroffen en hoe zij

toewerken naar het streefdoel voor 2030 en een CO_2-arme vastgoedportefeuille in 2050. De wijze van rapporteren wordt voor 1 juni 2020 gestandaardiseerd door de Rijksoverheid in samenwerking met de sectorale koepels en bevoegde gezagen. Aandachtspunt bij de verdere uitwerking van de vierjaarlijkse rapportages is de rol van duurzame opwek (zowel op individueel gebouw- als op gebiedsniveau) en de relatie met de wijkgerichte aanpak. IVBN en Vastgoed Belang moedigen hun leden aan om vóór 2021 routekaarten op portefeuilleniveau of meerjarige vastgoed verduurzamingsplannen voor hun vastgoed op te stellen. Ook andere grote gebouweigenaren worden - al dan niet via hun koepels - uitgenodigd om dit voorbeeld te volgen. Voor grote ondernemingen is een vierjaarlijkse rapportage verplicht in de vorm van een energie-audit (EED). Voor individuele MKB-ers en eigenaren van utiliteitsgebouwen die geen routekaarten op portefeuilleniveau ontwikkelen biedt de wijkgerichte aanpak een concreet handelingsperspectief, met aandacht voor hun specifieke financieringsvraagstukken.

g. Bestaande wettelijke verplichtingen voor utiliteitsbouw (Wet Milieubeheer incl. bijbehorende informatieplicht, EED, eisen t.a.v. nieuwbouw, vangneteisen bij ingrijpende renovatie, labelverplichting, etc.) worden voor 1 januari 2021 geharmoniseerd en voorzien van een integrale en tevens intensievere handhavingsstrategie, met als doel maximale effectiviteit tegen minimale administratieve lasten voor zowel bedrijven en instellingen als bevoegd gezag. Kosteneffectiviteit en haalbaarheid van maatregelen zijn hierbij een belangrijk uitgangspunt, evenals een goede aansluiting van wet- en regelgeving voor utiliteitsbouw bij de wetgevingsagenda voor de wijkgerichte aanpak, goede afstemming tussen de verschillende eisen binnen de Omgevingswet en een duidelijke afbakening tussen (grote) industrie en overige utiliteitsbouw, zodat voor alle bedrijven en instellingen duidelijk is onder welk regime zij vallen en aan welke wettelijke verplichtingen zij moeten voldoen. In de regelgeving zal tevens aandacht zijn voor verhuursituaties, waarbij gebouweigenaar en gebruiker gezamenlijk verantwoordelijk zijn voor het voldoen aan de wettelijke verplichtingen.
h. De verplichting om maatregelen met een terugverdientijd van 5 jaar of minder te treffen, blijft bestaan, inclusief een vierjaarlijkse informatieplicht per 1 juli 2019. De Rijksoverheid maakt in de bijbehorende erkende maatregelenlijsten echter een duidelijker onderscheid tussen gebouwgebonden maatregelen en niet-gebouwgebonden maatregelen, zodat helder is wie waarvoor verantwoordelijk is. De terugverdientijdmethodiek wordt door de Rijksoverheid mogelijk aangepast om beter aan te sluiten bij het CO_2-reductiedoel. Hiervoor wordt aangesloten bij de uitkomsten van de Industrietafel.
i. Bovenstaande wetgeving dient ruimte te bieden voor individuele maatwerkafspraken waarbij bevoegd gezag rekening kan houden met bedrijfsspecifieke omstandigheden (o.a. kredietwaardigheid) en met de planning en uitvoering van de wijkgerichte aanpak. Daarnaast dient de wetgeving mogelijkheden te bieden voor verantwoording door gebouweigenaren en huurders aan bevoegd gezag op basis van behaalde CO_2-reductie en/of werkelijk energieverbruik, en voor verantwoording op portefeuille- of concernniveau middels bovengenoemde vierjaarlijkse rapportages. De randvoorwaarden voor verantwoording op basis van werkelijk energieverbruik zullen bij invoering van de eindnorm op 1 januari 2021 bekend zijn, waarbij gebruik wordt gemaakt van de eerder vermelde benchmarks van diverse gebouwcategorieën en gebruiksprofielen. Als uit de praktijk blijkt dat beoordeling op basis van werkelijk energieverbruik beter uitvoerbaar en handhaafbaar is dan beoordeling op energieprestatie van gebouwen en erkende maatregelen en tevens bijdraagt aan vereenvoudiging van wet- en regelgeving, dan zal dit een plek krijgen in de normering voor bestaande utiliteitsbouw.
j. De combinatie van vierjaarlijkse rapportages op concern- of portefeuilleniveau, de transitievisies warmte van gemeenten en de informatieplicht i.h.k.v. de Wet milieubeheer levert een relatief compleet beeld op van de voortgang van de verduurzaming van de utiliteitsbouw, en dus ook of de utiliteitsbouw op koers ligt voor de doelstellingen van

2030 en 2050. Bij de vierjaarlijkse integrale evaluaties, waarbij gestreefd wordt naar zo weinig mogelijk regeldruk, kan zo nodig worden bijgestuurd.

Routekaarten maatschappelijk vastgoed

Twaalf sectoren in het maatschappelijk vastgoed stellen een sectorale routekaart op met betrekking tot het CO_2-arm maken van hun vastgoed: Rijksvastgoedbedrijf, VNG, IPO, Politie, PO en VO, MBO, HBO en WO, zorg- en sportvastgoed en monumenten.

Partijen spreken het volgende af:

a. In deze routekaarten wordt beschreven wat het vertrekpunt van de betreffende sector is en volgens welke planning de sector op een kosteneffectieve manier toewerkt naar het streefdoel voor 2030 en een CO_2-arme vastgoedportefeuille in 2050. Daarnaast inventariseert de routekaart de benodigde randvoorwaarden en veelvoorkomende sectorale knelpunten met betrekking tot financiering, wetgeving, organisatie etc., en biedt daarvoor waar mogelijk praktische oplossingen, in samenwerking met ketenpartners zoals de Nederlandse Vereniging van Banken, Techniek Nederland en Bouwend Nederland.
b. De routekaart voor monumenten betreft monumentaal vastgoed in zijn algemeenheid, ongeacht gebouw- of gebruiksfunctie. Deze routekaart geeft inzicht in de maximaal haalbare CO_2-reductie voor deze categorie gebouwen, met inachtneming van kosteneffectiviteit en monumentale waarden.
c. Rijksvastgoedbedrijf, VNG, IPO, Politie, PO en VO, MBO, HBO en WO, zorg- en sportvastgoed en monumenten dienen op 1 mei 2019 hun sectorale routekaarten in bij het (nog in te stellen) sectorale Borgingsoverleg van het Klimaatakkoord. Het sectorale Borgingsoverleg beoordeelt of de ingediende sectorale routekaarten zicht bieden op het halen van het streefdoel voor 2030. Als dit niet het geval is, worden in 2020 aanvullende afspraken gemaakt om het streefdoel alsnog binnen bereik te brengen, waarna de eerste ronde routekaarten definitief worden vastgesteld.
d. De sectoren rapporteren vervolgens elke 2 jaar over de voortgang aan het sectorale Borgingsoverleg. Dit is tevens het moment waarop de routekaarten worden herijkt, bijvoorbeeld om een koppeling te kunnen leggen met de wijkgerichte aanpak of om de nieuwste ontwikkelingen in de sector te kunnen integreren. Ook de inventarisatie van randvoorwaarden wordt daarbij geactualiseerd, zodat eventuele knelpunten in de uitvoering kunnen worden geadresseerd. De eerste voortgangsrapportage vindt plaats in 2022. Het initiatief voor de voortgangsrapportages ligt bij de sectorale koepels. De administratieve lasten voor individuele instellingen blijven daardoor tot een minimum beperkt.
e. Bij de integrale evaluatie in 2025 wordt op basis van de voortgangsrapportages van 2024 getoetst of de vastgestelde routekaarten voor ten minste 90% zijn uitgevoerd conform planning. Indien dit niet het geval is, wordt zo nodig een pakket van haalbare en kosteneffectieve maatregelen verplicht gesteld om het streefdoel voor 2030 alsnog binnen bereik te brengen.
f. Het maatschappelijk vastgoed vult haar voorbeeldrol onder andere in door duurzame gebiedsontwikkeling aan te jagen.
g. In de sectorale routekaarten wordt aangegeven of de specifieke bekostigings- en (structurele) financieringssystematiek van de verschillende sectoren aanpassing behoeft om de routekaarten te kunnen uitvoeren. De Rijksoverheid stimuleert dat sectoren kennis uitwisselen en van elkaar leren. Onder andere wordt bezien of de bekostigingssystematiek van het rijkskantorenstelsel (RVB) breder kan worden toegepast (binnen de Rijksoverheid, en waar relevant ook bij andere sectoren binnen het maatschappelijk vastgoed).
h. Specifiek het primair en voortgezet voor onderwijs geldt dat gemeenten en schoolbesturen gezamenlijk een meerjarig Integraal Huisvestingsplan (IHP) opstellen met een concrete doorkijk voor de komende 16 jaar en waar mogelijk een globale doorkijk naar 2050. Daarnaast stellen schoolbesturen een meerjarenonderhoudsplan (MJOP) op, dat als input dient bij de concretisering van de IHP's. In de MJOP worden geplande

onderhoudswerkzaamheden en te besteden middelen aangegeven. Het IHP en het MJOP voor het funderend onderwijs worden verankerd in relevante wetgeving (de Wet op het Primair Onderwijs, de Wet op het Voortgezet Onderwijs en de Wet op de Expertise Centra, voor speciaal onderwijs). Daarnaast wordt renovatie als voorziening in de wet opgenomen en wordt het investeringsverbod als beschreven in de Wet op het Primair Onderwijs aangepast en versoepeld.

i. Het Kennis- en innovatieplatform verduurzaming maatschappelijk vastgoed in oprichting kan de maatschappelijke sectoren ondersteunen bij de uitvoering van de sectorale routekaarten.
j. Commerciële sectoren, waaronder MKB-sectoren, worden uitgenodigd om zich bij deze aanpak van sectorale routekaarten aan te sluiten als hun koepelorganisaties dat wenselijk achten.

Overig instrumentarium utiliteitsbouw

Door het standaardiseren, bundelen en ontsluiten van kennis en informatie wordt de verduurzaming van de utiliteitsbouw verder gestimuleerd.

Partijen spreken het volgende af:

a. Om aan individuele gebouweigenaren en huurders inzicht te bieden in hun werkelijke energieverbruik en hun individuele reductiepad naar een CO_2-arme vastgoedportefeuille in 2050, starten de Rijksoverheid, VO raad, PO raad, VSNU, zorg- en sportkoepels, IVBN, DGBC, Techniek Nederland en VNG in januari 2019 via het reeds bestaande samenwerkingsverband Platform Duurzame Huisvesting met het ontwikkelen van onderling vergelijkbare benchmarks op basis van het werkelijke energieverbruik van diverse gebouwcategorieën en gebruiksprofielen. Daarbij worden andere relevante koepelorganisaties voor commercieel en maatschappelijk vastgoed, kennispartners en marktpartijen nadrukkelijk uitgenodigd om ook deel te nemen.
b. Alle partijen – opdrachtgevers, aanbieders en overheid – zijn gebaat bij bundeling van nu nog versplinterd beschikbare energieverbruiksgegevens, bouwtechnische gegevens en gebouwgebruik-gegevens in een datastelsel. Vanuit deze gedeelde behoefte start het Platform Duurzame Huisvesting in 2019 de *agile* ontwikkeling van een datastelsel. Met behulp van het datastelsel kunnen gebouweigenaren een goed gedocumenteerde uitvraag voor verduurzaming richting aanbieders doen. Bovendien kan het datastelsel slimmere en kostenefficiëntere handhaving voor omgevingsdiensten faciliteren, met minder regeldruk voor de ondernemer.
c. Partijen die samenwerken via het Platform Duurzame Huisvesting spreken af dat reeds bestaande tools m.b.t. *shared incentive* bij verduurzaming van huurobjecten naar behoefte verder ontwikkeld kunnen worden en/of toegespitst op specifieke doelgroepen.
d. Het Nederlands Register Vastgoed Taxateurs en Nederlandse Vereniging van Banken zullen samen een format ontwikkelen voor de duurzaamheidsparagraaf in taxatierapporten.

C1.11 Meer duurzame warmte[9]

De verduurzaming van 1,5 miljoen woningen en vele utiliteitsgebouwen die (groten)deels op een andere manier dan met aardgas moeten worden verwarmd, vergt een forse opschaling van het aanbod aan duurzame warmte.
De verwachte warmtevraag voor de gebouwde omgeving (woningen en diensten) bedraagt in 2030 333 PJ (op basis van de PBL-analyse van het Voorstel voor hoofdlijnen voor het Klimaatakkoord, VHKA). Duurzame warmte en duurzame gassen hebben een technisch potentieel aanbod van elk meer dan 100 PJ. Om de doelstellingen te realiseren, is een combinatie van alle warmtetechnieken en -bronnen nodig.

[9] Zie ook de notitie 'Vraag en aanbod duurzame warmte en duurzame gassen'.

Het is een enorme opgave om het technisch potentieel van het aanbod daadwerkelijk te ontsluiten, zowel qua aantallen als in de tijd en in de ruimte: innovatie en kostenreductie van (nieuwe) technieken, implementatie, draagvlak en voldoende financiële middelen zijn nodig. Dit vraagt om commitment van commerciële bedrijven, publieke bedrijven en (mede)overheden.
De gezamenlijke kennis en kunde over vraag en aanbod duurzame warmte en duurzaam gas wordt zoveel mogelijk ingezet bij de verdere uitwerking van de leidraad en het opstellen van de RES waar het gaat om een regionale analyse van vraag en aanbod. De RES biedt een regionaal overzicht van alle beschikbare bronnen, de totale warmtevraag en een overzicht van de bestaande en geprojecteerde infrastructuur voor warmte.

Partijen spreken het volgende af:

a) Inzet van warmtesector en groen gas sector op CO_2-reductie in 2030

Duurzame warmte

a. Warmtebedrijven realiseren een groei in stadswarmte oplopend naar circa 80.000 woningequivalenten per jaar in 2025, en dit niveau vasthoudend t/m 2030. Dit resulteert in een warmtevraag van 40 PJ in 2030. Met het verder verduurzamen van warmtebronnen en de groei in warmtenetten kan een CO_2-reductie van circa 1 Mton gerealiseerd worden. Om deze groei te realiseren is het nodig dat voldaan wordt aan randvoorwaarden omtrent de marktordening, de Energiebelasting-schuif (of subsidie) voor afdekken van de onrendabele top van warmtenetten, programmatische aanpak van de vraag en normering van gebouwen. Onder de juiste voorwaarden, waaronder een voldoende businesscase, is richting 2030 een groter aantal woningequivalenten dan 80.000 mogelijk.
b. Voor de woningen en utiliteitsgebouwen die aangesloten zijn of worden op een stadswarmtenet (40 PJ in 2030), zullen de warmtebedrijven een gemiddelde CO_2-reductie realiseren van 70% in 2030 ten opzichte van een huidige cv-ketel op aardgas: dit betekent dat de CO_2-intensiteit van de warmte geleverd door stadswarmtenetten wordt verlaagd naar 18,9 kg CO_2/GJ. De warmtesector (productie en levering) zal hiertoe een groei realiseren van de inzet van duurzame warmtebronnen, waaronder geothermie, aquathermie, restwarmte, zonnewarmte, biomassa, power to heat en duurzame gassen. Hiervoor is het nodig dat de eventuele onrendabele top hiervan wordt afgedekt door de Rijksoverheid en deze bronnen worden gewaardeerd in relevante regelgeving (o.a. BENG, CO_2-reductierapportage en norm voor bestaande bouw). Al deze soorten duurzame warmtebronnen zijn nodig om de hier genoemde doelstelling te realiseren. De exacte mix van warmtebronnen in 2030 is afhankelijk van ontwikkelingen in toekomstige beschikbaarheid, (integrale) kosten en inpasbaarheid.
c. Zodra de transitievisies warmte in 2021 beschikbaar zijn, zal de inzet van partijen nader worden gespecificeerd.

Duurzame gassen

d. De groen gas sector heeft als ambitie om 70 PJ aan groen gas (3,6 Mton CO_2-reductie) te realiseren in 2030, waarvan een substantieel deel kan worden ingezet voor de gebouwde omgeving (direct invoeden in gasnet, hybride warmtepomp of via warmtenet).
e. De groen gas sector streeft naar 1 tot 2 Mton additionele CO_2-reductie in 2030 door CCS en CCU (negatieve emissies).[10, 11]
f. De groen gas sector streeft ernaar om in 2030 uit te komen op een kostenniveau van 100-150 euro per vermeden ton CO_2. Middelen daartoe zijn daling van productiekosten, het combineren van groen gas productie met CO_2-opslag of hergebruik (CCS en CCU) en verdere verbetering van de opbrengsten door meervoudige verwaarding.

---

[10] Voor negatieve emissie zie "Analyse van het voorstel voor hoofdlijnen van het klimaatakkoord" (PBL, 2018)
[11] CE Delft/De Gemeynt, november 2018, "Contouren en instrumenten voor een Routekaart Groen Gas"

g. De cross-sectorale werkgroep waterstof ziet een groeiende belangstelling voor waterstof in de gebouwde omgeving, die zich waarschijnlijk pas na 2030 gaat manifesteren in meer grootschalige toepassingen. Met het oog daarop is inzet op pilots en demo's de komende jaren van belang.

b) SDE+ en andere stimuleringsinstrumenten

Duurzame warmte

a. De Rijksoverheid stelt SDE+ middelen beschikbaar, zodat er tijdig duurzame warmtebronnen operationeel kunnen worden om bij te dragen aan de afspraken voor de sector gebouwde omgeving in 2030.
b. De Rijksoverheid werkt in samenspraak met de sectoren de verbrede SDE+ verder uit, waarbij onder andere wordt bepaald welke technieken in aanmerking komen voor de verbrede SDE+. De verbreding van de SDE+ is bedoeld om op een kosteneffectieve manier een emissiereductie van 49% in 2030 te bereiken. De sector zet zich in om de onrendabele top van duurzame warmtebronnen zo veel mogelijk te verkleinen.
c. Voor de openstelling van de SDE++ in 2020 wordt door de Rijksoverheid samen met de sector een meer adequate stimulering van de toepassing van geothermie in de gebouwde omgeving onderzocht.

Duurzame gassen

d. Als onderdeel van de uitwerking van de verbrede SDE+ wordt onderzocht hoe groen gas via de SDE+ kan worden gestimuleerd. De Rijksoverheid en de sector onderzoeken gezamenlijk of op termijn andere of aanvullende beleidsinstrumenten nodig zijn.
e. Voor waterstof wordt verwezen naar de cross-sectorale werkgroep waterstof.

c) Randvoorwaarden

Duurzame warmte

a. De Rijksoverheid onderzoekt onder welke voorwaarden (hoge en/of lage temperatuur) restwarmte (die anders geloosd zou worden) als duurzaam gewaardeerd kan worden in regelgeving (BENG en CO_2-reductierapportage).
b. De Rijksoverheid onderzoekt samen met de sector en de milieuorganisaties onder welke voorwaarden de kwaliteitsverklaringen van warmtenetten beter rekening kunnen houden met de toekomstige, gefaseerde verduurzaming van warmtenetten.
c. Als woningbouwcorporaties, andere gebouweigenaren en gemeenten betere isolatie en warmte-afgiftesystemen van gebouwen realiseren, zoals beschreven in paragraaf C1.4, dan schept dat de mogelijkheid voor warmtebedrijven om de temperaturen in warmtenetten te verlagen (tot middentemperatuur in gebouwen), ten bate van de invoeding van lage temperatuur warmtebronnen.
d. De industrie maakt in 2019 haar beschikbare restwarmtepotentieel inzichtelijk in de warmteatlas (inclusief de temperatuurniveaus) en zal dit jaarlijks updaten.
e. De sector en de Rijksoverheid onderzoeken gezamenlijk of de energiebelasting kan worden gewijzigd zodat warmte- en energiebedrijven, door het toevoegen van duurzame bronnen aan warmtenetten, geen nadeel ondervinden in de belasting die zij op aardgas betalen.
f. De sector en de Rijksoverheid onderzoeken gezamenlijk hoe instrumentarium ingezet kan worden om piekketels kosteneffectief te verduurzamen, onder andere middels de inzet van biobrandstoffen, groen gas en hernieuwbare elektriciteit.
g. Lokale overheden en woningcorporaties zetten zich actief in om de warmtevraag effectief te bundelen ten behoeve van de ontwikkeling van duurzame warmtebronnen en -netten.

Duurzame gassen

h. Netbeheerders zullen invoeding van groen gas op een efficiënte manier faciliteren. Hiertoe moeten de aanbevelingen uit het adviesrapport "Creëren voldoende invoedruimte voor groen gas"[12] geïmplementeerd worden.

Duurzame warmte & duurzame gassen

i. De Rijksoverheid zorgt voor een robuust duurzaamheidskader voor biomassa (inclusief groen gas). Onderdeel van dit kader kan zijn dat biomassa als transitie-, piek- en back-up warmtebron in de gebouwde omgeving gebruikt kan worden.
j. Overheden zetten zich in om de ontwikkeltijd van projecten te verkorten door efficiëntere vergunningsverleningstrajecten.

d) Ontwikkelings- & innovatieagenda

Duurzame warmte

a. De geothermiesector heeft zich via het Masterplan Aardwarmte reeds gecommitteerd aan een opschaling van geothermie in zowel de glastuinbouw als de gebouwde omgeving. De sector zet zich daarbij in voor verdere kostenreductie, het ontwikkelen van een (aard)warmte propositie met warmtebedrijven, het verbreden van de basis en het verder professionaliseren van de sector over de gehele waardeketen en het zorgen voor een lokaal en regionaal maatschappelijke dialoog over aardwarmte in de context van de energietransitie. Dit onder de (financiële) randvoorwaarden zoals hierboven gesteld.
b. Er wordt een programma aquathermie opgezet en in 2019 bekrachtigd met een Green Deal tussen de Rijksoverheid en de waterbeheerders. Het doel van deze voorgenomen Green Deal Aquathermie is om de waarde van aquathermie in de warmtetransitie in beeld te brengen, met alle kansen en afhankelijkheden en de vervolgstappen die nodig zijn om de markt van aquathermie op gang te brengen en brede, grootschalige toepassing mogelijk te maken.
c. In aanvulling op het Europese project Heatstore zet de warmtesector zich in voor de ontwikkeling van hoge temperatuur seizoensopslag.

Duurzame gassen

d. De Rijksoverheid zal in 2019 samen met de sector met een routekaart groen gas komen om innovatie, productie en gebruik van groen gas te bevorderen.
e. Om het realiseren van de doelstelling voor de gebouwde omgeving in 2050 mogelijk te maken onderzoeken de Rijksoverheid en de sector hoe waterstof gerelateerde pilots en demo's in de gebouwde omgeving gestimuleerd kunnen worden en hoe hiervoor ruimte te creëren in wet en regelgeving.

[12] Netbeheer Nederland 2018

Annex

De Rijksoverheid en Aedes voeren in 2019 een breed (interdepartementaal) onderzoek uit naar de ontwikkeling van de financiële positie van de corporatiesector en de haalbaarheid van de lange-termijnopgaven. Op basis van dat onderzoek, en met inachtneming van de standaarden waaraan woningen moeten voldoen in 2050, worden afspraken gemaakt over tussendoelen. De normstelling zal gebaseerd zijn op CO_2-besparing, in lijn zijn met de financiële mogelijkheden en ruimte bieden aan kostenefficiënte keuzes en verschillende verduurzamingsstrategieën binnen de kaders van de regionale energiestrategieën, gemeentelijke transitievisies warmte en uitvoeringsplannen op wijkniveau.

a. Partijen onderschrijven het doel om in 2050 een CO_2-neutrale woningvoorraad te hebben. Als belangrijke speler op de woningmarkt, hebben woningcorporaties een belangrijke rol in het behalen van deze doelen.
b. Kerntaak voor corporaties is de betaalbaarheid en beschikbaarheid van kwalitatief goede woningen. Algemeen uitgangspunt is daarom dat de middelen en opgaven (betaalbaarheid, beschikbaarheid en verduurzaming) voor de sector met elkaar in balans moeten zijn.
c. First-moverschap heeft een breed maatschappelijk belang (opschaling en omlaag brengen van kosten). Aan de additionele kosten die gepaard gaan met first-moverschap, zoals verbonden aan de startmotor, zal de overheid passende financiële ondersteuning leveren.
d. Om de benodigde zekerheid voor langjarige investeringen in verduurzaming te geven, is het van belang om meer inzicht te krijgen in de ontwikkeling van de financiële positie op de lange termijn. De Rijksoverheid en Aedes komen overeen dat in 2019 een breed interdepartementaal onderzoek naar de haalbaarheid van de lange-termijn-opgaven wordt uitgevoerd. In het onderzoek wordt inzicht gegeven in de financiële ruimte voor verduurzaming aan de hand van verschillende scenario's. Daarbij wordt onder andere gekeken naar kostenontwikkelingen, beschikbare en gekozen verduurzamingsstrategieën, financieel-economische en fiscale ontwikkelingen, volkshuisvestelijke opgaven en beleidskeuzes als de betaalbaarheid en nieuwbouw. Bij het onderzoek wordt ook gekeken naar de meest effectieve inzet van de bestaande middelen binnen de sector (waaronder collegiale ondersteuning en herverdeling) en naar welke financiële stimuleringsinstrumenten, zoals een Duurzaamheidsinvesteringsaftrek (DIA), wenselijk zijn. Bij dit onderzoek worden Aw en WSW betrokken.
e. De Rijksoverheid stelt in 2019 een standaard op voor zestien dominante woningtypen. De uitkomsten van het overeengekomen onderzoek naar de financiële positie geven inzicht in welk tussendoel, op welk moment en onder welke condities haalbaar is. Vervolgens maken partijen afspraken over tussendoelen voor 2030.
f. De overeen te komen normstelling voor 2030 zal gebaseerd zijn op CO_2-besparing en ruimte bieden aan kostenefficiënte en no-regret keuzes en verschillende verduurzamingsstrategieën binnen de kaders van de regionale warmtevisies en wijkplannen. Bij het bepalen van de norm voor 2030 wordt recht gedaan aan verschillen in bezit (zoals type woningen, monumenten en sloop).
g. In 2025 vindt een evaluatie plaats van de afspraken. Hierbij worden middelen, opgaven (alle) en randvoorwaarden meegenomen. Ook met het oog op de opgave van de corporaties na 2030.
h. Daarnaast werken partijen aan het wegnemen van belemmeringen en split-incentives (in wet- en regelgeving, ook financiële instrumenten) voor verduurzaming en het creëren van de juiste randvoorwaarden zoals het uitwerken van een woonlastenbenadering.
i. Voor de corporaties is verder randvoorwaardelijk dat gemeenten tijdig hun wijkplannen klaar hebben en dat ook andere gebouweigenaren verduurzamen.

C2 Mobiliteit

C2 Mobiliteit

C2.1 Visie en ambitie 2050

Zorgeloze mobiliteit, voor alles en iedereen in 2050. Geen emissies, uitstekende bereikbaarheid toegankelijk voor jong en oud, arm en rijk, valide en mindervalide. Betaalbaar, veilig, comfortabel, makkelijk én gezond. Slimme, duurzame, compacte steden met optimale doorstroming van mensen en goederen. Mooie, leefbare en goed ontsloten gebieden en dorpen waarbij mobiliteit de schakel is tussen wonen, werken en vrije tijd.

Dit is de visie die de deelnemers aan de Mobiliteitstafel willen bereiken door in te zetten op een integrale benadering van het mobiliteitssysteem, waarbij alle modaliteiten en de infrastructuur optimaal worden ontwikkeld en benut én uiteindelijk alle modaliteiten schoon zijn. Hiermee wordt niet alleen voldaan aan de afspraken van Parijs, maar wordt ook een significante bijdrage geleverd aan de terugdringing van overige milieuschade.

Voorwaarden voor een toekomstbestendig mobiliteitssysteem
Het kabinet heeft aan de tafel gevraagd om effectieve maatregelen te zoeken, die passen in het meest kosteneffectieve pad naar 2050[13]. Het kabinet geeft aan niet doof te zijn voor eventuele aantoonbaar betere ideeën om de opgave te realiseren dan de beleidsvoornemens opgenomen in het regeerakkoord. Het doel is een evenwichtig en toekomstgericht pakket aan afspraken. Het is voor het kabinet evident dat de afspraken in het Klimaatakkoord meer moeten zijn dan een optelsom van deelbelangen. Een integrale aanpak is nodig, waarbij de landelijke overheid regie voert, regionale overheden met ruimtelijke maatregelen inzetten op ruimte-efficiënte en zero-emissie mobiliteit, en werkgevers samen de massa creëren om zero-emissie woon-werk en werk-werk verkeer te stimuleren. Het publieke belang moet voor alle betrokken partijen voorop staan. Daarbij hoort dat het akkoord naast CO_2-reductie, ook borgt dat bestaande publieke doelstellingen niet ter discussie staan.

In het perspectief van deze opdracht en de doelen voor 2030 en 2050 concludeert de Mobiliteitstafel dat de bestuurlijke kaders en uitgangspunten uit het Regeerakkoord ontoereikend zijn om het mobiliteitssysteem toekomstbestendig te maken. De langetermijnhorizon van een robuust mobiliteitssysteem vereist diverse systeemveranderingen.

De Mobiliteitstafel stelt dat de volgende drie maatregelen onmisbaar zijn, en in 2019 uitwerking vergen voor zo spoedig mogelijke invoering:

1. *De Rijksoverheid vormt het Infrastructuurfonds om naar een mobiliteitsfonds*. Toewerken naar zorgeloze mobiliteit sluit aan op de omvorming van het Infrastructuurfonds tot een Mobiliteitsfonds dat door het huidige kabinet wordt uitgewerkt en waarin vanaf 2030 niet langer de modaliteit maar de mobiliteitsopgave centraal staat. Deze omvorming is nodig om beter in te kunnen spelen op een optimale benutting van bestaande infrastructuur, het stimuleren van intelligente transportsystemen als de zelfrijdende auto, CO_2-neutrale mobiliteitsoplossingen en Mobility as a Service. Belangrijk hierbij is om de nieuwe uitgangspunten bij het Mobiliteitsfonds op korte termijn al toe te passen bij nieuwe opgaven, zoals het nadrukkelijker meewegen van slimme maatregelen waarmee de flexibiliteit tussen de modaliteiten (OV, weg, waterweg, fiets) wordt vergroot. Extra investeringen om bestaande en nieuwe knelpunten in (stedelijke) bereikbaarheid op te

[13] Zoals opgenomen in de Kamerbrief Kabinetsinzet voor het Klimaatakkoord (23 februari 2018) en Opdracht voorzitter sectortafel Mobiliteit.

lossen en modal shift een verdere impuls te geven acht de tafel noodzakelijk[14]. De huidige budgettaire ruimte is op dit moment niet toereikend.

2. *Overheden maken tempo met regionale mobiliteitsplannen en een daarmee samenhangend nationaal mobiliteitsplan*. Voor het realiseren van zorgeloze mobiliteit heeft iedere regio een specifieke integrale aanpak nodig. De regionale schaal is hét schaalniveau om met concrete oplossingen en maatwerk te komen. Overheden werken daarom al samen, bijvoorbeeld in de bereikbaarheidsprogramma's in de Metropoolregio Amsterdam (MRA), Metropoolregio Rotterdam-Den Haag (MRDH) en de Utrechtse metropoolregio (U Ned), om toekomstbestendige oplossingen voor bereikbaarheidsopgaven te realiseren (plannen voor infrastructuur, aanbod van (keten)mobiliteit, en sturing op ruimte en gedrag). Deze plannen vormen de gedeelde basis voor gezamenlijke investeringen en de afspraken uit het Klimaatakkoord worden hier onderdeel van. In gebieden waar nog geen passende governance structuur is, wordt deze ontwikkeld. Samenwerking van overheden in deze regionale programma's is cruciaal (en equivalent aan de Regionale Energiestrategieën (RES). Op een bestuurlijk overleg begin 2019 wordt daarom een uitvoeringsagenda vastgesteld voor het proces om zowel de regionale programma's aan te haken als om tot een nationaal programma te komen. De plannen worden uiteindelijk in het kader van het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT) vastgesteld.

3. *Een verkenning naar een andere bekostigingssystematiek.* Het kabinet constateert in de kabinetsappreciatie van 5 oktober 2018 dat: "de transitie op termijn structurele gevolgen heeft voor de inkomsten van de overheid, bijvoorbeeld doordat de inkomsten via de energiebelasting op aardgas en verschillende belastingen in de mobiliteitssector teruglopen. Daarom zal het kabinet zich, als onderdeel van de verkenning voor de verbetering van het belastingstelsel, buigen over de mogelijkheden deze endogene belastingderving op te vangen".

   Tevens hecht het kabinet eraan dat deze herziening de afspraken uit het regeerakkoord van 100% zero-emissie nieuwverkoop vanaf 2030 en de uitfasering van fiscale stimulering wanneer elektrisch het nieuwe normaal wordt, binnen bereik brengt.

   In de uitwerkingen die de Mobiliteitstafel heeft gedaan om de klimaatdoelstellingen te realiseren is de problematiek zeer manifest geworden. Om enerzijds een ambitieuze stimulering van elektrisch rijden voor een breed publiek te realiseren en anderzijds de overheidsinkomsten op peil te houden én de elektrische rijders op termijn ook een reële bijdrage aan het mobiliteitssysteem te laten leveren is een herziening van het stelsel noodzakelijk.

   In het huidige systeem ligt de nadruk op belasten van bezit (BPM/MRB) en betalen naar gebruik van fossiele brandstoffen (accijns). De Rijksoverheid zal in 2019 een verkenning uitvoeren hoe de autobelastingen op termijn anders vormgegeven kunnen worden, waarbij wederom een op proportionele bijdrage gerichte vorm van heffen zal worden uitgewerkt. De omvorming moet voor de Rijksbegroting "neutraal" worden vormgegeven. Met de verkenning wordt gewerkt aan een oplossing voor de derving in het autodomein en niet aan andere financiële vraagstukken op rijksniveau. Anderzijds dient wel te worden gewaarborgd dat het systeem geen terugval in middelen uit het autodomein voor de algemene middelen betekent.

   Het gewenste, toekomstige belasting- en heffingssysteem past bij het eindbeeld dat de

[14] Decentrale overheden nemen in dit akkoord een neutrale positie in waar het investeringen en belastingopbrengsten betreft. Dat geldt in het bijzonder ook voor de bepleite verkenning in punt 3 hieronder.

Mobiliteitstafel geeft van zorgeloze mobiliteit. Dit betreft zowel personen- als goederenvervoer. De reiziger en de vervoerder staan centraal. Prijsprikkels zijn gericht op optimale intermodale mobiliteitskeuzes voor de reiziger. Zij zetten aan tot bewust reisgedrag over weg, spoor en water en gelden ook voor fiets en openbaar vervoer. Het huidige systeem van betalen voor bezit en betalen naar gebruik van fossiele brandstoffen zal in verband met de elektrificatie van het vervoer over moeten gaan naar een ander systeem, waarmee gericht(er) kan worden gestuurd op bereikbaarheid, milieu- en leefkwaliteit.

De leden van de Mobiliteitstafel hebben een voorstel voor dergelijke (deel)verkenning opgesteld. Het kabinet zal dit voorstel benutten als input bij de uitwerking van de verkenning.

Het bereiken van een volledig duurzaam mobiliteitssysteem in 2050 vereist ingrijpende systeemveranderingen en de inzet van een groot aantal CO_2-reducerende maatregelen. Het missiegedreven meerjarig kennis- en innovatieprogramma legt hiervoor de basis. Het is niet mogelijk om een blauwdruk te maken voor de marsroute waarmee het 2050 doel gehaald kan worden. Er zijn grote onzekerheden met betrekking tot o.a. de ontwikkeling van het potentieel en de kosten van bestaande en nieuwe oplossingsrichtingen, de acceptatie van deze innovaties, en de respons van actoren op beleidsmaatregelen. Gegeven deze onzekerheden en complexiteit is adaptief programmeren nodig om de benodigde transities doelgericht te managen. De voor adaptief programmeren benodigde kennis dient objectief en onafhankelijk te zijn en op een transparante, navolgbare en consistente wijze tot stand te komen. Hiervoor is een infrastructuur van kennis noodzakelijk.

Globale ontwikkelingen in de tijd
De ontwikkelingen in de mobiliteitssector voltrekken zich via uiteenlopende patronen en in verschillende snelheden. Hoe het toekomstbeeld eruit gaat zien is niet met zekerheid te voorspellen. Wel is zeker dat mobiliteit schoner, slimmer en anders zal zijn dan in het verleden. De rode draden zijn in onderstaand schema samengevat.

	2019-2030	2030-2050
Schoner (modaliteiten)	Elektrische personenauto's worden concurrerend (rond 2025). Laadinfrastructuur voor elektrische voertuigen wordt verder uitgerold, incl. eventuele netaanpassingen.	Zero-emissie is de norm; zelfrijdende voertuigen breken door.
	Snelle groei van elektrische bestelbusjes, OV-bussen en lichte vrachtauto's (in 2025 zero-emissie milieuzones in veel binnensteden).	Zero-emissie is de norm; zelfrijdende voertuigen breken door.
	Ook voor zwaar wegvervoer komen er steeds meer elektrische alternatieven (batterij elektrisch en waterstof) in gebruik. Tijdelijk gebruikt zwaar wegvervoer duurzame en synthetische biofuels/biokerosine/bioLNG als overgangsbeleid naar zero-emissie energiedragers. Duurzame biobrandstoffen bij voorkeur voor modaliteiten waarvoor nog geen alternatieven voor handen zijn (scheepvaart en luchtvaart). Ook: opkomst elektrisch (incl. waterstof); aanpassing laad- en tankinfrastructuur	Zero-emissie wordt dominant (waterstof elektrisch) en norm in vrachtverkeer; zelfrijdende voertuigen breken door; elektrisch en synthetische brandstoffen vormen hybride standaarden.
Slimmer	Personenvervoer: zero-emissie-modaliteiten worden steeds aantrekkelijker en sluiten steeds beter op elkaar aan. 'Slim laden' wordt een standaard voor elektrische voertuigen en daarmee onderdeel van het elektriciteitssysteem. Informatiesystemen bepalen steeds vaker reisgedrag. In de ruimtelijke ordening worden duurzaamheids- en bereikbaarheidscriteria zwaarwegend.	Dominant: schone mobiliteit is een dienst; vervoersmiddelen zijn laagdrempelig toegankelijk, eigen bezit (vooral in stedelijke gebieden) minder noodzakelijk en aantrekkelijk. Mobiliteitscriteria mede-structurerend voor ruimtelijke inrichting. Steden zijn ingericht op optimale bereikbaarheid, met bijzondere aandacht voorlopen, fietsen en OV.
	Logistiek: stedelijke zero-emissie milieuzones nemen grote vlucht, evenals bundeling van toeleverende vervoerstromen naar en binnen stedelijke regio's door ketenregie en innovatieve logistieke systemen.	Ketenregie en innovatieve zero-emission-concepten zijn de norm
Anders	Personenvervoer: reisgedrag meer contextafhankelijk. Vaker gecombineerde vervoerssystemen met grotere rol voor OV en fiets. Meer thuiswerken en teleconfereren.	Digitale innovaties en zelfrijdende auto's leiden tot geheel nieuw en moeilijk voorspelbaar mobiliteitsgedrag.
	Logistiek: grotere rol voor multimodale hubs	Multimodale hubs hebben centrale scharnierfunctie in logistieke ketens.

C2.2 Opgave en ambitie 2030

De sectordoelstelling voor mobiliteit is een maximale CO_2-uitstoot van 25 Mton in 2030. Uitgaande van de huidige emissies en de verwachte mobiliteitsontwikkelingen leidt dit tot een reductieopgave van minimaal 7,3 Megaton CO_2 in 2030, als tussendoel naar het nationale doel om in 2050 de CO_2-uitstoot met minimaal 95 procent ten opzichte van 1990 terug te dringen. In zijn Voorstel voor hoofdlijnen onderscheidt de Mobiliteitstafel vier thema's die samenhang vertonen en zich lenen voor een verdere verdiepingsslag. Deze thema's zijn ook terug te vinden in de taakopdrachten van het Klimaatberaad. Voor de Mobiliteitstafel is onderscheid gemaakt in vier grote thema's plus een verkenning. Hieronder de hoofddoelstellingen per thema:

- Duurzame energiedragers
  - Hernieuwbare energiedragers
  - Stimuleren waterstof
  - Duurzaam inkopen overheden
- Stimulering elektrisch (personen)vervoer
  - 100% emissieloze nieuwverkoop van personenauto's in 2030
- Verduurzaming logistiek
  - Middelgrote zero-emissiezones stadslogistiek in 30 tot 40 grotere gemeenten in 2025
  - Zero-emissie bouwverkeer en mobiele werktuigen
  - Klimaatneutrale en circulaire grond-, weg- en waterwerken (GWW)
  - 30% reductie van de CO_2-uitstoot door achterland en continentaal vervoer in 2030
  - Binnenvaart
- Verduurzaming personenmobiliteit (inclusief zakelijk reizen, OV en fiets)
  - 8 miljard zakelijke (auto)kilometers minder in 2030
- Verkenning andere vormen van bekostiging mobiliteit

Samenwerking is en blijft essentieel. Partijen hebben afgesproken dat de publiek private samenwerkingsovereenkomsten op het gebied van elektrisch rijden (FET), waterstof (H2 Platform) en duurzame biobrandstoffen (Platform duurzame biobrandstoffen inclusief bioLNG) worden gecontinueerd en geïntegreerd.
Hieronder volgt een beleidspakket dat maximaal inzet op de gewenste CO_2-reductie en naast kosteneffectiviteit zoveel mogelijk bijdraagt aan de andere waarden van mobiliteit en mag rekenen op brede maatschappelijke steun.
Hieronder volgt een beleidspakket dat maximaal inzet op de gewenste CO_2-reductie en naast kosteneffectiviteit zoveel mogelijk bijdraagt aan de andere waarden van mobiliteit en mag rekenen op brede maatschappelijke steun.

C2.3 Afspraken Duurzame hernieuwbare energiedragers in mobiliteit

Centraal in de vergroening van de mobiliteitssector staat de beweging naar het gebruik van meer duurzame energie voor alle transportmodaliteiten op weg, water en in de lucht. Naast een gedragsverandering in onze personenmobiliteit die moet leiden tot minder kilometers, meer deelauto's, meer fietsen en OV, is het nodig dat er zo snel mogelijk een transitie plaatsvindt naar 0 procent fossiele brandstoffen in het vervoer.

Dit vraagt om inzet op batterij (hernieuwbaar) elektrisch, groene waterstof, zonne-energie, hernieuwbare brandstoffen zoals *Power-to-X* en synthetische brandstoffen en duurzame biobrandstoffen. In de strategie voor het verduurzamen van de verschillende vervoersmiddelen ligt de prioritering op elektrificeren en is de inzet van hernieuwbare brandstoffen een middel om tijdig de emissiereducties te bereiken. De hoop en verwachting is dat de elektrificering van het personenvervoer en korte afstandstransport zich sterk zal versnellen de komende jaren, waardoor de emissiereducties op deze wijze gerealiseerd kunnen worden, en grootschalige inzet van biomassa in deze sectoren niet noodzakelijk is voor het bereiken van de nationale doelstellingen. De in dit hoofdstuk opgenomen 2 Mton vormt daarmee een plafond voor het wegverkeer én een communicerend vat met de in het volgende hoofdstuk opgenomen maatregelen voor elektrificering. De schaarse duurzame biobrandstoffen worden bij voorkeur ingezet voor de zwaardere segmenten daarbinnen. Daarbij wordt gestuurd op een lage CO_2-emissie in de brandstofketen van alle energiedragers.

Hernieuwbare energiedragers

Bij de inzet van hernieuwbare brandstoffen is duurzaamheid een randvoorwaarde zowel kwalitatief als kwantitatief. Om de duurzaamheid te borgen van de hernieuwbare brandstoffen

die in Nederland worden ingezet voor het behalen van de Europese doelstelling voor hernieuwbare energie in transport, zijn de Europese duurzaamheidseisen van de nieuwe Europese Richtlijn hernieuwbare energie (artikel 29 van RED II: *Renewable Energy Directive*) leidend. Het is alleen mogelijk om voor hernieuwbare biobrandstoffen die naast deze Europese doelstelling worden ingezet afwijkende nationale duurzaamheidscriteria te hanteren. Daarnaast zal de Europese Commissie op grond van de RED II in februari 2019 criteria vaststellen welke biobrandstoffen een hoog risico hebben op indirect veranderend landgebruik (*indirect land use change: ILUC*) en vervolgens richting 2030 afgebouwd dienen te worden. De huidige praktijk waarbij geen inzet plaatsvindt van biobrandstoffen geproduceerd uit palm- en sojaolie in Nederland, wordt voortgezet.

Afspraken

Partijen spreken af:

a. In breder kader neemt het kabinet het initiatief voor een integraal duurzaamheidskader voor alle biomassa (zie D.2 Biomassa) om een consistent kader over de verschillende sectoren waar biomassa wordt ingezet, te verzekeren. Aan een speciale (SER-) commissie wordt advies gevraagd over dit duurzaamheidskader, daarbij zullen ook stakeholders worden geconsulteerd. Naar verwachting is dit kader in 2019 beschikbaar. Daarbij wordt bijzondere aandacht besteed aan borging, uitvoerbaarheid en handhaafbaarheid.
b. Het implementatieproces van RED II is gestart en moet vóór 1 juli 2021 zijn afgerond. Het duurzaamheidkader is in principe leidend bij de implementatie van de REDII, tenzij dit niet mogelijk is door de verplichtingen uit de RED II of om redenen van borging, uitvoerbaarheid of handhaafbaarheid.
c. Om de afgesproken klimaatdoelstellingen te realiseren wordt naast de inzet van elektriciteit en waterstof, maximaal 27 PJ hernieuwbare brandstoffen in het wegverkeer bovenop het 2030 scenario van de Nationale Energieverkenning (NEV) 2017 ingezet. De 27 PJ komt (in de formele CO_2-berekeningen) overeen met een CO_2-reductie van 2 Mton.
d. Afspraak is om in de Wet milieubeheer een verplichting hernieuwbare energie in transport vast te leggen. Voor het vaststellen van de hoogte van deze verplichting zal gekeken worden naar het aandeel hernieuwbaar elektriciteit in vervoer en het aandeel hernieuwbare brandstoffen (inclusief de 27 PJ). In nieuwe wetgeving zullen ook bepalingen opgenomen worden over de wijze waarop in de keten op CO_2-emissies gestuurd gaat worden. In het integraal duurzaamheidskader biomassa wordt bepaald op welke wijze de CO_2-emissies veroorzaakt door indirect veranderend landgebruik (ILUC) bij berekeningen in de CO_2-emissies in de biomassaketen meegenomen gaan worden.
e. Partijen verkennen onder regie van de Rijksoverheid de mogelijkheden voor de inzet van Green Truck Fuel. Voorwaarde daarbij is dat naar het oordeel van het PBL de CO_2-reductie daadwerkelijk behaald gaat worden, de brandstof voldoet aan de duurzaamheidseisen van het duurzaamheidskader en er geen lock-in ontstaat die de introductie van zero-emissie voertuigen vertraagt.
f. Veel biobrandstoffen worden nu al uit afvalstoffen en residuen geproduceerd. De toename in biobrandstoffen moet overwegend worden gehaald uit duurzame reststoffen (met inbegrip van cascadering). Dit past binnen de doelstelling van het kabinet om biomassa zo hoogwaardig mogelijk in te zetten en bij het ontwikkelen van de circulaire economie. Daarom komen alle partijen overeen dat voor het realiseren van deze hernieuwbare energiedoelstelling voor transport (inclusief de 27 PJ) in ieder geval niet meer additionele biobrandstoffen uit voedsel- en voedergewassen in Nederland worden ingezet dan het niveau van 2020. Dit zal bij de implementatie van RED II in nationale regelgeving worden verankerd. Daarmee wordt bevorderd dat de groei wordt gerealiseerd met duurzame geavanceerde biobrandstoffen, geproduceerd uit afval en residuen.
g. Biobrandstoffen van landbouwgewassen (niet zijnde voedsel- en voedergewassen) met een laag ILUC-risico die voldoen aan de wettelijk kaders van RED I en RED II worden nu niet in Nederland ingezet. Partijen maken in 2019 afspraken over de toekomstige inzet en

het geldende duurzaamheidskader, en gaan in die periode niet over tot de extra inzet van genoemde gewassen.

h. Om het veld te ondersteunen in deze transitie zijn ook andere stimuleringsmaatregelen aanwezig, zoals de nieuwe regeling Stimulering Duurzame Energieproductie (SDE++). Het Rijk reserveert 200 miljoen euro. Het voornemen is deze middelen in te zetten op het vergroten van om de productie van en innovatie op duurzame geavanceerde biobrandstoffen en hernieuwbare synthetische brandstoffen. Het Rijk bekijkt welk instrumentarium hiervoor het meest geschikt is. Het Rijk zal deze middelen niet eerder dan vanaf 2020 inzetten. Partijen maken afspraken welke productie van deze hernieuwbare brandstoffen in Nederland hiervoor in aanmerking komt voor de SDE++ en dat deze productie, aanvullend is op de Europese verplichting voor hernieuwbare energie, en passend is binnen het duurzaamheidskader.

i. Een belangrijke aanjager voor de infrastructuur is de Europese Alternative Fuels Infrastructure Directive (AFID), die voorschriften geeft voor de uitrol van tank- en laadinfrastructuur. Het veld aan vervoermiddelen is divers en kan op diverse wijzen ondersteund worden. De Rijksoverheid en decentrale overheden zullen, in samenspraak met de regionale programma's voor slimme en duurzame groei, een integraal plan opstellen voor de behoefte in Nederland aan alternatieve tank- en laadinfrastructuur inclusief opslag. Dit plan wordt afgestemd met marktpartijen en zal worden opgenomen in de rapportage over het nationale beleidsplan infrastructuur voor alternatieve brandstoffen dat eind 2019 zal worden opgeleverd. De nationale agenda laadinfrastructuur zal daar onderdeel van uitmaken. De wettelijke verplichtingen vanuit de Europese AFID-richtlijn zal worden gemonitord.

j. Naast de afspraken over het rijkswegennet (zie de Nationale Agenda Laadinfrastructuur, bijlage op www.klimaatakkoord.nl) spreken de Rijksoverheid, het Interprovinciaal Overleg (IPO)/de Vereniging van Nederlandse Gemeenten (VNG) en leveranciers van energiedragers voor vervoer ook voor het onderliggende wegennet af om in de concessieverlening op tankstations de tank- en laadinfrastructuur voor duurzame energiedragers voor vervoer te versnellen. Met betrokken partijen, decentrale overheden en het NEN maakt de Rijksoverheid de benodigde aanpassingen op het gebied van veiligheid. Partijen zorgen voor een heldere en eenduidige informatievoorziening naar de consument voor alle hernieuwbare brandstoffen op en rond het wegennet en bij publiektoegankelijke tank- en laadinfrastructuur conform vereisten uit de AFID-richtlijn.

Stimuleren Waterstof

De ontwikkeling van waterstof is belangrijk als energiedrager in de mobiliteit, zeker voor het zware transport. Afhankelijk van de marktontwikkelingen zijn aanvullende maatregelen nodig. Binnen het personenvervoer wordt uitgegaan van 15.000 brandstofcel-voertuigen (FCEV = *Fuel Cell Electric Vehicles*) in 2025, mogelijk doorgroeiend naar 300.000 voertuigen in 2030. De verwachte energiebehoefte aan waterstof bedraagt bij deze aantallen 141 miljoen kg per jaar in 2030.

Aanvullend op de afspraken over Elektrisch Vervoer (zie C2.4), spreken partijen af:

a. Het H2 Platform stelt een *Convenant stimulering waterstofmobiliteit* op – samen met autoproducenten (*Original Equipment Manufacturers*: OEM's), brandstof-/waterstofleveranciers, leasemaatschappijen, zakelijke gebruikers en overige stakeholders. Het convenant heeft als ambitie de realisatie van 50 waterstoftankstations, 15.000 FCEV-personenauto's en 3.000 zware voertuigen met een brandstofcel op waterstof in 2025, als strategische basis voor versnelde groei richting 2030 en met name 2050. OEM's, brandstof-/waterstofleveranciers, leasemaatschappijen en zakelijke gebruikers zeggen in het convenant toe dat zij zich inspannen voor tijdige en adequate allocatie van voertuigen, het tijdig bouwen van tankstations, het aggregeren van vraag daaromheen en dat zij via innovatie en schaalvergroting streven naar een reductie in investeringskosten voor H2 tankinfrastructuur van gemiddeld 10 procent per jaar. Om voornoemde doelen in 2025 te bereiken de deelnemers van het H2 Platform en het

ministerie van IenW zullen samenwerken om Europese fondsen (zoals CEF/TEN-T en TEN-E CVD fund, FCHJU, Interreg) maximaal aan te wenden voor het bereiken van de gestelde doelen.

Duurzaam inkopen, bussen, doelgroepenvervoer, reinigingsvoertuigen

a. De Rijksoverheid stimuleert de verduurzaming van de eigen vloot door de inzet van schone voertuigen, duurzame energiedragers en het programma Duurzaam Inkopen (o.a. elektrificatie wagenpark batterij en waterstof elektrisch). De Rijksoverheid zal met de decentrale overheden overleggen hoe zij hierbij kunnen aansluiten (zie ook hoofdstuk Voorbeeldrol Rijksoverheid). Daarnaast treedt de Rijksrederij op als *launching customer* voor duurzame biobrandstoffen in vaartuigen en zet Defensie waar mogelijk duurzame biobrandstoffen in al hun operationele voer-, vaar- en vliegtuigen in.

b. Provincies, vervoersregio's, netbeheerders, energieproducenten, de Rijksoverheid en het bedrijfsleven werken samen aan de verdere uitrol en opschaling van zero-emissie bussen en de noodzakelijke alternatieve tank- en laadinfrastructuur door middel van het *Bestuursakkoord zero-emissie bus* (BAZEB). In 2025 zullen alle nieuw instromende OV-bussen zero-emissie zijn, zodat in 2030 alle ongeveer 5.000 OV-bussen zero-emissie zijn (BAZEB zit reeds in de NEV). Na 2025 is de verwachting dat de markt voor batterij-elektrische bussen volwassen is. Voor waterstofbussen is de verwachting dat in 2025 ook flinke sprongen gemaakt zullen zijn. In de tussenliggende periode kent de *businesscase* nog een onrendabele top, die binnen de huidige werkwijze onvoldoende snel daalt. Bundelen van vraag (over de diverse concessies), nieuwe financieringsarrangementen (waarbij risico's worden verlegd – bijvoorbeeld via leaseconstructies – en kapitaallasten voor projecten worden verlaagd met publieke leningen) en het betrekken van het Nederlands bedrijfsleven en internationale exportkansen moeten zorgen voor een snellere daling van de kostprijs. De Rijksoverheid en het IPO hebben het initiatief genomen voor het ontwikkelen van een roadmap die deze vragen adresseert en waarvan het resultaat in 2019 opgeleverd moet zijn.
   Om te voorkomen dat vervoerders de *businesscase* voor zero-emissie bussen nu niet rond krijgen en de invoer van zero-emissie materieel uitstellen naar een latere concessieperiode, werken de Rijksoverheid en concessie verlenende overheden al samen. Dekking vinden voor de onrendabele top vraagt maatwerk per project en het ondersteuningspakket moet in hoofdzaak worden gedekt uit de nationale en internationale co-financieringsinstrumenten (zoals CEF/TEN-T en TEN-E, FCHJU, Interreg, MIA/Vamil en DKTI)[15] en uit gezamenlijk te ontwikkelen (innovatieve) financieringsconstructies (arrangementen) met nationale en Europese publieke, semipublieke (zoals InvestNL en InvestEU) en private instellingen.
   De Rijksoverheid en concessie-verlenende overheden zeggen toe de organisatie rondom BAZEB te versterken door samen met alle betrokken partijen vanuit de provincie en de markt (inclusief OEM's) de acties op te pakken die volgen uit de *roadmap*. In het kader van de gezamenlijk *roadmap* zegt de Rijksoverheid toe in de periode 2019-2025 jaarlijks een impuls van circa 10 miljoen euro te organiseren vanuit de nationale co-financieringsinstrumenten, waarbij jaarlijkse monitoring plaatsvindt om overstimulering te voorkomen.

c. Gemeenten, provincies, netbeheerders, energieproducenten, de Rijksoverheid en het bedrijfsleven zullen werken aan de verdere uitrol en opschaling van zero-emissie doelgroepenvervoer middels het *Bestuursakkoord zero-emissie doelgroepen vervoer* (BAZED, dit zit niet in de NEV). Onderdeel hiervan is dat 50% van de taxi's in 2025 zero-emissie zullen zijn.

---

[15] CEF/TEN-T en TEN-E = Connecting Europe Facility (CEF) / Trans European Networks-Transport (TEN-T) en Trans European Networks-Energy (TEN-E). FCHJU = Fuel Cells and Hydrogen Joint Undertaking. Interreg = Interreg Europe, een EU-organisatie die regionale en lokale overheden in Europa helpt om beter beleid te ontwikkelen en leveren. MIA/Vamil = Milieu-investeringsaftrek (MIA) / Willekeurige afschrijving milieu-investeringen (Vamil). DKTI = subsidieregeling Demonstratie Klimaattechnologieën en -innovaties in transport.

d. Gemeenten, provincies, energieproducenten, de Rijksoverheid en het bedrijfsleven zullen begin 2019 een nieuw convenant voor zero-emissie reinigingsvoertuigen uitwerken, inclusief tijdpad.
e. Provincies en gemeenten werken samen om te zorgen dat daar waar nodig in de Regionale Energie Strategieën in de behoefte aan duurzame energie voor duurzaam transport wordt voorzien.

C2.4 Afspraken Elektrisch vervoer

100% emissieloze nieuwverkoop personenauto's in 2030

In zijn appreciatie van 5 oktober onderschrijft het kabinet dat het voorstel van de Mobiliteitstafel om elektrische personenauto's versneld in te voeren, leidt tot een geloofwaardig pad naar de kabinetsambitie van 100 procent emissieloze autoverkoop in 2030. Het kabinet gaf ook een aantal verzoeken mee voor verdere uitwerking. Met het nu voorliggende voorstel geven de partijen aan de Mobiliteitstafel invulling aan die verzoeken. Zo is er expliciet gekeken naar de mogelijkheden voor normering, samenwerking met andere Europese koplopers, aansluiting bij het handelingsperspectief van consumenten en de eventuele grenseffecten. Ook is expliciet gekeken naar de mogelijkheden om de tweedehandsmarkt op gang te brengen.

Centraal in de vergroening van de mobiliteitssector staat de beweging van het gebruik van fossiele brandstoffen naar elektrisch aangedreven voertuigen. Nederland staat in de wereldtop als het gaat om elektrisch vervoer. Zo is bijvoorbeeld het aantal verkochte elektrische auto's in 2018 bijna verdubbeld ten opzichte van 2017 (4,6% van alle verkochte auto's), is Nederland wereldwijd koploper qua aantallen laadpunten per km^2 en per km wegdek en zijn er nu bijna 4.000 voltijdbanen in Nederland in deze sector. De uitgangspunten voor de afspraken over het versnellen van de introductie van elektrisch vervoer zijn kosteneffectiviteit, maatschappelijk draagvlak en een verantwoorde en eerlijke kostenverdeling rekening houdend met vervuiling, gereden kilometers en inkomensverdeling.

De verdere uitwerking heeft geleid tot een samenhangend pakket met normering, flankerend beleid, versnelde uitrol van de laadinfrastructuur en fiscale stimulering. Met deze maatregelen wordt beoogd de regeerakkoord-doelstelling te bereiken om in 2030 alle nieuwe personenauto's emissieloos te laten zijn. Deze doelstelling wordt door alle partijen onderschreven. Realisatie van deze doelstelling leidt tot een vloot van circa 2 miljoen elektrische auto's en 3,5 Mton CO_2-reductie. De benodigde energiebehoefte voor het laden van deze auto's bedraagt 7.100 GWh waarbij 1,8 miljoen laadpunten nodig zijn.
De effecten van dit pakket gaan verder dan alleen de CO_2-besparing. Zo heeft een studie van het PBL uitgewezen dat er aanzienlijke positieve effecten te verwachten zijn op het leefklimaat in met name steden en langs snelwegen, en daarmee op de gezondheid in Nederland. Daarnaast levert een snelle ingroei van elektrische auto's een bijdrage aan de energiebesparing door hun grotere energie-efficiëntie. Ook kan door toepassing van slim (in de tijd flexibel) laden volgens een studie van de netbeheerders honderden miljoenen worden bespaard op de kosten van de benodigde verzwaring van het elektriciteitsnetwerk voor het inpassen van meer hernieuwbare stroom op het net.

Omdat de markt zich snel ontwikkelt, is de Mobiliteitstafel conform de kabinetsappreciatie van mening dat de fiscale stimulering voor de zakelijke markt stapsgewijs kan worden afgebouwd. Bij de fiscale herziening rond 2025 zal de ingroei van elektrisch rijden als "het nieuwe normaal" worden meegenomen. De afspraken over maatregelen en dekking worden voor de gehele periode tot en met 2030 vastgelegd in het klimaatakkoord en de Autobrief III (wettelijke verankering). Dit om het houdbaarheidssaldo in stand te houden. Om deze reden is de omvang van de stimulering zoals is gehanteerd in de berekeningen die ten grondslag liggen aan voorliggend maatregelenpakket vanaf 2025 constant verondersteld. Dit leidt er toe

dat de modelmatige uitkomst van het aandeel nieuwverkopen in 2030 op 65% uitkomt. Het kabinet committeert zich aan een fiscale herziening die de tweede helft van het groeipad naar het streven van 100% in 2030 verzekert. Voor alle fiscale stimulering geldt dat overstimulering moet worden voorkomen en dat kosteneffectiviteit wordt geborgd. Bovendien is een evenwichtige lastenverdeling van belang.

Diverse landen, zowel in Europa als wereldwijd, kennen een inzet op het versnellen van de introductie van elektrisch rijden. In vergelijking met andere landen is de omvang van de voorgestelde stimuleringsmaatregelen voor elektrisch vervoer in Nederland in lijn met wat andere landen al doen (zie de vergelijking met enkele andere Europese landen op www.klimaatakkoord.nl).

De fiscale stimulering is techniekneutraal en geldt voor alle emissieloze auto's inclusief waterstof en zonnecelauto's. In de laadinfrastructuur en het flankerende beleid ligt de focus op de versnelling ten behoeve van batterij elektrisch. De maatregelen voor versnelling van de infrastructuur voor waterstof zijn opgenomen in het hoofdstuk over duurzame energiedragers in de mobiliteit.

I. Normeren van elektrische voertuigen (nationaal en in EU verband)

Nederland werkt intensief samen met andere landen om elektrisch vervoer te stimuleren (bijvoorbeeld in het kader van het *Electric Vehicle Initiative* (CEM – EVI) en het internationale partnerschap voor e-mobiliteit). Ook zoekt Nederland afstemming over Europese normeringen zoals bijvoorbeeld de aanscherping van Europese CO_2-normering voor personen- en bestelauto's en zwaar vrachtvervoer. Als gevolg van EU-regelgeving kan Nederland niet zelfstandig CO_2-normen opleggen. Als een voertuig in een EU-lidstaat een typegoedkeuring heeft verkregen, dan mag dit voertuig in de hele EU verkocht worden, dus ook in Nederland. De regels voor de interne markt staan het verbieden van de verkoop en de parallelimport van voertuigen met een conventionele verbrandingsmotor niet toe, ook niet als dat zou komen vanuit een kopgroep van landen. Wel is normering mogelijk op andere onderdelen die bijdragen aan de groei van elektrisch vervoer, zoals hieronder aangegeven. Dit betreft met name de zakelijke markt, waar de fiscale/financiële stimulering dan ook geleidelijk wordt afgebouwd.

Afspraken

Partijen spreken het volgende af:

a. Partijen (Rijksoverheid en Formule E-Team[16]) spreken af dat de Rijksoverheid de inzet voor stringentere EU-normen onverminderd doorzet en samen met koploperlanden optrekt om elektrisch vervoer te stimuleren en maatregelen daarover af te stemmen. Dit is in lijn met het streven van het kabinet om vanaf 2030 alleen nog emissieloze personenauto's te verkopen. Concrete invulling vindt plaats via koppeling aan de bijeenkomsten van de *green growth coalition*, die voorafgaand aan de Milieuraad plaatsvinden (Koploperconferentie). Naar verwachting komt de Europese Commissie in 2023/2024 met een voorstel voor een nieuwe norm voor de periode na 2030. De inzet van Nederland is om de CO_2-uitstoot van voertuigen ook in Europees verband zo spoedig mogelijk tot nul te reduceren.
b. De Rijksoverheid werkt aan invoering van een normstellende regeling onder de Omgevingswet die begin 2022, of zo veel eerder als mogelijk, wordt ingevoerd bedoeld om de voor het klimaat negatieve effecten van werk gerelateerd verkeer,

[16] Het Formule E-Team is een door de Rijksoverheid ingesteld adviesorgaan o.l.v. een onafhankelijke voorzitter met als leden ANWB, Automotive NL, BOVAG, De Groene Zaak, Energie-Nederland, E-Laad, Interprovinciaal Overleg, Nederlandse Vereniging Duurzame Energie, RAI Vereniging, Natuur & Milieu, Vereniging DOET, Vereniging van Nederlandse Autoleasemaatschappijen, Vereniging van Nederlandse Gemeenten en 3TU. Het adviesorgaan heeft als doel om de ontwikkelingen rond elektrisch vervoer te bevorderen en aan te sluiten bij ontwikkelingen in het buitenland en bij kansen voor groene groei.

goederenvervoer en eigen wagenparken terug te dringen (zie afspraak 2 onder Verduurzaming personenmobiliteit). Partijen spreken af om de mogelijkheden van elektrisch vervoer binnen de regeling maximaal te benutten en om bij bedrijven en andere organisaties elektrisch vervoer (als een van de mogelijkheden om aan de normstelling te voldoen) maximaal onder de aandacht te brengen. De uitwerking van deze afspraak en het vaststellen van de regelgeving ligt bij de Rijksoverheid. IPO, VNG, werkgevers en omgevingsdiensten worden betrokken bij de uitwerking om zo tot een optimale invulling te komen. Dit adviestraject leidt medio 2019 tot een beslissing over de vorm van regelgeving.

c. De Rijksoverheid en decentrale overheden zeggen toe dat bedrijven die hun wagenpark hebben verduurzaamd een voordeel krijgen bij relevante aanbestedingen, ofwel door een hoge mate van duurzaamheid te eisen, ofwel door duurzaamheid op te nemen als zwaarwegende wegingsfactor bij de gunning.
d. Partijen (Rijksoverheid, BOVAG, RAI Vereniging, ANWB) spreken af te werken aan een verbeterde prijsvergelijking van fossiele brandstof en elektrische auto's in de showroom en online, waarin alle vaste kosten over een nog vast te stellen periode (totale kosten van eigendom) zijn verwerkt. De Rijksoverheid onderzoekt daarbij de mogelijkheden voor een verplichting via bijvoorbeeld een aanpassing van het energielabel (als kop op het Europees beleid) en zal daarover in het voorjaar van 2019 besluiten.
e. Partijen (Laad- en tankinfrastructuur partijen en (alternatieve) brandstofleveranciers) komen in samenwerking met de Rijksoverheid tot een invulling van het Nederlandse plan voor de Europese verordening over de methode voor informatievoorziening aan de consument over onderlinge prijsverschillen tussen fossiele en verschillende alternatieve brandstoffen. De Rijksoverheid neemt hiertoe in het kader van de *Program Support Action (PSA) on Price Comparison* van de Europese Commissie deel aan een consortium met acht andere Europese lidstaten om nadere uitwerking te geven aan de toepassing van de nieuwe Europese methodologie voor prijsvergelijking. De toepassing van deze methodologie voor prijsvergelijking (per eenheid) bij tankstations wordt medio 2020 verplicht voor alle Europese lidstaten, voortvloeiend uit de Europese richtlijn infrastructuur alternatieve brandstoffen.
f. Partijen (Rijksoverheid en Formule E-Team) maken afspraken om in de voorwaarden voor het gebruik van een aanschafsubsidie zoals uitgewerkt in het fiscale pakket een beperking op te nemen voor de export van auto's die met de aanschafsubsidie zijn gesteund. Uitwerking van de aanschafsubsidie zal door RVO in samenwerking met de leden van het Formule E-Team gebeuren. De aanschafsubsidie zal uiterlijk medio 2020 worden gepubliceerd. De partijen spannen zich in om deze maatregel al per 1 januari 2020 in te voeren, of een tijdelijke stimuleringsmaatregel in te voeren in de tussenliggende periode, inclusief de dekking daarvoor.
g. De Rijksoverheid stelt capaciteit ter beschikking voor het trekkerschap van het EU-project[17] dat gericht is op het verbeteren, harmoniseren en ontsluiten van informatie over de locatie en de beschikbaarheid van laadpunten en de prijzen van laden voor elektrisch vervoer. In datzelfde project wordt gewerkt aan unieke identificatiecodes voor laadpalen en laadcontracten, gericht op soepele internationale betalingen. Het project zal mogelijk resulteren in Europese regelgeving in de komende jaren.
h. Regionale overheden stellen regionale programma's op waarin afspraken worden gemaakt over:
   - Stimuleringsmaatregelen voor elektrisch vervoer: route naar zo veel mogelijk emissieloos vervoer in 2030 (inclusief verminderen en veranderen);
   - Inkoop van eigen wagenpark: voor lichte voertuigen emissieloos in 2030, voor zware voertuigen (>3500 kg) zoveel mogelijk in 2030;
   - Duurzame inkoop doelgroepenvervoer: zoveel mogelijk emissieloos in 2025, uiterlijk in 2030 volledig emissieloos;
   - Inkoop van opdrachten: voorwaarde emissieloos vervoer uiterlijk in 2030.

[17] Project titel "*Data collection related to recharging/refueling points for alternative fuels and the unique identification codes related to e-mobility actors*"

i. De Rijksoverheid dient in 2019 het wetsvoorstel in om per 1 januari 2021 of zoveel eerder als mogelijk gedifferentieerde parkeertarieven wettelijk mogelijk maken. De gemeenten zullen in hun parkeerbeleid een afweging maken over het inzetten daarvan in combinatie met andere maatregelen om het effect hiervan zo groot mogelijk te maken.
j. De Rijksoverheid zal zorgen dat het rijkswagenpark in 2028 volledig emissieloos is. De Rijksoverheid zal deelnemen in Anders Reizen en ambieert minimaal 50% CO_2-reductie op de eigen gerelateerde mobiliteit in 2030 via onder andere personeelsbeleid en cao-onderhandelingen. Tevens wordt de hiervoor benodigde laadinfrastructuur bij rijksgebouwen en overige rijkskantoren en locaties gerealiseerd (circa 2.400 laadpunten).

II. Flankerende maatregelen: Wat doet de sector en wat doen regio's?

Bij de overstap van conventionele brandstofauto's naar elektrische auto's is sprake van een systeemtransitie die alleen mogelijk kan worden gemaakt door gelijktijdige interventie op alle vlakken. Naast normering en financiële prikkels om de overstap naar een brede introductie mogelijk te maken en het zorgen voor afdoende laadinfrastructuur zijn ook flankerende maatregelen noodzakelijk. Hiermee zal de drempel voor de overstap naar elektrisch vervoer verder wordt verlaagd.

Afspraken

Partijen spreken het volgende af:

<u>Communicatie</u>

a. Partijen (de leden van het Formule E–Team) starten in 2019, naast de eigen communicatie, een centrale campagne over de mogelijkheden, voordelen van en ervaringen met elektrisch rijden gericht op de juiste doelgroep(en) en met gerichte boodschap(pen) die (voor)oordelen van elektrisch rijden onder de aandacht moeten brengen. Inclusief een deel gericht op het elektrificeren van de zakelijke vloot, private lease en autodelen. Goede voorbeelden in het mobiliteitsbeleid van bedrijven zullen daarbij actief gecommuniceerd worden. De campagne wordt gekoppeld aan de site NederlandElektrisch.nl.
b. Partijen (de leden van het Formule E-Team) zorgen, naast eigen communicatie naar hun achterban, dat er in 2019 een centrale website beschikbaar is, met daarin zowel voor consumenten, als ook voor verkopers en beleidsmakers alle informatie die relevant is voor de introductie van elektrisch vervoer. Hiertoe zal de huidige website NederlandElektrisch.nl verder worden uitgebouwd.
c. Partijen (BOVAG en RAI Vereniging) zorgen dat verkopers van auto's, naast de technische kennis van EV-auto's die via merken wordt uitgerold, voor zover niet aanwezig, ook kennis hebben over alle consumentenaangelegenheden in Nederland in relatie tot elektrische personenauto's. Hiertoe wordt in 2019 een branche-brede opleiding ontwikkeld en aangeboden.
d. Partijen (ANWB, BOVAG, RAI Vereniging en Vereniging van Nederlandse Autoleasemaatschappijen VNA) zorgen in samenwerking met het Nationale Kennisplatform Laadinfrastructuur dat de kopers van elektrische auto's bij de aankoop van hun auto geholpen kunnen worden met de aanvraagprocedures van de gewenste laadinfrastructuur.
e. Partijen (ANWB, BOVAG, RAI Vereniging en VNA) verkennen in 2019 de mogelijkheden voor het ontwikkelen een tool waarin de brandstofkosten op basis van de opgegeven gecertificeerde verbruikscijfers en kWh prijs (gedifferentieerd naar privé en zakelijk en AC en DC) en de energiekosten voor het voertuig onder vergelijkbare condities kunnen worden vergeleken. Deze verkenning zal worden gestart op basis van de transparante prijsvergelijkingen die per 1 augustus 2019 worden ingevoerd.
f. Partijen (BOVAG en RAI Vereniging) zorgen in samenwerking met de Rijksoverheid dat eind 2019 universele technische trainingen voor het kunnen en mogen werken aan elektrische voertuigen en hoogspanning beschikbaar zijn voor derden en dat ze gebaseerd zijn op de normen NEN 9140 Veilig werken aan e-voertuigen, NEN 3140 'Bedrijfsvoering van elektrische installaties, Branchenorm Veilig werken aan Elektrische voertuigen (EV) en Hybride elektrische voertuigen (HEV) in garagewerkplaatsen. Leveranciers van elektrovoertuigen zullen hiertoe materiaal aanleveren dat beschrijft hoe dient te worden

omgegaan met het werken aan e-auto's specifiek van hun merk. Via overheidsvoorlichting zal dit onder de aandacht gebracht gaan worden van derden.

g. Partijen (BOVAG en RAI Vereniging) ontwikkelen een duurzaam personeelsbeleid om voorbereid te zijn op de versnelling van de komst van elektrische voertuigen.

Batterijcheck en -garantie

De garantietermijn voor batterijen is in de afgelopen jaren sterk verlengd. Voor nieuwe auto's geldt dat de garantie op de batterij tot gemiddeld zo'n 8 jaar met maximum kilometrages van 100.000 km zelfs onbeperkt is. Dit voldoet in veel gevallen voor het geven van voldoende zekerheid aan kopers. Met een toenemende verkoop in de tweedehandsmarkt is er daarbovenop behoefte aan duidelijkheid over de status van de batterij. Deze kan met verschillend gebruik afwijken en is een bepalende factor in de waarde van de auto. Een gedetailleerde check op de status van de batterij is echter niet voor alle merken beschikbaar, waardoor het in nationaal verband (NEN: kennisnetwerk voor normontwikkeling en normtoepassing) niet is gelukt een universeel toepasbare, gecertificeerde batterijcheck te ontwikkelen. Wel lopen er ontwikkelingen in Europa die op termijn mogelijk zullen leiden tot eisen voor de inzettermijn van de batterij.

Ander aandachtpunt is dat de markt voor toepassingen van gebruikte batterijen nog volop in ontwikkeling is en de restwaarde dus vaak nog ondergewaardeerd is. Zo kunnen batterijen worden ingezet voor stabilisatie van het energienetwerk en kunnen deze interessant zijn voor de terugwinning van grondstoffen of het opwaarderen. Zo lijkt er een trend waarneembaar te zijn waarbij de autofabrikant de batterij terugneemt voor terugwinning van grondstoffen of het opwaarderen hiervan. Als deze mogelijke toepassingen letterlijk meer zouden worden gewaardeerd, kan de afschrijving op elektrische auto's worden beperkt.

h. Partijen (Rijksoverheid, ANWB, BOVAG, DOET, RAI Vereniging en de Vereniging Elektrische Rijders) zetten zich in om inzicht in de levensduur en oplaadcapaciteit van een gebruikte elektrische auto voor de consument Europeesrechtelijk af te dwingen en daar gezamenlijk de lobby voor te voeren. Op basis van dit inzicht wordt het ook mogelijk voor marktpartijen om verlengde garantieproducten te ontwikkelen, gericht op de tweedehandsmarkt. Partijen voeren zo spoedig mogelijk een uniforme batterijcheck in. Zodra dit mogelijk is wordt aan de batterijcheck een garantietermijn verbonden.
i. Partijen (BOVAG, NVDE, RAI Vereniging, Vereniging DOET, Natuur & Milieu, Netwerkbeheerders en Autorecycling Nederland ARN) verkennen met de Rijksoverheid de mogelijkheden om een systeem te ontwikkelen, waarbij de gebruikte batterijen die niet door de fabrikant worden teruggenomen (recycling) tegen reële waarde ingezet kunnen worden, onder andere voor de stabilisatie van het netwerk.

Elektrificeren in de lease

Bij autoleasing neemt de leasemaatschappij veel belemmeringen voor de overstap naar elektrisch rijden weg: géén extra financiering van de hogere nieuwprijs, géén risico's voor accu, kosten en restwaarde en ondersteuning bij het omgaan met het laden. Omdat bij autoleasing niet de aanschaf maar het gebruik centraal staat, komen de voordelen van elektrisch rijden via de leaseprijs direct bij het aanbod al volop in beeld.
Om het elektrificeren van de lease te versnellen spreken de partijen, naast de fiscale en financiële afspraken, het volgende af:

j. De VNA gaat in 2019 met een koplopergroep van autoleasemaatschappijen op basis van hun geleerde lessen, inventariseren welke knelpunten en belemmeringen moeten worden weggenomen om nog meer effectief elektrisch vervoer te kunnen aanbieden en zal deze actief communiceren. Publicatie vindt plaats voor 1 januari 2020. Leergebieden zijn onder andere: ondersteuning bij laadinfrastructuur, elektrische deelauto's en de auto als onderdeel van het lokale energiesysteem.
k. Een toenemend aantal autoleasemaatschappijen gaat toestaan dat hun elektrische private leaseauto's door de leaserijder gedeeld mogen worden. Ook gaan de autoleasemaatschappijen samenwerken met autodeelplatforms en buurauto-achtige initiatieven.

l. De autoleasebedrijven komen samen met andere partijen in de sector voor 2021 tot een branche-brede afspraak dat elektrisch leasen altijd wordt aangeboden onder vermelding van de totale kosten per maand, dus de vaste leaseprijs plus een schatting van de energiekosten - óók als de laadkosten geen onderdeel vormen van het leasecontract. Dat maakt een onder-aan-de-streep-vergelijking tussen een elektrische auto en een conventionele brandstofauto mogelijk, waardoor de consument een duidelijk beeld heeft van de totale kosten. Het aandeel nieuw ingezette EV auto's door autoleasebedrijven zal altijd tenminste het aandeel van de totale Nederlandse EV-verkopen ten opzichte van de totale Nederlandse personenautoverkopen bedragen. Dit geldt zolang (a) het fiscale beleid zakelijk EV-rijden stimuleert zoals nu is voorzien en (b) de leasemaatschappijen gelijke toegang tot het aanbod hebben als de particuliere markt. De VNA zorgt voor een rapportage over het verloop van deze nieuwregistraties.
m. Partijen (ANWB, BOVAG, VNA, NVDE, Natuur & Milieu, Vereniging DOET en de Vereniging Elektrische Rijders) onderzoeken in 2019 de haalbaarheid van het leasen van tweedehands elektrische auto's. Hun aanbevelingen voor een kansrijke occasionleasemarkt worden voor 1 januari 2020 gepubliceerd.
n. De Rijksoverheid, VNA en de coalitie Anders Reizen onderzoeken of in de huidige geldende praktijk bij het voor privédoeleinden gebruiken van de (elektrische) deelauto van de zaak, de minimaal te hanteren "huurtarieven" wellicht moeten worden aangepast. Deze regeling maakt het mogelijk het gebruik voor privédoeleinden door de werknemer buiten de bijtelling te houden door een marktconform tarief als huur te rekenen.
o. De Rijksoverheid, BOVAG, VNA en de coalitie Anders Reizen, spreken af om het elektrificeren van het wagenpark mee te nemen bij het onderzoeken van het gebruik van fiscale regelingen voor het aantrekkelijker maken van het verduurzamen van mobiliteit voor werkgevers.

<u>Elektrificeren autodelen</u>
Elektrisch autodelen kan een belangrijke versneller voor de introductie van elektrisch rijden zijn. In de Green Deal Autodelen II hebben Rijksoverheid, decentrale overheden, marktpartijen en Natuur & Milieu afgesproken in de groei van autodelen verder te versterken tot 100.000 deelauto's en 700.000 gebruikers in 2021. Een belangrijk deel van deze deelauto's zijn consument-consument netwerken waarbij het elektrificeren zal meelopen met het elektrificeren van het totale Nederlandse wagenpark. Het Formule E-Team schat de groei voor de elektrische *business-to-consumer* (B2C) deelauto's tot 2021 op 20.000 elektrische auto's. Richting 2030 wordt een groei verwacht van ten minste 80.000 elektrische B2C deelauto's.

p. Gemeenten stellen de parkeernorm in nieuwbouwprojecten waar mogelijk naar beneden bij, rekening houdend met de voor die locatie gewenste mobiliteitsmix. Bij hoogstedelijke inbreidingslocaties wordt een zo laag mogelijke parkeernorm aanbevolen.
q. Gemeenten, overheidsdiensten en bedrijven stellen hun elektrische deelauto's waar mogelijk open voor gebruik buiten kantooruren door burgers.
r. Voor standplaats gebonden deelauto's zorgt de gemeente voor een vaste parkeerplaats, een bord met aanduiding en markering. Voor deelauto's zonder vaste standplaats onderzoeken gemeenten naar mogelijkheden voor gemeentebrede en wederzijds erkende parkeervergunningen en maken de resultaten daarvan uiterlijk medio 2019 openbaar.
s. De Rijksoverheid, brancheorganisaties, gemeenten, provincies en bedrijfsleven onderzoeken de mogelijkheden van een campagne autodelen. Hierbij wordt aansluiting gezocht bij de centrale campagne over de voordelen van elektrisch rijden.

<u>Elektrificeren van tweewielers</u>
De bijdrage van gemotoriseerde tweewielers aan CO_2-uitstoot is weliswaar gering maar zij zorgen wel lokaal voor een negatief effect op de luchtkwaliteit. Naast onderstaande afspraken is het van belang om aandacht te hebben voor veilig weggebruik door verschillende voertuigen met verschillende snelheden.

t. Partijen (Rijksoverheid, BOVAG, RAI Vereniging en Vereniging DOET) werken samen aan de transitie naar 100% emissieloze snorfietsen. Vanaf 1 januari 2025 zullen alle

nieuwverkopen van snorfietsen op de Nederlandse markt emissieloos zijn. De Rijksoverheid zal zorgen voor een gelijk speelveld op de Nederlandse markt.

u. Partijen (Rijksoverheid en VNG) onderzoeken de mogelijkheden waar en op welke wijze binnen gemeenten versnelling mogelijk is.
v. Partijen (Rijksoverheid, BOVAG en RAI Vereniging) streven er naar om de nieuwverkoop van bromfietsen vóór 2030 over te laten gaan naar emissieloos, analoog aan de personenauto.
w. Partijen (BOVAG, RAI Vereniging en Vereniging DOET) bezien in 2019 de mogelijkheden voor de introductie van leaseproducten voor tweewielers en inventariseren kansen en uitdagingen hierbij. Leaseproducten kunnen mogelijk een oplossing bieden voor de hogere aanschafprijs van elektrische alternatieven aangezien daarbij de lagere gebruikskosten worden meegenomen.
x. Vereniging DOET beziet in samenwerking met het Verbond van Verzekeraars of betere informatievoorziening aan verzekeraars kan leiden tot een betere verzekerbaarheid van *LEV's*.

Partijen (Rijksoverheid, VNG, IPO en Vereniging DOET) onderzoeken in 2019, naar voorbeeld van andere EU-landen, de mogelijkheden voor het beschikbaar stellen van parkeerplekken voor elektrische 2- of 3-wielers met bijbehorende laadinfrastructuur.

Tweedehands auto's
Voor een brede beschikbaarheid van elektrische auto's in Nederland is het van belang dat ook de tweedehandsmarkt tot wasdom gaat komen. Voor een deel is het een kwestie van tijd voordat de modellen die op de markt komen voldoen aan de behoefte van de consumenten. Tegelijkertijd zijn verschillende maatregelen in deze afspraken opgenomen die dit kunnen verbeteren:

- Een lage BPM en MRB voor emissieloze auto's om het prijsverschil met brandstofauto's zo beperkt mogelijk te houden, zoals een MRB-vrijstelling tot en met 2024.
- Het onderzoeken van de mogelijkheden om de subsidie voor emissieloze auto's te koppelen aan een beperking op de export waardoor de auto's langer in Nederland beschikbaar blijven.
- Het verkennen van acties om inzicht in de levensduur en oplaadcapaciteit van een gebruikte elektrische auto voor de consument Europees wettelijk af te dwingen.
- Het verkennen van de mogelijkheden om gebruikte baterijen tegen hun reële waarde in te kunnen zetten in de stabilisering van het elektriciteitsnetwerk. Dit zal een positief effect hebben op de restwaarde van auto's.
- Het onderzoeken van de haalbaarheid van het leasen van tweedehands elektrische auto's.

III. Nationale agenda laadinfrastructuur

Gemeenten, Provincies, Rijksoverheid, netbeheerders, bedrijfsleven en brancheorganisaties hebben gezamenlijk een Nationale Agenda Laadinfrastructuur opgesteld. De afspraken in deze agenda leiden tot een landelijke dekking van (snel)laadpunten en voorzien in de laadbehoefte van het groeiende aantal elektrische voertuigen. De uitvoering van de Nationale Agenda Laadinfrastructuur zal met provincies en gemeenten worden vertaald in regionale mobiliteitsplannen, waarin opgenomen de lokale behoeften voor laadinfra.

Voor personenvervoer wordt een laadbehoefte voorzien van 1,8 miljoen (semi-)publieke en private laadpunten in 2030. Voor de stadslogistiek voorziet een eerste doorrekening van TNO een maximale laadbehoefte voor bestelauto's van 18.600 laadpunten in 2030 en voor vrachtauto's 7.400 laadpunten. In een later stadium wordt uitgebreider gekeken naar het benodigd aantal laadpunten voor bestelauto's en trucks. Daarnaast zal de laadbehoefte van elektrische bussen, binnenvaartschepen en *Light Electric Vehicles* (LEV's) groeien. Het realiseren van deze laadpunten is een stevige opgave waarbij in de laatste fase er ongeveer 700 laadpalen per dag gerealiseerd moeten worden. Dit kan alleen door goede afspraken en samenwerking tussen alle partijen tot stand komen. Bij de opstelling van de Nationale Agenda Laadinfrastructuur is het uitgangspunt dat er geen directe financiële overheidsstimulering nodig is voor de aanleg en exploitatie van de reguliere laadinfrastructuur. In de Nationale

Agenda Laadinfrastructuur zijn afspraken gemaakt die in sommige gevallen gevolgen kunnen hebben voor de organisatie en taken van de betrokken partijen. Daarnaast is mogelijk ondersteuning nodig voor innovaties, procesbegeleiding, monitoring en evaluatie. De komende twee maanden zal daarom samen met de ondertekenaars van de Nationale Agenda Laadinfrastructuur in kaart gebracht worden wat de uitvoeringskosten zijn voor de implementatie van de agenda. Volgens de decentrale overheden zijn volgens een eerste inschatting circa 5 miljoen euro aan uitvoeringskosten per jaar gemoeid met de Nationale Agenda Laadinfrastructuur. Deze kosten dienen nog nader te worden uitgewerkt en onderbouwd en worden meegewogen in de afspraken over de decentralisatie van het klimaatakkoord.

In de Nationale Agenda Laadinfrastructuur staat een volledig overzicht van alle gemaakte afspraken. Hierbij is concreet weergegeven welke partijen wat gaan realiseren en wanneer dat gereed zal zijn. Al deze afspraken vormen een integraal onderdeel van het Klimaatakkoord.

De afspraken in de Nationale Agenda Laadinfrastructuur zijn gericht op:

1. Het versnellen van het proces en het vaststellen van basisvoorwaarden voor de uitrol van publieke laadinfrastructuur voor elektrische voertuigen. Door onder andere:
   a. Samenwerkingsregio's in te richten en te versterken. De samenwerkingsregio's zorgen samen met gemeenten voor de uitrol van laadinfrastructuur in de regio. De samenwerkingsregio's ondersteunen gemeenten bij het opstellen en uitvoeren van een integrale visie en beleid.
   b. Afspraken over laadinfrastructuur en (de voorbereiding op) de uitrol van laadinfrastructuur te borgen in de Regionale Energiestrategie (RES), de omgevingsvisie en het omgevingsplan. De Rijksoverheid zal via de instrumenten van de Omgevingswet (bijvoorbeeld via normering) en eventueel het bouwbesluit zekerheid bieden over voldoende aanbod van publieke laadpunten in gemeenten en de snelheid van realisatie daarvan.
   c. In regio's en gemeenten eind 2020 plaatsingsbeleid inclusief uitrolplanning voor publieke laadinfrastructuur vast te stellen. Het plaatsingsbeleid wordt elke twee jaar geactualiseerd.
   d. Gemeenten en regio's te ondersteunen met handreikingen en tools.
   e. De Rijksoverheid komt samen met netbeheerders en (brancheverenigingen van) marktpartijen in het eerste kwartaal van 2019 met een analyse van de problematiek van de werking van de energiebelasting bij bi-directioneel laden (dubbele belasting op slim laden) waarbij zo nodig oplossingen gezocht worden.
   f. Naast de uitrol van publiek toegankelijke laadinfrastructuur ook maatregelen af te spreken gericht op de uitrol van private laadinfrastructuur, zoals de implementatie van de voorschriften uit de Europese Richtlijn over energieprestaties van gebouwen en de vereenvoudiging van de realisatie van laadpunten bij VvE's.

2. Het verbeteren van de informatievoorziening over de locatie en beschikbaarheid van laadpunten, laadprijstransparantie, gebruik van open protocollen in de laadketen en een open laadmarkt. Door onder andere:
   a. De inrichting van een nationaal toegangspunt voor data over laadpunten, waarmee *service providers* en laadpaalexploitanten uiterlijk 1 augustus 2019 hun statische en dynamische basisinformatie over alle (semi-)publiek toegankelijke laadpunten uitwisselen. Het betreft o.a. basisinformatie over de locatie en de beschikbaarheid van de laadpunten en de prijzen van het laden.
   b. De afspraak dat uiterlijk 1 augustus 2019 alle *service providers* en laadpaalexploitanten op toegankelijke en transparante wijze aan de EV-rijder de prijs van elk type laadsessie weergeven.
   c. Vóór de zomer van 2019 te komen tot één effectief, goed in te passen pictogram voor alternatieve brandstoffen op borden langs de (snel)weg, dat voldoende duidelijk is voor rijders van elektrische voertuigen.

   d. Ten behoeve van een open en competitieve markt van laaddiensten, altijd in contracten voor aanleg en exploitatie van laadpunten afspraken vast te leggen over interoperabiliteit, het toelaten van klanten van andere providers op de laadpalen en toepassing van neutrale en open protocollen.
   e. Samen te werken aan de ontwikkeling en internationale adaptatie en standaardisatie van open protocollen, waaronder protocollen voor *smart charging* en de integratie van EV's met het bredere energiesysteem en de gebouwde omgeving. Uiterlijk 1 augustus 2019 wordt een werkgroep protocollen en open markt opgericht om dit aan te jagen.

3. Het inzetten van *smart charging* om te zorgen voor een stabiel elektriciteitsnetwerk waarin optimaal gebruik gemaakt kan worden van hernieuwbare energie en de voordelen daarvan voor EV-rijders. Onder andere door:
   a. Het opzetten en optimaliseren van marktmodellen waarin het potentieel van slimme energieoplossingen zoals *smart charging* gerealiseerd kan worden.
   b. Gesignaleerde knelpunten in nieuwe marktmodellen voor slim laden via experimenten en wetgevingstrajecten in nieuwe regulering om te zetten;
   c. Een analyse van de problematiek rond de werking van energiebelasting bij bi-directioneel laden waarbij zo nodig mogelijke oplossingen gezocht worden.
   d. De huidige laadinfrastructuur *smart charging ready* te maken en het onderzoeken en ontwikkelen van nieuwe architectuuropties voor *smart charging*.
   e. Het vergemakkelijken van de digitale uitwisseling van gegevens tussen elektrische voertuigen en laadinfrastructuur.

4. Het toekomstbestendig maken van laadinfrastructuur door in te zetten op innovatie. Onder andere door:
   a. De innovatieopgaven die voortkomen uit de Nationale Agenda Laadinfrastructuur op te nemen in de Kennis en Innovatie Agenda Mobiliteit.
   b. Afspraken te maken over het uitvoeren van programma's en projecten die voortkomen uit de Nationale Agenda Laadinfrastructuur en over de experimenteerruimte in wet- en regelgeving die nodig is voor demonstraties en pilots.

5. Het realiseren van robuuste laadinfrastructuur voor (stads)logistiek die een verdere ingroei en ontwikkeling van elektrificering van mobiele werktuigen en elektrisch vervoer van goederen mogelijk maakt. Onder andere door:
   a. Voor zwaar transport in te spelen op de groeiende behoefte aan het inzetten van zero-emissie zware trucks. Deze zware trucks vragen nieuwe laadoplossingen met een groter vermogen en hebben daarmee een grotere impact op het energienet.
   b. Voor stadslogistiek per sector te kijken naar het laadgedrag en de laadbehoefte om zodoende de optimale laadlocaties en de noodzaak voor (lokale) verzwaring van het energienet te bepalen die een verdere ingroei van ZE-stadslogistiek mogelijk maakt.
   c. Voor binnenvaart onderzoek te doen naar benodigde laadinfrastructuur (batterij- en waterstof-elektrisch) voor het uitvoeren van pilots met elektrische binnenvaartschepen en naar hoe de uitrolstrategie voor de benodigde walstroom er op de lange termijn uit zal moeten zien.
   d. Voor mobiele werktuigen onderzoek te doen naar oplossingen voor laadinfrastructuur.

Om de voortgang van de uitvoering van de Nationale Agenda Laadinfrastructuur te volgen wordt door RVO een monitoringsprogramma opgezet. Daarnaast stelt de Rijksoverheid een stuurgroep in met daarin onder andere vertegenwoordigers vanuit het Ministerie van Infrastructuur & Waterstaat, Formule E-Team, Vereniging van Nederlandse Gemeenten, Interprovinciaal Overleg en ElaadNL.

IV. Financiële en fiscale stimulering

Alle partijen onderschrijven de gedeelde ambitie om elektrische personenauto's versneld in te voeren, op basis van een geloofwaardig pad naar 100% emissieloze autoverkoop in 2030. Er is een integraal en samenhangend pakket van maatregelen uitgewerkt waar alle betrokken

partijen aan bijdragen om dit pad te realiseren. Naast de afspraken over normering, samenwerking met andere Europese koplopers, flankerend beleid, versnelde uitrol van de laadinfrastructuur speelt ook fiscale en financiële stimulering hierbij een belangrijke rol. In deze paragraaf wordt de uitwerking daarvan beschreven. Daarbij is rekening gehouden met het handelingsperspectief van consumenten en de risico's van eventuele grenseffecten. Er wordt daarom zo veel mogelijk aangesloten bij het moment van aankoop. En bij het vormgeven van de dekking is zoals verzocht in de kabinetsappreciatie rekening gehouden met de gevolgen voor mensen met minder middelen door kleinere, minder vervuilende auto's minder te belasten dan grotere auto's.

Om mensen die geen nieuwe auto kopen ook perspectief te bieden is expliciet gekeken naar de mogelijkheden om de tweedehandsmarkt op gang te brengen, door elektrische auto's voor de Nederlandse markt te behouden en zo een beter aanbod op gang te brengen. Er worden afspraken gemaakt die bijdragen aan een toegankelijk en aantrekkelijk aanbod van tweedehands elektrische auto's en de daarbij passende informatievoorziening en ondersteuning en ontzorging van de consument bij aanschaf, onderhoud en gebruik van een emissieloze occasion.

Hiermee wordt beoogd de regeerakkoord-doelstelling te bereiken om in 2030 alle nieuwe personenauto's emissieloos te laten zijn. Het afgesproken groeipad is het uitgangspunt waar de partijen zich aan committeren. De stimulering wordt zo effectief vormgegeven tegen zo laag mogelijke kosten en met een goede balans tussen stimulering voor de zakelijke en de consumentenmarkt. Als waarborg voor de kosteneffectiviteit en om overstimulering te voorkomen zal het kabinet daarbij jaarlijks bezien wat nodig is om het beoogde groeipad te realiseren. Om dezelfde reden zal het kabinet de planbureaus vragen om bij doorrekening het basispad expliciet te toetsen aan de meest recente ontwikkelingen, waaronder de meest recente inzichten ten aanzien van kosten van batterijen en de Europese normen en een gevoeligheidsanalyse uit te voeren. De partijen onderschrijven dat hiermee sprake is van een verantwoorde kostenverdeling die rekening houdt met het perspectief van de consument en die leidt tot de gewenste transitie naar een schone en breed toegankelijke markt voor nul emissie auto's.

<u>Financiële en fiscale ondersteuning voor emissieloze auto's</u>

De Partijen (Rijksoverheid en de leden van het Formule E-Team) spreken de volgende fiscale en financiële ondersteuning voor emissieloze auto's af. Deze afspraken zijn doorgerekend door RevNext op de effecten op de nieuwregistraties, de ontwikkeling van de samenstelling van het wagenpark en CO_2-emissies.

Tabel 1: Overzicht stimulering per instrument, 2021-2030

Beleid STIMULERING[1]	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
BPM vaste voet (FC)EV (elektrisch)	0	0	0	0	350	350	350	350	350	350
MRB (FC)EV (elektrisch)	0	0	0	0	25%	30%	35%	40%	40%	45%
Bijtelling	8% <50k	8% <50k	10% <50k	10% <50k	16% <50k	17% <50k	18% <50k	19% <50k	20% <50k	20% <50k
Subsidie particulier	6.000	5.600	5.200	4.800	4.400	3.690	3.520	3.080	2.640	2.200
Lineaire afbouw:	40-60k	40-60k	40-60k	40-60k	40-60k	40-60k	40-60k	40-60k	40-60k	40-60k

Beschrijving van de stimuleringsmaatregelen:

a. Emissieloze auto's blijven vrijgesteld van het betalen van de BPM tot en met 2024. Vanaf 2025 betalen zij een vaste voet van 350 euro per auto, maar deze maatregel wordt meegeteld in het dekkingspakket hieronder.
b. Emissieloze auto's blijven tot 2025 vrijgesteld van het betalen van (het rijksdeel van) de MRB. Vanaf 2025 betalen emissieloze auto's een oplopend percentage van (het rijksdeel

van) de MRB beginnend bij 25% (2025) tot 45% (2030). PHEV betalen MRB met een correctiefactor vanwege het zwaardere gewicht ten opzichte van brandstofauto's.

c. Voor particuliere emissieloze auto's komt een aflopende kostenefficiënte aanschafsubsidie die begint met € 6.000 per auto (2021) en daalt naar € 2.200 (2030). Deze aanschafsubsidie is beschikbaar voor nieuw verkochte auto's tot een maximum van € 60.000 waarbij de subsidie vanaf een aanschafbedrag van € 40.000 euro tot € 60.000 lineair afloopt. De regeling wordt opgezet als een doelsubsidie met een gemaximeerd subsidiebedrag en een subsidieplafond op basis van nieuwverkooppercentages. Met deze subsidie wordt gemiddeld ongeveer de helft van het verschil in aanschafprijs ten opzichte van brandstofauto's gedekt waardoor de elektrische auto zich eerder terugverdient voor de consument. Onderzocht wordt of deze aanschafsubsidieregeling ook beschikbaar gemaakt kan worden voor bepaalde vormen van privélease en deelauto-concepten[18]. Deze aanschafsubsidie wordt voorwaardelijk vorm gegeven om de auto zolang mogelijk in het Nederlandse wagenpark beschikbaar te houden (wens is 8 jaar). Indien hieraan niet wordt voldaan dient de subsidie te worden terugbetaald.

d. Voor zakelijke emissieloze auto's wordt over een maximum van € 50.000 van de catalogusprijs (voor batterij-elektrisch) een verlaagde bijtelling gehanteerd. De verlaagde bijtelling begint bij 8% (2021) en stijgt van 10% in 2023 en 2024 door naar 20% in 2030. Jaarlijks wordt gemonitord en zonodig aangepast om overstimulering te voorkomen, waarbij het ingroeipad leidend is. Voor innovatieve emissieloze auto's die zich nog niet in de markt bewezen hebben, zoals de waterstof- en de zonnecelauto geldt dat de invoering van het maximumbedrag van € 50.000 in de bijtelling wordt uitgesteld tot na 2024. Over de precieze invoering hiervan vindt nog nader overleg plaats.

<u>Dekking voor derving van inkomsten en extra uitgaven</u>

Met dit pakket wordt de transitie naar 100% elektrische nieuwverkoop en het beschikbaar komen van elektrische auto's voor de tweedehandsmarkt structureel ingezet zodat de elektrische auto voor iedereen haalbaar wordt. Net als bij andere disruptieve innovaties is er daarbij sprake van een groep *first movers* die als eerste overgaan op elektrisch rijden. Deze groep is nodig om introductie in de breedte mogelijk te maken. De totale derving voor de periode tot 2025 bedraagt € 3,9 miljard. Voor de periode vanaf 2025 zijn de kosten op € 1,5 miljard per jaar gemaximeerd. Voor de dekking zijn volgende uitgangspunten gehanteerd:

- Dekking komt uit het autodomein[19], uit de vrijval van dekkingsmaatregelen uit Autobrief II die structureel doorlopen in de jaren vanaf 2021 en uit het mobiliteitsdomein.
- Voor de dekking binnen het autodomein ligt het zwaartepunt bij de veelrijder, het keuzemoment in de showroom, de zwaarste auto's met de hoogste CO_2-uitstoot en is rekening gehouden met inkomenseffecten en het mogelijk maken van een overstap naar een andere wijze van belastingheffing binnen het autodomein.

Tabel 2: Overzicht dekking per instrument, 2021-2030

Beleid DEKKING [1]	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
BPM vaste voet (FC)EV (elektrisch)	0	0	0	0	350	350	350	350	350	350
MRB-verhoging p.j. per ICEV (fossiel)	6	23	41	73	90	103	106	110	115	126
MRB-verhoging p.j. per (FC)EV (elektrisch)	0	0	0	0	150	179	206	231	225	248
MRB-verhoging p.j. per bestelbus	24	24	24	24	0	0	0	0	0	0
Innovatietoeslag op aanschaf	87,5	175	262,5	350	350	350	350	350	350	350
Innovatietoeslag op bezit	25	25	25	25	25	25	25	25	25	25
Accijns benzine	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
Accijns diesel	1	1	2	2	2	2	2	2	2	2

[18] Waarbij geen sprake is van stapeling van voordelen uit zakelijk en privé.

[19] Het Kabinet heeft aangegeven naast de basisvariant ook de effecten van een gedeeltelijke dekking van de fiscale maatregelen buiten het autodomein worden doorgerekend die bestaat uit een stijging van de heffing op vliegverkeer naar 15 euro in de plaats van de beoogde innovatietoeslag op bezit (2 euro per maand per auto).

De partijen (Rijksoverheid en het Formule E-Team) spreken voor de dekking af:

a. Vanaf 2025 betalen emissieloze auto's een vaste voet van 350 euro in de BPM per auto.
b. Er komt een innovatietoeslag op het bezit alle auto's, inclusief emissieloze auto's, van € 25 per jaar. Dit is een doelheffing, gekoppeld aan de duur van de stimulering voor emissieloze auto's.
c. Er komt een eenmalige innovatietoeslag op de aanschaf van niet-emissieloze personenauto's die begint bij € 87,50 (2021) en oploopt naar € 350 in 2024 en verder. Dit is een doelheffing, gekoppeld aan de duur van de stimulering voor emissieloze auto's. Hierbij worden de mogelijkheden verkend om deze eveneens toe te passen op de (parallelle) import van niet-emissieloze personenauto's.
d. De accijns op benzine wordt vanaf 2020 met 1 cent verhoogd en de accijns op diesel per 2020 met 1 cent en per 2023 wederom met 1 cent. Ook dit is voor de duur van de stimulering voor zero-emissie auto's.
e. Er komt een MRB-verhoging van het basistarief in (het rijksdeel van) de MRB voor fossiele auto's. Doordat de MRB gebaseerd is op gewicht neemt de MRB voor auto's in het zwaardere segment het sterkst toe. De MRB-verhoging geldt niet voor zero-emissie auto's. Voor deze auto's geldt alleen het van toepassing zijnde MRB-percentage (uit het rijksdeel) over het basistarief uit 2020.
f. Ook dit is voor de duur van de stimulering voor zero-emissie auto's.
g. De huidige korting op de MRB voor bestelbussen wordt geleidelijk verminderd. Daarbij gaat het om een stijging van 2 euro per maand per bestelbus vanaf 2021 tot en met 2024.
h. Voor Plug-in Hybrides (PHEV) geldt een aparte tarieftabel zodat deze auto's meebetalen aan de BPM. Deze wordt versoberd naar een normaal tarief.

Het totaaloverzicht qua uitgaven en dekking ziet er dan als volgt uit:

Stimuleringskant (16B2 in mln.)	**2021**	**2022**	**2023**	**2024**	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**	**2030**
MRB	136	170	213	275	248	283	314	338	394	425
BPM	278	381	464	623	673	702	689	661	607	584
Bijtelling	47	93	146	208	202	184	128	84	33	16
Accijns	42	91	155	242	314	381	445	500	544	582
Energie belasting	-15	-36	-64	-103	-143	-176	-206	-231	-251	-267
Aanschafsubsidie Particulier	26	35	55	89	120	143	164	188	226	255
Totaal	**514**	**733**	**968**	**1.334**	**1.414**	**1.517**	**1.533**	**1.540**	**1.552**	**1.595**
Dekkingskant (16B2 in mln.)	**2021**	**2022**	**2023**	**2024**	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**	**2030**
MRB	53	193	280	547	729	850	868	889	909	974
Innovatietoeslag	213	216	218	220	223	224	226	228	230	231
Innovatietoeslag op aanschaf	31	60	84	99	96	90	86	78	68	52
BPM vaste voet (FC)EV (elektrisch)	-	-	-	-	47	52	57	65	78	96
Accijns	120	120	187	185	181	175	169	163	155	146
Vrijval Autobrief II	117	132	152	182	182	182	182	182	182	182
Dekking vanuit MRB bestelauto's	19	38	57	76						

gedragseffecten dekkingsmaatregelen	-2	-7	-14	-29	-42	-56	-55	-65	-69	-86
Totaal	**552**	**752**	**965**	**1.280**	**1.414**	**1.517**	**1.533**	**1.540**	**1.552**	**1.596**

Compensatie provincies stimuleringsmaatregelen Elektrisch vervoer

i. De komende jaren leiden de voorgestelde stimuleringsmaatregelen voor Elektrisch vervoer tot versmalling van de belastinggrondslag van provincies. Om dit te voorkomen zal BZK de Provinciewet wijzigen om provincies de mogelijkheid te geven belasting te heffen op alle personenvoertuigen. Deze wijziging zal, tezamen met de overige belastingmaatregelen die voortvloeien uit het Klimaatakkoord, meegenomen worden in het Belastingplan 2020. Hiermee wordt de open huishouding voor provincies gegarandeerd en het belastinggebied wettelijk geborgd. Het Belastingplan wordt -zoals gebruikelijk- aangeboden aan de Tweede Kamer op Prinsjesdag. De borging van het belastinggebied en de open huishouding van provincies is een randvoorwaarde voor de aangekondigde stelsel herziening na 2024.

<u>Evaluatie 2023 en adaptieve planning naar emissieloze nieuwe autoverkoop 2030</u>

Vanaf 2025 is de stimulering en de dekking vanuit het autodomein gemaximeerd op 1,5 miljard euro per jaar. Dit is minder dan, met de inzichten van nu, nodig is om in te groeien naar de kabinetsambitie van 100% emissieloze nieuwverkoop in 2030 wanneer het huidige fiscale stelsel onveranderd zou blijven. Partijen zijn het erover eens dat de onzekerheid na 2025 zo groot is, dat het onverstandig is om daar nu een grotere reservering voor te maken. Alle partijen blijven zich evenwel committeren aan het streven naar 100% emissieloze nieuwverkoop in 2030. Zo is de uitrol van laadinfrastructuur en de vraag naar stroom op die 100% emissieloze nieuwverkoop gedimensioneerd. De CO_2-reductie en het aantal elektrische auto's in het wagenpark die gepaard gaan met 100% emissieloze nieuwverkoop in 2030 blijft dan ook uitgangspunt.
Adaptieve planning van stimulering wordt vormgegeven tijdens het integrale evaluatiemoment van de stimuleringsmaatregelen in 2023, dat wettelijk wordt vastgelegd in Autobrief III en waarbij twee elementen van belang zijn:

1. Ten eerste dient er duidelijkheid te komen over de wijze waarop de financiële stimulering en dekking worden vormgegeven en of deze nog gebaseerd moeten blijven op het huidige systeem van autobelastingen. Zoals recent onderzoek[20] heeft aangetoond is de transitie naar zero-emissie gebaat bij een overgang naar een ander en toekomst bestendig systeem van bekostiging. De leden van het Formule E-Team (inclusief de mobiliteitsalliantie) en de Rijksoverheid erkennen de noodzaak om tot een andere dan de huidige vorm van de bekostiging van de mobiliteit te komen. Doel van deze verkenning is te anticiperen op verminderde overheidsinkomsten door de transitie van fossiel naar duurzaam gedreven mobiliteit. De beoogde verkenning dient ter voorbereiding op beleids- en besluitvorming door een volgend kabinet zodanig dat een nieuw stelsel in 2025 kan worden ingevoerd. De Rijksoverheid zal het initiatief nemen om een verkenning te starten naar een andere vorm van heffen en de overgang van het huidige stelstel naar een nieuw stelsel inclusief handelingsperspectief, zoals is beschreven in de inleiding van dit akkoord (zie C2.1).

2. Naast de jaarlijkse ijking van het stimuleringsinstrumentarium is een integrale evaluatie van belang om aan de hand van de ontwikkelingen in de automarkt (o.a. onrendabele top), maatschappelijke acceptatie, en de laadinfrastructuur te bezien welk beleid en welke fiscale stimulering na 2025 nodig en wenselijk zijn en welke (aanvullende) afspraken moeten worden gemaakt om de zero-emissieambitie van het kabinet te realiseren. Daarbij komen elementen aan bod als:

[20] "Eerlijk betalen naar gebruik" uitgevoerd door Revnext in opdracht van RAI vereniging.

- Doelbereik, kosteneffectiviteit, grenseffecten en eventuele weglek in Europees verband, risico van parallelimport en mogelijke maatregelen die hierbij aangrijpen, zoals een (milieu)registratietaks op auto-import analoog aan de BPM;
- Hoe het aanbod en de totale eigenaarskosten van de verschillende segmenten van elektrische auto's zich ontwikkelen;
- Hoe het draagvlak en de interesse van de automobilisten voor elektrisch rijden zich ontwikkelen;
- Hoe het aanbod, gebruik en export van nieuwe emissieloze auto's (waaronder waterstof en zonnecel) zich ontwikkelen;
- Hoe de tweedehands elektrische automarkt zich ontwikkelt;
- Welke invloed flankerend (niet-autobelastingen) beleid heeft op de noodzaak tot financiële stimulering;
- Hoe de uitrol van de benodigde laadinfrastructuur verloopt?
- Hoe de markt zich ontwikkelt en of de mate van stimulering daar bij past.

Op basis van deze twee elementen moet de tweede helft van het ingroeipad naar 100% elektrische nieuwverkoop fiscaal (en flankerend) worden vormgegeven.

V. Verdere proces

i. Partijen spreken af om voor de flankerende maatregelen tot uitvoeringsplannen te komen in het voorjaar van 2019 in het kader van het Formule E-Team.
j. Partijen spreken af dat voor de Nationale Agenda Laadinfrastructuur uitvoeringsplannen komen in het voorjaar van 2019 in het kader van het Formule E-Team.
k. Partijen spreken af dat de Rijksoverheid de fiscale maatregelen uitwerkt en verankert in Autobrief III.
l. Partijen spreken af mee te werken aan de jaarlijkse monitoring van de maatregelen in het kader van het Klimaatakkoord die door de Rijksoverheid wordt uitgevoerd vanaf 2019. De monitoringsgegevens worden besproken in het Formule E-Team. Op basis van de monitoring zullen stimuleringsmaatregelen worden herijkt en kan flankerend beleid bijvoorbeeld worden geïntensiveerd en kunnen partijen op de voortgang worden aangesproken.

C2.5 Verduurzaming in logistiek

Logistiek is een belangrijke hoeksteen van de economie en de samenleving (Nederland Distributieland). Tegelijkertijd zijn logistieke operaties een belangrijke bron van CO_2-uitstoot en andere emissies. Behalve via het traject van energiedragers, wordt er ook langs andere wegen aangestuurd op een versnelling van de gang naar zero-emissie. Dat gebeurt via middelgrote zero-emissie zones in 30-40 grotere gemeenten, zero-emissie bouwverkeer en mobiele werktuigen, klimaatneutrale en circulaire grond-, weg- en waterbouwwerkzaamheden (GWW), logistieke efficiencyverbetering en een Green Deal Binnenvaart.

Middelgrote zero-emissie zones stadslogistiek in 30-40 grotere gemeenten in 2025

In de 30-40 grotere steden worden in Green Deal Zero-Emissie Stadslogistiek (ZES)-verband uiterlijk in 2020 middelgrote zero-emissie zones (ZE-zones) vastgesteld zoals die met ingang van 2025 voor goederenvervoer zullen gelden. Andere gemeenten kunnen zich hierbij aansluiten. Dit leidt naar verwachting tot een besparing van 1,0 Mton CO_2.

Voor de ZE-zones die met ingang van 2025 zullen gaan gelden, zal uiterlijk in 2020 (via een gestructureerd proces onder gezamenlijke regie van Rijksoverheid en gemeenten) vastgesteld worden hoe de invoering zal plaatsvinden, zodat het bedrijfsleven zich hierop tijdig kan voorbereiden. Andere gemeenten, die in een later jaar een zero-emissie zone instellen, zullen dit minimaal vier jaar van tevoren aankondigen ten behoeve van een gestructureerde voorbereiding voor overheid en bedrijfsleven.

Afspraken

Partijen spreken het volgende af:

a. TLN, Evofenedex, Topsector Logistiek en andere sectorpartijen stellen samen met de Rijksoverheid, VNG, IPO, grote gemeenten en Natuur & Milieu een uitvoeringsagenda op voor verschillende deelsectoren in de stadslogistiek (bijvoorbeeld bouw, retail, vers, afvalstromen, horeca, facilitair en e-commerce), met als doel dat de transportactiviteiten uiterlijk in 2025 zonder emissie kunnen worden uitgevoerd. Deze uitvoeringsagenda bevat ten minste afspraken over financiering van oplossingen, communicatie, het faciliteren en ondersteunen van ondernemers, monitoring en governance.
b. Bedrijven in de logistieke ketens nemen initiatief om aantoonbaar duurzame oplossingen te implementeren. Ter ondersteuning van deze initiatieven investeren zij in IT (bijvoorbeeld *control towers*, integratie logistieke planning met Bouw Informatie Modellen) en in de ontwikkeling en aanschaf van schone technologie voor voertuigen.
c. De Topsector Logistiek ontwikkelt kennis, nieuwe concepten en pilots om aangetoonde duurzame logistieke oplossingen te maken, inclusief de monitoring. Tevens ontwikkelt de Topsector Logistiek kwantitatieve modellen voor de logistieke deelsectoren om de afweging tussen financiële inspanning, concurrentievermogen en CO_2-besparing inzichtelijk te maken, zodat investeringsbeslissingen versneld worden.
d. Met ingang van 2025 zullen alle nieuwe vrachtauto's die een ZE-zone in willen, ZE zijn. ZE-zones leiden tot een grote vraag naar ZE bestel- en vrachtauto's. (De verwachting is in totaal 50.000 zero-emissie bestelauto's en 5.000 ZE/PHEV-vrachtauto's in 2025, met een doorgroei naar 115.000 ZE-bestelauto's en 10.000+ ZE/PHEV-vrachtauto's in 2030). De ingroei van deze voertuigen wordt ondersteund door de ontwikkeling van nieuwe diensten waarbij gebruik wordt gemaakt van multi-inzetbare voertuigen, Light Electric Vehicles (LEV's) en E-cargobikes.
   Voor middelgrote ZE-zones zijn meer ZE-vrachtauto's nodig dan de hierboven benoemde verwachte ingroei. Voor bestaande vrachtauto's van voor 1/1/2025 geldt daarom een overgangsregeling tot 1/1/2030 in de vorm van een centraal afgegeven ontheffing op kentekenniveau. Daarvoor komen uitsluitend EURO-VI vrachtauto's in aanmerking die niet ouder zijn dan 5 jaar (bakwagens) en 8 jaar (trekkers). In samenwerking met gemeenten wordt bezien of het mogelijk is om in die periode ZE-vrachtwagens voordelen te geven (zoals bijv. toegang tot aantrekkelijke parkeer/verzorgingsplaatsen) om de ingroei van zero-emissie te stimuleren.
e. Om de ingroei te stimuleren heeft de Rijksoverheid een stimuleringsprogramma dat is overeengekomen met de sector. De omvang van deze stimuleringsregeling is voor vrachtauto's tot en met 2025 94 miljoen euro en voor bestelauto's 185 miljoen euro. Het uitgangspunt van deze stimuleringsregeling is een aanschafregeling met een dekking van maximaal 40 procent van de meerkosten van een ZE-voertuig ten opzichte van het fossiele alternatief. Vanwege de beschikbaarheid geldt dat voor vracht in deze periode ook PHEV-varianten gebruik kunnen maken van deze regeling.
f. De VNG neemt het voortouw om met gemeenten organisatorische en IT-randvoorwaarden te realiseren om in 2025 zero-emissie zones in te kunnen voeren. Gemeenten stimuleren de ontwikkeling van de marktvraag door in vergunningsverlening, inkoop en aanbestedingen (van decentrale overheid én van derden) duurzame logistiek in te bouwen en te belonen. Tevens werken zij aan infrastructurele aanpassingen (aan bijvoorbeeld de fietsinfrastructuur en de publieke laadinfrastructuur) die noodzakelijk zijn om nieuwe concepten mogelijk te maken.
g. Nieuwe concepten voor stadslogistiek worden gestimuleerd. Om de ingroei van bijvoorbeeld *cargo-bikes* en LEV's te stimuleren kan in de komende jaren gebruik gemaakt worden van de DKTI-regeling. Samen met de sector werkt de Rijksoverheid een manier uit om de markt actief te stimuleren hiervan gebruik te maken.

h. In het kader van de Europese regeling bevordering aankoop schone en energiezuinige voertuigen stellen Rijksoverheid en gemeenten eisen aan de inzet van ZE-bedrijfsvoertuigen bij publieke aanbestedingen.
i. Indien de uitvoeringsagenda's in 2025 nog niet geleid hebben tot het instellen van middelgrote zero-emissie zones in 30-40 steden, verplicht de Rijksoverheid uiterlijk in 2026 om in 2030 zero-emissie zones in te stellen. De voortgang van het aansluiten van gemeenten zal voortdurend gemonitord worden. De Rijksoverheid zal reeds starten met het voorbereiden van wetgeving opdat snelle invoering van een wettelijke verplichting kan plaatsvinden.

Zero-emissie bouwverkeer, mobiele werktuigen

Om de invoering van ZE-zones te ondersteunen zetten partijen in op zero-emissie bouwverkeer en op gebruik van zero- en lage emissie mobiele werktuigen in de stad. Hiervoor wordt voortgebouwd op bestaande samenwerkingsverbanden en afspraken die met partijen zijn gemaakt in het kader van de Green Deal Het Nieuwe Draaien en de Green Deal Bouwlogistiek. Met deze Green Deals ontwikkelen overheden en partijen binnen de bouwsector langs verschillende lijnen (gedrag, techniek en brandstoffen, beleid) samen actieplannen voor het verminderen van de CO_2-uitstoot van mobiele werktuigen. Gezamenlijk leiden deze afspraken naar verwachting tot een besparing van 0,4 Mton CO_2.

Afspraken

Partijen spreken het volgende af:

a. In 2019 start het bedrijfsleven samen met de overheden, kennisinstituten en Natuur & Milieu met een 'Challenge Klimaatneutrale Bouwplaats' om kennis en ervaringen, kansen en mogelijkheden en mogelijke belemmeringen rondom zero-emissie mobiele werktuigen in beeld te brengen, om hiermee de ingroei van zero-emissie mobiele werktuigen te versnellen en om kennisuitwisseling te bevorderen en zo overheden in deze transitie te faciliteren.
b. Overheden nemen het initiatief om de inzet van zero-emissie mobiele werktuigen en de principes van Het Nieuwe Draaien op te nemen in inkoopprocessen van bijvoorbeeld bouwwerkzaamheden en groenvoorziening. Hierbij streven de Rijksoverheid en andere overheden naar afspraken voor standaardisatie van uitvragen voor zero-emissie werkmaterieel. Landbouwwerktuigen worden toegevoegd aan de Green Deal Het Nieuwe Draaien. De Rijksoverheid stelt de betrokken topsectoren in staat om via crossovers vóór 2023 autonome voertuigen te ontwikkelen die op hernieuwbare energiebronnen transport en veldbewerkingen uitvoeren ten behoeve van precisietoepassingen.
c. De Rijksoverheid creëert randvoorwaarden binnen de regelgeving zodat steden kunnen sturen op groen bouwverkeer en de inzet van zero-emissie bouwmachines, bijvoorbeeld het opleggen van een monitoringsverplichting voor uitstoot en beladingsgraad.
d. De Rijksoverheid zet zich in om CO_2-labeling en -normering van mobiele werktuigen te agenderen bij de Europese Commissie.
e. Indien afspraken hierboven nog niet geleid hebben tot een verwachte reductie van de CO_2-uitstoot door mobiele werktuigen van 0,4 Mton in 2030 (vast te stellen in samenspraak met mede-overheden) verplicht de Rijksoverheid uiterlijk in 2026 om zero-emissie groen bouwverkeer en de inzet van zero-emissie mobiele werktuigen op te leggen. De Rijksoverheid zal reeds starten met het voorbereiden van wetgeving opdat snelle invoering van een wettelijke verplichting kan plaatsvinden.

Klimaatneutrale en circulaire GWW

De Rijksoverheid heeft met andere overheden een stevige invloed op de ontwikkeling van de sector Grond, Weg en Waterbouw (GWW), die vrijwel volledig afhankelijk is van overheidsinkoop. Daarom werken de overheden gezamenlijk toe naar klimaatneutraal en circulair aanbesteden, zodat deze sector als geheel klimaatneutraal gaat opereren. Hiervoor

wordt voortgebouwd op bestaande samenwerking en afspraken die met partijen zijn gemaakt in het kader van de Green Deal Duurzaam GWW 2.0.

Afspraken

Partijen spreken het volgende af:

a. Bij Grond-, Weg- en Waterwerken (GWW) zal de Rijksoverheid met regionale overheden de inkoopkracht vergroten en uiterlijk in 2020 afspraken maken om in 2030 zoveel mogelijk klimaatneutraal en circulair te werken (werktuigen, materiaalketens), inclusief aanbestedingen en standaardisatie van uitvragen. De Rijksoverheid en andere overheden stimuleren maatregelen binnen de eigen aanleg- en onderhoudsprocessen en door het sluiten van ketenakkoorden en Green Deals gericht op producten- en materiaalketens (zoals asfalt, beton, grond en staal). De maatregelen richten zich onder meer op levensduur verlengend onderhoud, op het verduurzamen (CO_2-arm maken) en uniformeren van materiaalgebruik. Hierbij wordt gebruik gemaakt van tools uit de aanpak Duurzaam GWW zoals DuboCalc, de CO_2 prestatieladder en aanvullende inkoopcriteria. De Rijksoverheid en provincies zetten waar mogelijk hun infrastructuur in voor energieopwekking en meervoudig ruimtegebruik (zie verder C.5 Elektriciteit).
b. De Rijksoverheid en decentrale overheden stellen hun ervaring met duurzaam GWW beschikbaar (innovaties voor klimaatadaptatie, klimaatmitigatie en circulaire economie) en zullen kennis delen gericht op het verduurzamen van de materiaalketens, energiebesparing en -opwekking in de GWW-sector om zo sneller te leren en kosten te besparen in de uitvoering.
c. De Rijksoverheid scoort bij aanbestedingen en uitvoering van GWW-projecten op CO_2-uitstoot waarbij gunningsvoordeel wordt gegeven aan aanbieders met een lagere uitstoot. In 2019 werkt de Rijksoverheid een strategie en actieprogramma uit met als doel in 2030 zelf circulair te werken en klimaatneutraal te zijn in de GWW. Hierbij formuleert de Rijksoverheid concrete doelstellingen voor CO_2-reductie in projecten die bijdragen aan versnelling van in dit akkoord geformuleerde ontwikkelingen naar zero-emissie voertuigen en optimalisatie van logistiek.

30% reductie van de CO_2-uitstoot door achterland en continentaal vervoer in 2030

Nederland Distributieland is een belangrijke aanjager van de Nederlandse economie. Hierbinnen vormt de hoogwaardige dienstverlening zoals ketenregie en servicelogistiek, samen met het vervoer van en naar de Nederlandse Mainports, logistieke hotspots en productieclusters (zoals greenports, automotive clusters) via de vervoerscorridors de basis. Om de concurrentiepositie te kunnen handhaven wordt door de Rijksoverheid, decentrale overheden, verladers en logistieke dienstverleners fors ingezet om het transport duurzamer te maken en tevens de bereikbaarheid te verbeteren. Dit wordt gedaan door de efficiëntie van de logistiek te verbeteren. Bijvoorbeeld via innovatieve logistieke concepten, slim delen van data en samenwerking in logistieke ketens de beladingsgraad sterk te verbeteren en het gebruik van de beschikbare capaciteit op weg, spoor en binnenvaart te optimaliseren. Tevens wordt ingezet op snelle ingroei van zero-emissie vrachtauto's en binnenvaartschepen en verdere elektrificatie van het spoor.

Om 30% CO_2-reductie te realiseren, wordt tot 2030 naast logistieke efficiëntieverbetering ingezet op versterking van het Europese bronbeleid. Daarnaast nemen overheden en verladers duurzaamheidseisen mee in het inkoopbeleid. Dat inkoopbeleid zal de vraag vergroten naar laag c.q. zero-emissie voer- en vaartuigen. De verstevigde inzet van de sector op logistieke efficiëntie leidt naar verwachting tot 0,4 Mton besparing (bovenop de 0,5 Mton verbetering van de logistieke efficiëntie die in de basisraming van het PBL wordt meegenomen; totale besparing hiermee 0,9 Mton). Daarnaast is er naar verwachting een besparing van 1,0 Mton in 2030 vanuit overheidsbeleid (0,8 Mton Europees bronbeleid en 0,2 Mton invoering van een vrachtwagenheffing voor vrachtverkeer).

Om dit te realiseren, spreken de partijen af:

a. TLN, Evofenedex en Topsector Logistiek nemen het initiatief in de ontwikkeling van een geïntegreerde sectorale aanpak om duurzame oplossingen met (aantoonbaar) minder uitstoot te ontwikkelen en te implementeren voor diverse logistieke ketens, waarbij aandacht is voor de optimalisatie van het gebruik van verschillende modaliteiten. Doel hiervan is een gemiddelde verbetering van de logistieke efficiëntie van 2 procent per jaar. Naast oplossingen binnen de onderneming worden door sectorpartijen ook samenwerkingen in logistieke ketens aangegaan om waar mogelijk de vervoersbehoefte te dempen en de transportprestatie met minder kilometers te realiseren[21].
b. De Rijksoverheid en Natuur & Milieu spannen zich samen met de sector in om op Europees niveau te komen tot (1) ambitieuze CO_2-normen voor bestelauto's en zware bedrijfsvoertuigen, (2) hogere eisen voor voertuigefficiency en (3) voor een stimulans voor verdere verduurzaming binnen het Europees bronbeleid als het gaat om ZE-voertuigen. Het Europees Parlement zet nu in op 20 procent reductie in 2025 en 35 procent reductie in 2030 voor vracht- en bestelauto's.
c. De Topsector Logistiek ontwikkelt kennis, nieuwe concepten en pilots om aangetoonde duurzame logistieke oplossingen te maken, inclusief de monitoring. Tevens ontwikkelt de Topsector Logistiek kwantitatieve modellen voor sectoren om de afweging tussen financiële inspanning, concurrentievermogen en CO_2-besparing inzichtelijk te maken, zodat investeringsbeslissingen versneld worden.
d. Tevens neemt de Rijksoverheid in samenspraak met sectorpartijen maatregelen in de binnenvaart en het spoor om capaciteitsknelpunten weg te nemen en vlot en betrouwbaar vervoer mogelijk te maken. De maatregelen voor het spoor worden vanuit het bestaande maatregelenpakket spoorgoederenvervoer samen met de vervoerders/sector opgepakt[22].
e. De Rijksoverheid voert in 2023 een vrachtwagenheffing in. Bij de invoering van de vrachtwagenheffing worden de netto-opbrengsten in overleg met de heffingsplichtige partijen primair ingezet voor verduurzaming en innovatie van het wegvervoer. Een belangrijk doel hierbij is de reductie van CO_2-uitstoot, bijvoorbeeld het stimuleren van niet-fossiel rijden. Op basis van afspraken met de heffingsplichtige partijen kunnen de opbrengsten ook ingezet worden voor verdere verduurzaming van de logistieke sector. Een besturingsmodel voor de terugsluis wordt door partijen nog nader uitgewerkt. De Mobiliteitstafel acht het van belang dat de invoering van de vrachtwagenheffing, zoals is aangekondigd in het regeerakkoord, een integraal onderdeel gaat uitmaken van het toekomstige belasting- en heffingssysteem (zoals beschreven in C2.1.3).

   Voor de verduurzaming van het wegvervoer op de korte termijn werkt de Rijksoverheid aan een compensatieregeling voor bio-LNG voor de jaren 2019 en 2020.
f. De Rijksoverheid bevordert de ontwikkeling en aanbod van zero-emissie voertuigen en schepen door producenten via Topsectoren (Logistiek, HTSM en Water) en ondersteunt deze via de DKTI-regeling. Bovendien wordt onderzocht of voorfinanciering via NL Next mogelijk is. De Rijksoverheid versnelt de ontwikkeling van laad- en tankinfrastructuur voor zero-emissie voertuigen en voertuigen op alternatieve brandstoffen op corridor niveau. Uitwerking hiervan vindt plaats in het plan voor alternatieve tankinfrastructuur

---

[21] Deze sectorale aanpak kan rekenen op ondersteuning vanuit de Topsector Logistiek / Dinalog en zal voor het bedrijfsleven concrete instrumenten en begeleiding opleveren voor ketensamenwerking in de praktijk. Ter ondersteuning van deze initiatieven investeert het bedrijfsleven in IT (zoals *control towers*), in ontwikkeling en aanschaf van schone technologie voor voertuigen (elektrische binnenvaartschepen, elektrificatie van spoorvervoer op de terminal), in optimalisatie van het gebruik van de verschillende modaliteiten, in inzet van Lange Zware Vrachtauto's (en DUO-trailers) en in *connected & automated driving services (platooning)*. Bij de initiatieven worden verladers sterk betrokken, waarbij zij duurzame logistiek zwaarder meenemen in hun inkoopproces. Bedrijven implementeren een monitoringsysteem om de bedrijfsgebonden CO_2-emissies van het vervoer objectief te kunnen registreren.

[22] Dit maatregelenpakket levert zowel indirect als direct meer treinen op (een MKBA wijst op een groei van ongeveer 200 ton km over het spoor in 2019 naar ongeveer 350 ton km in 2023).

(AFID + DKTI). (Laadinfra logistiek maakt daarnaast onderdeel uit van de Nationale Agenda Laadinfrastructuur).

Binnenvaart

Binnen de Green Deal zeevaart, binnenvaart en havens zal worden opgenomen dat de binnenvaartsector streeft naar een CO_2-reductie in de binnenvaart. Voor maximaal 0,4 Mton in 2030 is de Rijksoverheid bereid om binnen bestaande middelen te zoeken naar mogelijkheden voor ondersteuning van de ambitie van de sector. Voor de invulling worden de verschillende opties uitgewerkt voor de inzet van duurzame energiedragers, waaronder hybride elektrisch, waterstof en duurzame biobrandstoffen (o.a. HVO: Hydrotreated Vegetable Oil), zodat er minimaal 5 PJ aan duurzame energiedragers in de binnenvaart wordt ingezet. De binnenvaartsector en de Rijksoverheid zetten hierbij in op ingroei van tenminste 150 emissievrije schepen (op basis van modulaire energievoorziening) in 2030. In de aanloop naar emissievrije schepen wordt ingezet op een bijmengpercentage van 30% biobrandstoffen voor binnenvaartschepen. De borging van voldoende geavanceerde hernieuwbare biobrandstoffen vindt plaats binnen het duurzaamheidskader voor biomassa.

Om via marktprikkels te komen tot een lagere CO_2-uitstoot in de binnenvaart, zou het GLEC-framework na een verdere uitwerking toepasbaar kunnen zijn. Het doel is te komen tot een systeem waarbij bedrijven via certificering (middels een systeem van onafhankelijke accountants) kunnen aantonen dat zij de CO_2-uitstoot van het eigen vervoer met een bepaald percentage hebben verminderd. Hiervoor is het wenselijk dat de systematiek wordt uitgewerkt, getest in de binnenvaart en bij goed resultaat via een internationale ISO-standaard uitgerold wordt.

C2.6 Afspraken Verduurzaming personenmobiliteit

Mobiliteitsgedrag is – naast technologische ontwikkelingen in de aandrijving van vervoersmiddelen of de brandstoffen die daarvoor worden gemaakt – een belangrijke sleutel tot CO_2-reductie. Het zijn uiteindelijk de keuzes die reizigers maken die de uitstoot bepalen. Door niet of minder te reizen en, door voor de schoonste vorm van de verschillende modaliteiten te kiezen, verduurzamen we ons reisgedrag en verminderen we de CO_2-uitstoot.

8 miljard zakelijke (auto)kilometers minder in 2030

Aangezien meer dan de helft van de wegkilometers in het personenvervoer werkgerelateerd is, hebben werkgevers een grote rol in het verduurzamen van de mobiliteit. Niet alleen in het wagenpark, maar ook door hun werknemers op een duurzame manier te laten reizen of werken. Dit zorgt voor minder CO_2-uitstoot en stimuleert een bredere verduurzaming van personenmobiliteit zowel zakelijk als privé. De afspraken met werkgevers zijn zowel gericht op het vergroten van het aantal werkgevers dat zich inspant voor minder uitstoot van het werkgerelateerde verkeer, als op opschaling en uitrol van *best practices*. Ook wordt er gewerkt aan verankering van duurzame mobiliteit in wettelijk kader. Dit moet het mogelijk maken om het aantal autokilometers in 2030 met 8 miljard te verminderen. Deze reductie leidt tot een forse brandstofbesparing en bespaart minimaal 1 Mton CO_2, bovenop de besparing door elektrificatie van het wagenpark[23].

Partijen merken op dat stimulering van nu al duurzaam vervoer ertoe kan leiden dat knelpunten op de infrastructuur ontstaan. Er is afgesproken dat gekeken zal worden of en hoe bestaande infrastructuur nog beter kan worden benut om de verwachte groei in fiets- en OV-gebruik op te vangen. In het MIRT en de regionale programma's voor slimme en duurzame

[23] Bron: CE Delft (2018) *CO_2-effect van Anders Reizen*

mobiliteit wordt periodiek gekeken naar nieuwe kansen voor projecten en maatregelen die hieraan bijdragen.

Minimaal 1.000 werkgevers halveren de CO_2-uitstoot van zakelijke mobiliteit

De praktijk laat zien dat werkgevers allerlei mogelijkheden hebben om werkgerelateerde mobiliteit te verduurzamen. In de coalitie Anders Reizen hebben ruim 45 grote ondernemingen zich gecommitteerd aan een halvering van de CO_2-uitstoot op zakelijke mobiliteit en woon-werk verkeer in 2016-2030.
Om de beoogde halvering te bereiken is een top tien van maatregelen opgesteld - het Nieuwe Normaal - gebaseerd op *best practices* van deelnemende partijen.

Kader: Huidige top 10 van maatregelen Anders Reizen

1. *Minder reizen door flexibel te werken; spitsmijden, dagje thuiswerken en video-conferencing.*
2. *Parkeerbeleid; parkeren alleen voor medewerkers die woon-werk of zakelijk niet anders kunnen reizen of duurzaam reizen, bijvoorbeeld verder dan 10 km van het werk wonen of niet met OV kunnen komen.*
3. *Verlagen van de CO_2-grens bij aanschaf van een nieuwe auto van de zaak en aantrekkelijk maken van elektrisch rijden.*
4. *Mobiliteitsbudget met bonus-malus systeem; beloon zuinig rij- en reisgedrag, schone autokeuze en (flexibele) keuze voor OV en fiets.*
5. *Mobiliteitskaart voor alle leaserijders; verlaagt de drempel om met OV te reizen.*
6. *Verhuizen naar OV-locatie; stap op natuurlijke momenten over naar een station/OV locatie.*
7. *Nieuwe medewerkers de eerste drie maanden standaard gratis OV-gebruik aanbieden, daarna keuzemoment.*
8. *Aanbieden van gratis OV voor privé en zakelijk aan medewerkers met privéauto.*
9. *Geen vliegtuig maar trein voor afstanden onder de 700 km; waarbij reistijd deur tot deur met trein <150% reistijd vliegreis is.*
10. *Gedragscampagne of wedstrijd om duurzaam reizen te ervaren; periodiek meedoen met* Low Car Diet *of vergelijkbaar programma.*

Partijen spreken af:

1. Zoveel mogelijk, minimaal 1.000 werkgevers, committeren zich vóór 2030 aan minimaal 50% CO_2-reductie van zakelijke mobiliteit in 2030 ten opzichte van 2016. Dit doen partijen door met werknemers te communiceren over duurzame mobiliteit, reductiemaatregelen te nemen en de voortgang te monitoren.

Partijen nemen de volgende acties op zich:

a. Coalitie Anders Reizen breidt uit in 2020 naar 80 en 2030 naar 500 werkgevers. De Rijksoverheid levert een deel van de benodigde ondersteunende capaciteit voor de uitbreiding van Anders Reizen.
b. De Rijksoverheid, IPO en VNG betrekken regionale netwerken van werkgevers bij de uitvoering van het klimaatakkoord en committeren minimaal 80 werkgevers in 2020 en 500 werkgevers uiterlijk in 2030 aan minimaal 50 procent CO_2-reductie van zakelijke mobiliteit in 2030 ten opzichte van 2016. Concrete afspraken o.a. over resultaten worden aan de MIRT tafel gemaakt in het kader van de regionale uitwerking.
c. De Rijksoverheid, IPO, VNG en Anders Reizen zorgen voor een goede afstemming tussen landelijke en regionale inspanningen ten einde de administratieve lasten voor werkgevers beperkt te houden. Met name worden afspraken gemaakt over het opzetten en uitvoeren van een eenduidige, uniforme en onafhankelijke monitoring.

In het verlengde hiervan onderneemt de Coalitie Anders Reizen (AR) i.s.m. betreffende partijen de volgende stappen:

- Deelnemende partijen aan het klimaatakkoord streven er naar zich als werkgever aan te sluiten.
  - De Rijksoverheid sluit zich als werkgever aan.
  - IPO en VNG onderzoeken wanneer zij zich collectief kunnen aansluiten bij AR. Individuele gemeenten sluiten zich waar mogelijk direct aan als werkgever.
  - VNO-NCW werft werkgevers onder haar leden (via regionaal netwerk).
  - AR werft brancheorganisaties om namens leden de doelstelling te omarmen en start met NL Ingenieurs en academische ziekenhuizen.
  - VNA werft via leasemaatschappijen.
- De aangesloten werkgevers streven er naar om alle koplopermaatregelen uit te voeren, omdat deze voor de meeste werkgevers financieel aantrekkelijk zijn. Hierbij gaat het met name om invoeren van parkeerbeleid, overstappen naar volledig elektrische auto's van de zaak, gratis OV (privé en zakelijk), bonus-malus bij invoering mobiliteitsbudget - binnen de daarvoor geldende fiscale kaders -, verstrekken van een mobiliteitskaart voor leaserijders. De lijst met maatregelen is dynamisch. Als een maatregel door de meeste werkgevers is doorgevoerd zoals invoeren van flexibel werken, wordt deze als norm gesteld en wordt een nieuwe *best practice* toegevoegd, zoals bijvoorbeeld fietsstimulering.
- De Coalitie Anders Reizen heeft voor bedrijven een meerwaarde. Bedrijven die meedoen aan AR genieten diverse voordelen, naast het delen en ontwikkelen van kennis en ervaring. Leden van AR tonen aan dat ze serieus bezig zijn met het verduurzamen van mobiliteit (CO_2-reductie, gezondheid en productiviteit). Er wordt gekeken of lidmaatschap van AR onderdeel kan worden van inkoopinstrumenten (bijv. CO_2 prestatieladder), keurmerken en certificaten, zodat lidmaatschap van AR gebruikt kan worden om eenvoudiger aan de normstelling te voldoen.
  Om van deze voordelen gebruik te kunnen maken, nemen de leden van AR de verplichting op zich om een jaarlijkse voortgangsmeting te doen. Bij aanvang stellen leden een CO_2-reductieplan op voor mobiliteit. Indien een lid na het eerste jaar achterloopt op het eigen reductieplan, volgt een waarschuwing en het verzoek aan te tonen dat de doelstelling wel degelijk gehaald gaat worden. Bedrijven die ook in het tweede jaar niet aan het eigen reductieplan voldoen, komen op een zgn. 'oranje' lijst terecht waarbij extra commitment wordt gevraagd voor aanvullende acties. Indien aan het einde van het derde jaar opnieuw blijkt dat doelstellingen niet zijn gehaald, dan wordt het bedrijf ontheven van lidmaatschap en daarmee van de voordelen.

Normering voor werkgevers

Behalve verdere stimulering van de koplopers onder werkgevers komt er ook een normering om ook andere bedrijven in de juiste richting te bewegen.

Partijen spreken af:

2. Vanaf begin 2022 volgt normering in wetgeving voor werkgevers met meer dan 100 medewerkers. In totaal betreft dit ruim 7.000 werkgevers, samen goed voor 4,9 miljoen werknemers. Naar verwachting leveren afspraak 1 en 2 in 2030 een CO_2-winst op van 1,0 Mton.

d. De Rijksoverheid werkt aan invoering van een normstellende regeling onder de Omgevingswet bedoeld om de voor het klimaat negatieve effecten van werkgerelateerd verkeer, eigen wagenparken en logistiek terug te dringen. Onder werkgerelateerd verkeer wordt woon-werk en zakelijk verkeer verstaan. De regeling heeft als doel om een *level playing field* te creëren voor inspanningen van werkgevers op klimaatgebied en om achterblijvers mee te nemen, met als randvoorwaarde minimale lastendruk bij werkgevers en handhavende diensten. Hierbij wordt in het bijzonder gelet op de positie van het MKB.

Kaders en uitgangspunten voor met name woonwerk- en zakelijke mobiliteit en eigen wagenparken:

- Normadressaten: De regeling richt zich tot werkgevers die 100 of meer werknemers in dienst hebben. Voor logistiek wordt de ondergrens bepaald door het aantal vrachtbewegingen.
- Vorm normering: Er wordt ingezet op absolute normering, zoals een maximum uitstoot per werkgever. Deze norm houdt rekening met de locatie en het aantal werknemers. Op deze manier worden werkgevers die al veel inspanningen op dit terrein hebben verricht niet benadeeld. Door met een doelvoorschrift te werken, bepalen werkgevers zelf hoe zij de norm bereiken en is er ruimte voor maatwerk.
- Hoogte norm: De norm wordt vastgesteld in 2019. Uitgangspunt in het adviestraject hiervoor is dat de norm minimaal leidt tot een totaal-reductie over alle bedrijven heen van ten minste 25% van de totale CO_2-uitstoot van werkgerelateerd verkeer in 2030 t.o.v. 2016 (ondergrens). De norm is dynamisch en wordt gefaseerd aangescherpt.
- Ondersteunen nalevingspraktijk: Werkgevers worden gefaciliteerd in de wijze waarop zij aan de norm kunnen voldoen, bijvoorbeeld via Anders Reizen, keurmerken waarmee aan de norm kan worden voldaan of regionale netwerken van werkgevers. Hiermee wordt gestart na het adviestraject in 2019, zodat werkgevers goed voorbereid zijn. Ook wordt gezorgd voor vindbare en duidelijke ontsluiting van informatie en *best practices*, zoals elektrisch rijden, fietsstimulering, thuiswerken of parkeerbeleid, via het platform zoals beschreven in maatregel 3f hierna.
- Rapportage en monitoring: Werkgevers rapporteren de effecten aan de Omgevingsdiensten. Hiervoor wordt een tool ontwikkeld waarmee de CO_2-footprint van werkgerelateerd verkeer per bedrijf inzichtelijk kan worden gemaakt. Dit sluit aan bij de afspraken over het opzetten van eenduidige, uniforme en onafhankelijke monitoring onder 1c.
- Toezicht en handhaving: Decentrale overheden zijn het beoogd bevoegd gezag. Omgevingsdiensten worden belast met het toezicht op en de handhaving van de regelgeving. Hiertoe worden controlebevoegdheden en handhavingsinstrumenten, incl. (herstel) sancties, toegekend.

Uitwerking:

- De uitwerking van deze afspraak en het vaststellen van de regelgeving ligt bij de Rijksoverheid. IPO, VNG, werkgevers en Omgevingsdiensten worden betrokken bij de uitwerking om zo tot een optimale invulling te komen. Dit adviestraject leidt medio 2019 tot een beslissing over de vorm van regelgeving.
- Het adviestraject zal in ieder geval apart rekening houden met personenvervoer en goederenvervoer.
- Het advies moet aansluiten bij bestaande en paralleltrajecten (Energy Efficiency Directive (EED), Meerjarenafspraken Energie-efficiency (MJA)) en een goede overgang tussen huidige en nieuwe regelgeving bewerkstelligen.
- Belangrijk aandachtspunt in dit traject vormt de uitvoerbaarheid en de wijze waarop werkgevers ondersteund kunnen worden in het voldoen aan de norm. Bij de invulling van de regelgeving wordt aangesloten bij certificeringseisen en keurmerken (o.a. CO_2-prestatieladder, Breeam, ISO's) en vice versa. Ook wordt gekeken of lidmaatschap van AR onderdeel kan worden van deze keurmerken en certificaten, zodat dit lidmaatschap gebruikt kan worden om eenvoudiger aan de normstelling te voldoen. In dit kader wordt ook aandacht besteed aan het ontwikkelen van een zo eenvoudig en efficiënt mogelijk toezicht- en handhavingsmechanisme.
- Het streven is om vanaf 2022 over te gaan tot invoering en handhaving van een dynamische norm die gefaseerd kan worden herijkt. De periode tussen herijkingsmomenten moet dusdanig zijn dat duidelijkheid verschaft wordt aan de markt en dat werkgevers de mogelijkheid hebben met de normen rekening te houden bij hun natuurlijke investeringsmomenten (bijv. om de 4 jaar).

- Om eventuele vertraging van de gewenste aanpassing van de Omgevingswet, wordt parallel aan dit traject gekeken naar de mogelijkheden om de zorgplicht voor werkgebonden verkeer in de Wet milieubeheer (art 2.16) te behouden en aan te vullen met de reeds in de AMvB opgenomen maar nu nog bevroren optie om Erkende Maatregelen op te nemen.

Brede publieksvoorlichting
Partijen zullen het brede publiek informeren over de mogelijkheden op het terrein van verduurzamen van mobiliteit.

Partijen spreken af:

3. Brede publieksvoorlichting tot hun gezamenlijke verantwoordelijkheid te rekenen. Deze acties zijn gericht op alle werkgevers en werknemers in Nederland, samen goed voor 7,9 miljoen mensen.

e. ANWB, BOVAG, RAI Vereniging, de Fietsersbond en de coalitie Anders Reizen zetten de komende jaren hun eigen communicatiekanalen in om duurzame mobiliteit (autodelen, fiets, banden, OV, EV, MaaS, reiskostenvergoeding) onder de aandacht te brengen van hun leden.
f. De Rijksoverheid faciliteert het opzetten van een platform dat werkgevers en werknemers informeert en enthousiasmeert over het verduurzamen van mobiliteit.
g. De Rijksoverheid onderzoekt en versterkt in 2019 de structurele gedragseffecten van de campagne *Low Car Diet* (LCD). Mits de effecten voldoende zijn aangetoond, zet de Rijksoverheid zich in om het LCD ook na 2019 mogelijk te maken, opdat elk jaar 10.000 werknemers ervaring opdoen met duurzame reisalternatieven.
h. De Rijksoverheid, RAI Vereniging, BOVAG, ANWB, VNA, Stichting Band op Spanning, NSG en Milieu Centraal spannen zich in om een duurzame gedragsverandering van de automobilist tot stand te brengen voor het monteren van de beste band en het op de juiste spanning houden daarvan. De Rijksoverheid maakt het mogelijk om tot en met 2020 publiekscampagnes uit te voeren, die gericht zijn op het vergroten van het bandenbewustzijn, zoals nu gebeurt binnen het programma Kies de Beste Band. RAI Vereniging, BOVAG, ANWB, VNA en Stichting Band op Spanning nemen in de periode daarna de voortgang van de publiekscommunicatie op zich bv. middels hun eigen communicatiekanalen zoals vakantiechecks van ANWB en BOVAG en events, waardoor het effect zoveel mogelijk op peil gehouden wordt. Dit zal periodiek worden gemonitord.

Uitwerking:

- De Rijksoverheid faciliteert het opzetten van een platform dat werkgevers en werknemers informeert en enthousiasmeert over het verduurzamen van mobiliteit. Het platform schetst de mogelijkheden die werkgevers hebben (bijv. *best practices* AR, programma Kies de Beste Band, OV stimuleren, fiets stimuleren). Middels dit platform informeert de Rijksoverheid over fiscale mogelijkheden om duurzame mobiliteit te stimuleren binnen de huidige grenzen van het fiscale stelsel. Daarnaast geeft het platform een overzicht van dienstverleners die werkgevers kunnen ondersteunen (bijv. *Low Car Diet*, rij2op5, *Lean and Green*) en bestaande keurmerken en benchmarks. Via haar communicatiekanalen besteedt de Rijksoverheid regelmatig aandacht aan het platform en de informatie erop.
- De Fietsersbond en Wandelnet richten de Alliantie Werken in Beweging op. De alliantie geeft werkgevers en werknemers inspiratie voor de meest effectieve maatregelen op het gebied van gezond werken, inclusief vervoer en een gezonde werkvloer.

Versnellen en ondersteunen
Er zijn nog verschillende andere lijnen waarlangs duurzame personenmobiliteit verder kan en zal worden versneld en ondersteund.

Partijen spreken af:

4. Maatregelen overeen te komen om duurzame personenmobiliteit te versnellen en te ondersteunen.

Borgen in cao's

i. De Rijksoverheid en Anders Reizen gaan in 2019 in overleg met vakbonden om de mogelijkheden van de huidige fiscale regelingen ten behoeve van verduurzaming zakelijk vervoer (waaronder fietsregelingen) te borgen in collectieve arbeidsovereenkomsten (cao's).

(Gemeentelijk) parkeerbeleid

j. Parkeren in (binnen)steden dient te worden bezien in samenhang met de ontwikkeling van ruimtelijke kwaliteit, de beschikbaarheid van alternatief vervoer, en stedelijke ontwikkeling. Tariefverhoging en aanpassing van parkeernormen kunnen sturend werken. De Rijksoverheid en VNG spreken af 0,2 Mton CO_2-reductie te realiseren met behulp van gemeentelijk parkeerbeleid in de bredere context van stadsbeleid en regionale programma's. VNG brengt parkeren op de MIRT tafel als een van de te bespreken onderwerpen.

k. IPO, VNG en de Rijksoverheid spreken af binnen de NOVI (en regionale uitwerkingen daarvan) ruime fietsparkeernormen bij bedrijven en woningen als nieuwe norm en eis toe te passen. Hiertoe wordt begin 2019 een convenant gesloten. Vanaf 2019 worden nieuwe normen op nieuwbouwlocaties toegepast maar in de jaren hierna ook bij het vernieuwen van alle omgevingsvergunningen en plannen. Daarvoor hanteren overheden minimaal de herziene kengetallen 2018 (in voorbereiding fietsberaad).

Fiscale regelingen

l. De Rijksoverheid, RAI Vereniging, BOVAG, NS, VNA en Anders Reizen, spreken af fiscale regelingen en het gebruik daarvan te onderzoeken om deze vervolgens in te zetten om verduurzamen van mobiliteit aantrekkelijker te maken voor werkgevers.

In het verlengde hiervan spreken partijen af:

- De Rijksoverheid maakt een actueel overzicht voor werkgevers en werknemers met de fiscale mogelijkheden voor duurzaam werkgerelateerd verkeer. De Rijksoverheid en AR doen onderzoek naar het huidig gebruik van de fiscale mogelijkheden door werkgevers.
- In de visie op het nieuwe stelsel voor autobelastingen na 2020 verkennen de Rijksoverheid, VNA, AR en NS mogelijke afspraken over het onbelast vergoeden van de parkeerkosten van P&R terreinen als mede fietsparkeren als onderdeel van de multimodale reis.
- De Rijksoverheid zal samen met de coalitie Anders Reizen in de communicatie aandacht besteden aan de bestaande mogelijkheden binnen de reiskostenregeling, zoals een reiskostenvergoeding voor fietsers en wandelaars van 19 cent per kilometer en fietsen van de zaak.

Internationaal reizen tot 700 km

- De Rijksoverheid en NS doen in 2019 een onderzoek naar gelijkwaardige omstandigheden in relatie tot de prijs van internationaal vliegen en treinen tot en met 700 km.

Regionale aanpak

m. Regionale aanpak Klimaatakkoord voor het domein mobiliteit: Om de afspraken van het klimaatakkoord goed te borgen, worden afspraken gemaakt over de uitwerking. Alle partijen staan hiervoor gezamenlijk aan de lat, ieder vanuit een eigen rol en verantwoordelijkheid. Een belangrijk deel van de maatregelen moet worden gerealiseerd op regionaal en lokaal niveau. Om de regionale uitvoering van het Klimaatakkoord vorm te geven, wordt per regio een programma voor slimme en duurzame mobiliteit opgezet (hierna te noemen: 'regionale programma's'), met een landelijke equivalent (hierna te noemen: 'nationaal programma'). Hierin participeren gemeenten, provincies,

Rijksoverheid, private partijen als werkgevers en dienstaanbieders en andere regionale stakeholders als onderwijsinstellingen en ziekenhuizen. De programma's geven sturing aan de uitvoering van maatregelen uit het Klimaatakkoord voor mobiliteit, monitoren de voortgang en sturen bij waar nodig. Er wordt waar mogelijk en wenselijk aangesloten bij bestaande structuren, zoals de bereikbaarheidsprogramma's in de Metropool Regio Amsterdam, Metropool Regio Den Haag en Utrecht (U Ned). Dat partijen de tijd nemen om deze programma's op te zetten, laat onverlet dat er afspraken zijn die direct starten.

De Rijksoverheid, gemeenten en provincies starten hier gezamenlijk mee zodra het Klimaatakkoord ondertekend is:

- De Rijksoverheid, Provincies, gemeenten en bovenstaande partners stellen samen plannen van aanpak op voor regionale programma's, waarin onder meer de best passende regio-indeling bepaald wordt. Hierin staan ook concept afspraken over doelstellingen, ontwikkelstrategie, governance, en financiën.
- De Rijksoverheid faciliteert de regionale programma's met actieve participatie en ondersteuning, en voert regie voor onderlinge samenhang en regio-overschrijdende landelijke aspecten (wet- en regelgeving, uniformering, kaders, etc.). Voor deze landelijke regie initieert de Rijksoverheid een nationaal programma Slimme en Duurzame mobiliteit met bestuurlijke, strategische gesprekken met vertegenwoordiging van regio en overige partijen. Onderdeel van dit gesprek zijn:
  - de ingezette omslag naar een duurzaam en klimaatbestendig mobiliteitssysteem;
  - de relatie tussen mobiliteit en ruimte, de Woonagenda en de Nationale Omgevingsvisie (NOVI);
  - de gewenste mobiliteitstransitie zoals verwoord in Zorgeloze Mobiliteit;
  - wat dit vraagt aan instrumenten, zoals de Mobiliteitsagenda en het Mobiliteitsfonds, en afspraken over governance en samenwerking. Over een van deze instrumenten, het Mobiliteitsfonds, vindt momenteel met betrokken partijen reeds overleg plaats.

Op een bestuurlijk overleg begin 2019 wordt een uitvoeringsagenda vastgesteld voor het proces om zowel tot regionale programma's als tot een nationaal programma te komen. De eerste concept plannen van aanpak voor de regionale programma's en het nationale programma kunnen op de Bestuurlijke Overleggen voor het MIRT (BO's MIRT) in het najaar van 2019 worden besproken. De plannen worden uiteindelijk in het kader van het MIRT vastgesteld.

<u>MIRT-programma's</u>

n. Partijen spreken af bestaande MIRT-programma's tot 2028 slim te benutten voor duurzame mobiliteit.

Concreet spreken partijen af:

- De Rijksoverheid, IPO, VNG spreken af om bij lopende MIRT-trajecten te verkennen of maatregelen voor fiets en multimodale hubs, die technisch/financieel en/of maatschappelijk meerwaarde hebben, kansrijk zijn om mee te nemen bij aanpassingen aan weg-, water- en spoorinfrastructuur.
  Dit gebeurt door bij de bepaling van de scope van het project de kansen en impact voor de fiets te overwegen. Tevens wordt een verkenning opgezet naar kansen en belemmeringen voor het realiseren van fietsprojecten binnen de programma's en worden aanbevelingen gedaan hoe hiermee om te gaan.
- De Rijksoverheid, IPO en VNG spreken in het kader van *Tour de Force* af dat begin 2019 een verkenning wordt afgerond naar kansrijke koppelingsmogelijkheden tussen lopende rijksprogramma's en inventarisaties van Provincies, VNG, F10, en RWS naar de gewenste en benodigde fietsinvesteringen. Het gaat om koppelingsmogelijkheden met bijvoorbeeld het programma 'Slimme en Duurzame mobiliteit', Programma's 'Beheer, Onderhoud en Vervanging HWN, HVWN en Spoor', (ook wel bekend als Vernieuwing, Verjonging en Verduurzaming) Programma 'Minder Hinder' en de grote infrastructuurprojecten op rijks- en regionaal niveau. Het gaat hier bijvoorbeeld om het aanleggen van een fietsbrug binnen een vervangingsproject, dat door werk met werk te maken veel goedkoper kan

worden uitgevoerd. Realisatie van koppeling is mogelijk mits budgettair gedekt. Deze koppelingsmogelijkheid mag niet leiden tot een afname van de veiligheid van het bestaande hoofdwegen en -spoornet en tot vertraging in de planning.
- Op basis van de verkenning wordt met de *Tour de Force* voor eind mei 2019 een gezamenlijk overzicht met kansrijke fiets- en stedelijke logistiek projecten en multimodale hubs vastgesteld. Het betreft ofwel projecten die anticiperen op groei die op concrete trajecten verwacht wordt, ofwel projecten die tot een forse kwaliteitsverbetering leiden (zoals het wegnemen van barrières) die de overstap van auto naar fiets of keten fiets-OV aantrekkelijk maken en die ondersteund worden door regionale stimuleringsmaatregelen. Ook wordt hierbij gekeken naar de relatie met de regionale bereikbaarheidsknelpunten en de opgaven in de Regionale Energie Strategieën. Dit overzicht ondersteunt prioritering van (fiets-)projecten en wordt gebruikt in BO MIRT-overleggen, en overleggen binnen de regio en tussen regio en rijk. In de programma's voor slimme en duurzame mobiliteit wordt periodiek gekeken naar nieuwe kansen voor projecten.
- De Rijksoverheid, provincies en VNG nemen in de afspraken over duurzaam aanbesteden op dat er bij aanbesteding, wanneer een aanbesteding de fiets raakt, ook specifiek in de klanteisen hiermee rekening wordt gehouden.

<u>Hyperspits</u>

o. De Rijksoverheid en NS (en eventueel andere vervoerders) geven de aanpak van de hyperspits concreet vorm op basis van afspraken op het gebied van vraagbeïnvloeding, capaciteitsbenutting en (concessie)afspraken t.a.v. optimalisatie van de dienstregeling. Daarbij worden ook andere concessieverleners en vervoerders betrokken, om vergelijkbare initiatieven in het regionaal en lokaal OV en op het Hoofdrailnet goed op elkaar aan te laten sluiten en te voorkomen dat de hyperspits in het regionaal en lokaal OV hierdoor extra toeneemt. NS en de Rijksoverheid komen in 2019 tot een gezamenlijk voorstel om vormen van vraagsturing, waaronder prijsprikkels, op specifieke trajecten in te zetten. De pilots en/of maatregelen zullen in eerste instantie gericht zijn op de drukste trajecten. Het voorstel zal onder meer betrekking hebben op mogelijke trajecten en de financiële dekking. Omdat NS en de Rijksoverheid de hyperspits zien als een maatschappelijk probleem willen NS en de Rijksoverheid tot maatschappelijk gedragen voorstellen komen. Ook gaan de Rijksoverheid, NS en eventueel andere vervoerders en concessie-verlenende overheden met onderwijsinstellingen in gesprek over het spreiden van onderwijstijden om zodoende ruimte te creëren in de hyperspits. Naast een betere benutting van de bestaande treincapaciteit, worden ook acties ondernomen waarmee de capaciteit op het spoor en in de trein kan worden vergroot. Mogelijke pilots met autonoom treinverkeer zijn hier onderdeel van.

Ten aanzien van de aanpak van de hyperspits spreken partijen af:

Op het gebied van vraagbeïnvloeding:
- NS en de Rijksoverheid komen in 2019 tot een gezamenlijk voorstel om het instrument schouderspitskorting - al dan niet in combinatie met pilots met andere vormen van prijssturing en andere vraagsturingsmaatregelen - op specifieke (drukke) trajecten in te zetten. Ook andere concessieverleners en vervoerders worden betrokken bij het vormgeven van deze pilots. Deze maatregelen hebben tot doel om meer reizigers die nu in de hyperspits reizen, gebruik te laten maken van de trein in de randen van de spits of het dal. Hierdoor ontstaat ruimte voor nieuwe treinreizigers in de spits. NS zal in samenwerking met de Rijksoverheid een proces vormgeven waarbij in afstemming met alle relevante stakeholders lokale initiatieven met vraagbeïnvloeding kunnen worden ontworpen. Op deze manier willen NS en de Rijksoverheid samen tot maatschappelijk gedragen voorstellen voor de aanpak van de hyperspits komen. Hierbij zal ook een monitoring- en evaluatiesysteem opgezet worden om de voortgang en (kosten)effectiviteit van de verschillende initiatieven en pilots te kunnen meten. Afhankelijk van de uitwerking

is met dit voorstel mogelijk een aanvullende investering gemoeid. De financiële dekking zal onderdeel uitmaken van het voorstel.
- De Rijksoverheid, NS en eventueel andere vervoerders en concessie-verlenende overheden gaan met onderwijsinstellingen in gesprek over het spreiden van onderwijstijden om zodoende ruimte te creëren in de hyperspits. Doel van deze inzet is dat in 2023 het aantal studenten in de hyperspits met 20% is afgenomen (gecorrigeerd voor autonome groei). Naast forenzen maken studenten een belangrijk deel (ca. 1/3) uit van de hyperspitsreizigers omdat colleges en lessen vaak starten tussen 8.30 en 9.00 uur. Daartoe wordt in navolging van de initiatieven in Nijmegen met de onderwijsinstellingen onderzocht onder welke condities zij hun lestijden kunnen aanpassen. Bij het vormgeven van deze acties wordt rekening gehouden met de regionale situatie en context (rolverdeling), de kosten die een onderwijsinstelling moet maken voor een aanpassing en/of andere vormen van stimuleren, en de consequenties voor studenten en personeel.

Op het gebied van capaciteitsuitbreiding en optimalisatie van de dienstregeling:
- De Rijksoverheid, andere concessie-verlenende overheden en sectorpartijen zetten de bestaande inzet op capaciteitsvergroting en optimalisering van de dienstregeling voort. Dit doen zij onder meer door op diverse trajecten hoogfrequent te rijden en de aanschaf van nieuwe treinen.
- De Rijksoverheid, de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT), vervoerders en eventueel andere partijen onderzoeken voor het einde van 2019 of, en zo ja op welke wijze, aanpassingen in de normeringen mogelijk zijn die de bestaande trein- en/of spoorinfrastructuurcapaciteit vergroten zonder dat dit ten koste gaat van de veiligheid. In dit verband wordt specifiek bijvoorbeeld gedacht aan een andere inrichting van het treininterieur en de aanpassing van remtabellen. Waar nodig en mogelijk kan dit leiden tot optimalisaties in de wet- en regelgeving. Doel is om te bezien hoe bestaande trein- en spoorcapaciteit efficiënter kan worden benut.
- De Rijksoverheid, ProRail, ILT en eventueel andere vervoersautoriteiten onderzoeken of, en onder welke voorwaarden, pilots van vervoerders met autonoom rijdende treinen mogelijk gemaakt kunnen worden. Doel hiervan is onder meer om beter inzicht te krijgen in de (efficiency)effecten van autonoom rijdende treinen.

<u>Mobility as a Service (MaaS)</u>

p. Ten aanzien van de aanpak van Mobility as a Service (MaaS) spreken partijen af:
- De Rijksoverheid voert momenteel 7 landelijk opschaalbare MaaS-pilots uit. De coalitie Anders Reizen en de partijen verenigd in de MobiliteitsAlliantie zullen zich inspannen om bij te dragen aan het succes van die pilots. Tevens zullen vervoerders zich inspannen om mee te werken aan het ter beschikking stellen van vervoerbewijzen met passende techniek aan de partijen die de pilots zullen uitvoeren. Zij geven deze ambitie zelfstandig vorm binnen hun commerciële beleid.
- De Rijksoverheid en lokale overheden faciliteren en stimuleren deelconcepten. In de fysieke ruimte, onder andere dicht bij OV-locaties, neemt de gemeente parkeergelegenheid en laadmogelijkheid op in bestemmingsplannen. Deelconcepten zijn onderdeel van de MaaS-pilots.
- De Rijksoverheid streeft met lokale overheden ernaar gezamenlijk met relevante marktpartijen een standaardtaal en protocollen vast te stellen voor aanbieders binnen MaaS, om het maximaal ontsluiten van verschillende modaliteiten te faciliteren. Het is noodzakelijk dat verschillende overheden data kunnen gebruiken en randvoorwaarden voor mobiliteits- en duurzaamheidsbeleid aan kunnen geven. De reiziger staat hierbij centraal. MaaS kan bijdragen aan gedragsverandering van reizigers en daarmee aan CO_2-reductie. Bijvoorbeeld door het inzien van mobiliteitsgebruik en het aangeven van milieuzones in de apps kan het MaaS-ecosysteem daadwerkelijk bijdragen aan modal optimum. De MaaS-pilots moeten hierin meer inzicht bieden.

Banden

q. Ten aanzien van Banden spreken partijen aanvullend af:

- De Rijksoverheid, RAI Vereniging, BOVAG, ANWB, VNA, Stichting Band op Spanning, Milieu Centraal en NSG werken samen om in 2030 fors meer voertuigen op de beste, beschikbare band voor het voertuig te laten rijden, met de juiste bandenspanning. Deze partijen hebben als ambitie het hele wagenpark gemiddeld op een label te brengen dat een trede hoger is voor rolweerstand dan in 2018. Daarnaast is de ambitie dat in 2030 het aantal voertuigen met de juiste bandenspanning met 50% is toegenomen ten opzichte van 2018.
- De Rijksoverheid, RAI Vereniging, BOVAG, ANWB, VNA en Stichting Band op Spanning spannen zich in om in nationaal verband gezamenlijk een positie in te nemen voor aanscherping van de rolweerstand voor banden en dit in te brengen bij de internationale koepelorganisaties ten behoeve van de gesprekken aan de onderhandelingstafels in Brussel en Geneve.
- De Rijksoverheid, RAI Vereniging, VNA, BOVAG en ANWB spannen zich in om te bewerkstelligen dat bij het monteren van banden, met uitzondering van winterbanden, gebruik gemaakt wordt van exemplaren die minstens even zuinig zijn als vastgelegd in het Certificaat van Overeenstemming (CvO). Als bij een tussenevaluatie in 2022 blijkt dat dit, in combinatie met EU-lobby, onvoldoende effect sorteert, overweegt de Rijksoverheid aanvullende maatregelen om dit te verzekeren.
- De Rijksoverheid heeft samen met BOVAG en ANWB, materialen ontwikkeld ten behoeve van e-learning voor bandenprofessionals. De initiële kosten heeft de Rijksoverheid voor de rekening genomen. BOVAG draagt er zorg voor dat medewerkers de cursus gaan volgen, waarbij minstens de helft deze in 2025 heeft afgerond. De werkgevers van de bandenprofessionals nemen de kosten van deelname aan de cursus voor hun rekening.
- De Rijksoverheid, VNG, IPO, RAI Vereniging, BOVAG, ANWB, VNA en Stichting Band op Spanning zullen bij de aanschaf van vervangingsbanden voor hun eigen wagenpark of bij het aangaan van nieuwe inkoopcontracten van vervangingsbanden voor hun eigen wagenpark, kiezen voor de beste band op basis van het hoogste ambitieniveau van de duurzame inkoopcriteria.

Naar verwachting leveren deze maatregelen een reductie op van minstens 0,1-0,2 Mton.

Autodelen

r. Autodelen:

- Alle partijen ondersteunen de doelstelling van de Green Deal Autodelen II om te groeien naar 100.000 deelauto’s in 2021 en ondersteunen de uitvoering van deze Green Deal. Specifieke voornemens voor het delen van elektrische auto’s staan onder paragraaf C2.4.

C2.7 Zeevaart en luchtvaart

De afspraken over zee- en luchtvaart maken geen onderdeel uit van de afspraken gemaakt door partijen aan de Mobiliteitstafel van het Klimaatakkoord omdat voor de zeevaart en de luchtvaart met name internationale afspraken worden gemaakt vanwege het grensoverschrijdende karakter van deze modaliteiten. Dit is ook afgesproken in het Parijse Klimaatakkoord. In lijn met het Parijse Klimaatakkoord vallen alleen de emissies binnen Nederland onder de nationale doelstelling van het Klimaatakkoord zoals van luchthavenoperaties en binnenlandse vluchten. Dit neemt niet weg dat ook in Nederland er grote stappen moeten worden gezet om de CO_2-uitstoot van de zeevaart en luchtvaart sterk terug te dringen. Nederland wil graag een koploperpositie innemen en zo, naast het terugdringen van CO_2-emissies, leidend zijn in de ontwikkeling van innovaties.

Internationale aanpak

Voor de zeevaart is in april 2018 door de Internationale Maritieme Organisatie (IMO) afgesproken dat de CO_2-uitstoot door de zeevaartsector fors zal worden teruggedrongen. Alle 173 landen die bij IMO aangesloten zijn, waaronder ook Nederland, zijn overeengekomen dat de totale CO_2-uitstoot van de internationale scheepvaart in 2050 moet zijn gehalveerd in vergelijking met 2008 en dat de sector daarna zo snel mogelijk volledig klimaatneutraal gaat werken. Om deze doelen te bereiken is een tussenstap afgesproken: in 2030 moeten schepen gemiddeld al 40 procent minder CO_2 uitstoten. Deze afspraken zijn een belangrijke stap voor het verder uitwerken van maatregelen om de internationale scheepvaartsector versneld te vergroenen.

Rond het Parijse Klimaatakkoord is voor de luchtvaart afgesproken dat de International Civil Aviation Organization (ICAO) verantwoordelijk is voor de CO_2-reductie voor de internationale luchtvaart en de lidstaten verantwoordelijk zijn voor de CO_2-reductie voor de binnenlandse luchtvaart. De na te streven doelstellingen met betrekking tot CO_2-reductie van de internationale luchtvaart liggen vast in ICAO Assembly Resoluties (2010; 2013; 2016). Daarnaast hebben Luchtvaartbedrijven en kennisinstellingen zich in het actieplan 'Luchtvaart Nederland, Slim en duurzaam' gecommitteerd aan het reduceren van de emissies in de (internationale) luchtvaart met 35 procent in 2030. Over aanscherping van deze doelstelling wordt aan de duurzame luchtvaarttafel verder gesproken.

Nationale aanpak

Ook voor de zeevaart en luchtvaart zijn in ons land inmiddels overlegtafels gestart en worden ambities, doelstellingen en acties geformuleerd. Hiermee wordt een ambitieuze aanpak voorbereid voor sectoren die een grote klimaatimpact hebben.
De scheepvaartsector werkt in de Green Deal Zeevaart, Binnenvaart en Havens een actieplan uit om de doelstelling van 40 procent minder CO_2-uitstoot in 2030, die door de International Maritime Organization (IMO) is vastgesteld, te realiseren.
De Duurzame Luchtvaarttafel wil ook via maatregelen die betrekking hebben op emissies van de binnenlandse luchtvaart een actieve bijdrage leveren. In de uitvoering van het Klimaatakkoord zoekt de Duurzame Luchtvaarttafel daarom aansluiting bij de Mobiliteitstafel.

Annex: Verkenning Andere vormen van bekostiging mobiliteit

De leden van de Mobiliteitstafel, hebben een voorstel voor een (deel)verkenning opgesteld. Het kabinet zal dit voorstel benutten als input bij de uitwerking van de verkenning. Het IPO neemt een neutrale positie met betrekking tot de Verkenning Andere vormen van bekostiging mobiliteit.

De Verkenning Andere vormen van bekostiging mobiliteit is een van de taakopdrachten van het Klimaatberaad:

> *Doel van deze verkenning is te anticiperen op verminderde overheidsinkomsten door de transitie van fossiel naar duurzaam gedreven mobiliteit. De beoogde verkenning dient ter voorbereiding op beleids- en besluitvorming door een volgend kabinet en implementatie rond 2024. De Mobiliteitstafel formuleert de* terms of reference *van de verkenning waaronder de ontwerpuitgangspunten en uiteenlopende perspectieven op andere vormen van bekostiging van mobiliteit die de budgettaire gevolgen van de overgang naar niet-fossiele mobiliteit op een stabiele manier kan opvangen en voldoende middelen kan genereren om een voorspelbare en stabiele inkomstenstroom voor de algemene middelen en investeringen in mobiliteit te waarborgen.*

Aanleiding

Er zijn meerdere redenen om een andere vorm van bekostiging van mobiliteit te willen invoeren. De directe aanleiding is de observatie uit de taakopdracht dat op dit moment de overheidsinkomsten uit de automobiliteit voor meer dan de helft bestaan uit brandstofaccijnzen (zie kadertekst). Met de beoogde elektrificering van het personenvervoer zullen bij ongewijzigd beleid de inkomsten van de brandstofaccijnzen teruglopen. Dat zal vooral het geval zijn na het midden van de jaren twintig als het aandeel emissieloze personenauto's naar verwachting snel toeneemt, waarmee een grote CO_2-reductie wordt behaald. De belastingopbrengsten van elektrisch laden voor emissieloze auto's zijn maar een fractie van de brandstofaccijnsopbrengsten. Om de belastingopbrengsten van de automobiliteit op peil te houden zouden dus of de brandstofaccijnzen moeten stijgen dan wel de belastingen op bezit moeten toenemen of een combinatie van beide. Deze constatering betekent dat de bekostigings- en beprijzingssystematiek in samenhang moeten worden bezien. Door de systeemverandering zullen belastingen en heffingen komen te vervallen en komen nieuwe vormen van beprijzing naar gebruik en milieu-effecten hiervoor in de plaats. De noodzaak tot systeemaanpassing wordt extra urgent op het moment dat steeds meer bestelbusjes en vormen van zwaarder goederenvervoer door niet-fossiele systemen worden aangedreven.

<u>Mobiliteit en overheidsinkomsten</u>
Op dit moment zijn er acht vormen van belasting op mobiliteit: Belasting Personenauto's en Motorrijwielen (BPM), Motorrijtuigenbelasting (MRB), provinciale opcenten, BTW, assurantiebelasting, leges, bijtelling en brandstofaccijns. De eerste zeven belasten het bezit van een auto, alleen via de brandstofaccijnzen wordt het gebruik van auto's belast. De ontwikkeling van de overheidsinkomsten van de afgelopen jaren is in de figuur weergegeven.

Een tweede argument voor een andere bekostigingssystematiek heeft te maken met het gewenste eindbeeld van een zorgeloze mobiliteit waarin de reiziger en vervoerder centraal staan en de financiële prikkels zijn gericht op een zo laag mogelijke CO_2-uitstoot en op 'optimale intermodale mobiliteitskeuzes'. Met andere woorden, de prijsprikkels dragen bij aan bewust reisgedrag over weg, spoor en water en gelden ook voor het openbaar vervoer. Dit eindbeeld vereist een eenvoudig, toegankelijk en geïntegreerd systeem voor alle modaliteiten.

Sturing op terugdringing van milieuoverlast om de milieu- en leefkwaliteit te verbeteren en gezondheidsschade te beperken is een van de elementen die in de nieuwe bekostigingssystematiek een plaats moet krijgen. Toepassing van het 'vervuiler betaalt'-beginsel staat hierbij centraal. Gegeven de grote milieu- en klimaatopgaven waar Nederland voor staat, is het noodzakelijk het fiscale regime op dit punt aan te passen.

Door bij de beprijzing in te zetten op optimale capaciteitsbenutting is de beoogde bekostigingssystematiek ook een belangrijk sturingsinstrument voor de aanpak van bereikbaarheidsproblemen. Bereikbaarheid is in steeds meer delen van het land een urgent probleem. Reistijdverlies en filezwaarte bereiken nu al recordhoogtes. Ondanks de forse investeringen in de uitbreiding van het wegennet blijft de filedruk, en daarmee de bereikbaarheid van vooral (groot)stedelijke regio's, volgens de ramingen toenemen. De relatief lage variabele kilometerprijs van elektrische auto's is op zichzelf een stimulans voor meer autokilometers.

Conclusie: Zowel de verwachte uitholling van de overheidsinkomsten en de sectoropgave om de CO_2-reductie fors terug te dringen als het langetermijnperspectief van optimale intermodale mobiliteitskeuzes voor reizigers en vervoerders over weg, spoor en water zijn belangrijke redenen om voor een nieuw bekostigingssysteem van mobiliteit te kiezen. De nieuwe systematiek moet zo worden ingericht dat gericht kan worden gestuurd op milieu- en leefkwaliteit én bereikbaarheid. De noodzaak voor een andere bekostigings- en beprijzingssystematiek neemt toe. Daarom moeten de komende jaren worden gebruikt om tot een nieuw ontwerp te komen dat past bij geschetste uitdagingen.

Terms of Reference

- De Verkenning betrekt in beginsel alle modaliteiten in het personen- en vrachtvervoer bij het ontwerp voor de toekomst: immers om multimodale afwegingen te kunnen maken dient de grondslag consistent te zijn.
- De Verkenning richt zich op besluitvorming in de komende kabinetsperiode en implementatie rond 2024 (als de termijn van Autobrief III afloopt).
- Om een goed maatschappelijk en politiek debat over dit onderwerp te kunnen voeren, wordt de Verkenning begin 2019 gestart en is deze eind van dat jaar gereed.
- Ook worden - conform de afspraak in het regeerakkoord - in deze kabinetsperiode pilots uitgevoerd om ervaringen op te doen met alternatieve vormen van vervoer en betaling, zonder dat dit leidt tot een systeem van rekeningrijden.
- Randvoorwaarde is steeds dat de budgettaire gevolgen van de overgang naar niet-fossiele vormen van mobiliteit op een stabiele manier worden opgevangen. Er moeten voldoende middelen worden gegenereerd om een voorspelbare en stabiele inkomstenstroom voor de algemene middelen en investeringen in mobiliteit te waarborgen. Dit betekent dat bestaande belastingen en heffingen worden vervangen door nieuwe vormen van beprijzing naar gebruik.
- De extra kosten van het betalen naar gebruik voor zakelijk verkeer (veelal veelrijders) moeten opwegen tegen de maatschappelijke baten (zoals reistijdwinsten)
- De Verkenning brengt de diverse modaliteiten van betalen naar gebruik in kaart en schetst hierbij de voor- en nadelen ten aanzien van 1) de effectiviteit (belastingopbrengsten, milieuwinst (CO_2-reductie in het bijzonder) en bereikbaarheid; 2) de maatschappelijke kosten en baten; 3) de uitvoerbaarheid.
- Om gebruik te maken van ervaringen met bestaande systemen (voor personenauto's maar ook voor vrachtauto's) komen ten minste de volgende heffingsgrondslagen aan de orde:
    - Vlakke heffing: vast tarief per gereden/afgelegde kilometer, ongeacht waar en wanneer.
    - Cordonheffing: de reiziger betaalt eenmalig een bedrag bij het betreden van een bepaald gebiedscordon zoals een ringweg rondom de stad.

    - Verblijfs- of gebiedsheffing: de reiziger betaalt bij de toegang tot een gebied en gedurende het verblijf in dit gebied.
    - Tolheffing: belasten van het gebruik van specifieke wegen/vervoersverbindingen.
    - Congestie- of spitsheffing: betalen op bepaalde tijden (spits) veelal in combinatie met een bepaald gebied (bijvoorbeeld Randstad)/spits en schouderspits in OV.
    - Heffingen waarin de negatieve milieu-effecten van het voertuig (waaronder CO_2-uitstoot) verdisconteerd zijn.
- Daarnaast gaat de Verkenning in op:
    - de voor- en nadelen van een landelijke, respectievelijk regionale invoering van andere vormen van beprijzing, inclusief mogelijke ingroeipaden;
    - de voor- en nadelen van een modaliteitsgewijze of geïntegreerde invoering van beprijzing, inclusief mogelijke ingroeipaden;
    - de inrichting van het betaalsysteem: integraal of partieel?
    - de mogelijkheden van een variabele bijtelling afhankelijk van het daadwerkelijke privégebruik;
    - het uitvoeringsorgaan: publiek, privaat of publiek-private samenwerking?
    - een betrouwbare privacyborging;
    - de gevolgen voor de betaalbaarheid en toegankelijkheid (inclusiviteit);
    - de invoerings- en budgettaire kosten.
- De Verkenning schetst implementatiepaden en start met de "*lessons learned*" qua implementatie en effectiviteit van zowel in het buitenland beproefde systemen als nationale pilots en experimenten.
- Door voortgaande technologische ontwikkelingen zullen invoerings- en beheerskosten, afhankelijk van het ontwerp, lager kunnen uitvallen dan eerdere systemen. Deze technologische component vraagt extra aandacht.

C3 Industrie

C3 Industrie

C3.1 Visie 2050

In 2050 zien wij een Nederland voor ons met een bloeiende, circulaire en mondiaal toonaangevende industrie[24], waar de uitstoot van broeikasgassen nagenoeg nul is. Waar uit biomassa (naast voedsel en veevoer) CO_2 en reststromen en -gassen grondstof voor onder andere de chemie of brandstof voor de lucht- of zeevaart wordt gemaakt. Waar fabrieken duurzame elektriciteit, geothermie, groen gas en groene waterstof gebruiken voor hun energiebehoefte. Waar de industrie helpt om de schommelingen in elektriciteitsproductie van zon- en windparken op te vangen. En waar we restwarmte hergebruiken in de industrie, benutten voor woonwijken of de glastuinbouw. Hierdoor en met behulp van vergaande digitalisering zijn waardeketens en productiemethoden fundamenteel veranderd – we maken duurzame producten met duurzame processen.

Het transitieproces impliceert *systeemveranderingen* op het gebied van energie en grondstoffengebruik. De Nederlandse industrie wil een belangrijk motorblok zijn voor de omvorming naar een duurzame en circulaire economie. Veel kan worden bereikt door in industriële kerngebieden het gebruik van grondstof- en materialenstromen door samenwerking tussen bedrijven te optimaliseren. Systeemveranderingen vergen cross-sectorale samenwerking tussen publieke en private partijen, ruimte voor leren en experimenten, het afbouwen van niet-duurzame structuren en opbouwen van duurzame structuren. Hiervoor wordt ingezet op een programmatische aanpak, waarin ook de scope 2 en 3 maatregelen[25] een plek krijgen.

Het is belangrijk om ruimte te bieden aan de opbouw van nieuwe en de ombouw van bestaande industrie, zodat de Nederlandse welvaart wordt gebaseerd op klimaatneutrale productie in een circulaire economie. Acquisitie van de overheid richt zich op bedrijven die een toegevoegde waarde hebben voor de nationale of regionale economie, behoren tot de meest klimaatvriendelijke en circulaire binnen de betreffende branche en bereid zijn zich te conformeren aan de klimaatdoelstellingen 2030 en 2050. Er kunnen evenwel ook bedrijfsactiviteiten zijn die niet passen in de gewenste richting van de transitie. Als de emissies van deze bedrijfsactiviteiten niet significant zijn terug te dringen dan zullen deze waarschijnlijk op termijn verdwijnen

C3.2 Opgave en ambitie 2030

C3.2.1 Opgave

Om dit wenkend perspectief te realiseren, heeft het kabinet de ambitie geformuleerd om 49% CO_2 reductie in 2030 te bereiken ten opzichte van 1990, met een indicatieve reductieopgave voor de industrie van 14,3 Mton in 2030 additioneel aan het bestaand beleid (5,1 Mton). Met deze ambitie zet Nederland erop in om eerder dan andere landen de transitie in te zetten die noodzakelijk is om de in Parijs afgesproken doelen te realiseren. Dit vergt additionele investeringen van de Nederlandse industrie en van de overheid.

De volgende vijf uitgangspunten vormen de leidraad voor de afspraken over de industrie:

- De indicatieve CO_2-reductieopgave in 2030 en klimaatneutraliteit in 2050, die moet worden gehaald. De afspraken moeten dat borgen.

[24] De industrie als hier bedoeld is inclusief AVI's en bevat zowel ETS-bedrijven als non-ETS

[25] Scope 2 betreft de CO_2-emissie bij een energie leverende derde; scope 3 de emissie-effecten elders in de keten

- Nederlandse bedrijven moeten kunnen blijven concurreren met bedrijven in andere landen (level playing field). We willen een transitie van het productiesysteem en geen verplaatsing van productie naar andere landen waar meer vervuiling is toegestaan
- De meest kostenefficiënte opties krijgen voorrang om de betaalbaarheid van de transitie te borgen.
- De industrie moet het grootste deel van de totale kosten zelf dragen
- Afgesproken maatregelen moeten voor alle partijen uitvoerbaar en handhaafbaar zijn.

Op basis van deze uitgangspunten is het de ambitie dat productie van Nederlandse bedrijven plaatsvindt in installaties die behoren tot de 10% meest CO_2-efficiënte installaties in de Europese industrie. Daarbij wordt het instrumentarium zo ingericht dat het behalen van de indicatieve doelstelling van 14,3 Mton effectief geborgd wordt.

De opgave voor de industrie vereist een toekomstgerichte publiek-private aanpak waarbij het bedrijfsleven investeert in een duurzame toekomst, de overheid dat gericht faciliteert en ondersteunt en waarin creatie van (nieuwe) waarde centraal staat. Dit vereist een transitie naar een nieuwe klimaat-neutrale industrie, een systeemverandering met sturing op één doel (emissiereductie), afstemming en samenwerking tussen nationale actoren: basis- en maakindustrie, andere actoren in de keten, overheden en kennisinstellingen. Onderdeel hiervan zijn afspraken tussen overheden en industrie op het terrein van infrastructuren en technologische doorbraken. Daarnaast zijn ook internationale afspraken nodig: voor grensoverschrijdende handel en samenwerking, maar ook voor de aanpassing van internationale spelregels en grensoverschrijdende infrastructuur. Niet in de laatste plaats is een goede maatschappelijke inbedding belangrijk voor de 'licence to operate'.

C3.2.2 Ambitie

Door eerder te beginnen dan in andere landen, kan de Nederlandse industrie als eerste de noodzakelijke systeemtransitie in gang zetten. De Nederlandse industrie kan zo internationaal koploper worden en zijn concurrentiepositie op (middel)lange termijn duurzaam versterken.

De industrie treft maatregelen met directe effecten aan de eigen schoorsteen (scope 1). Daar wordt ook op gestuurd in het kader van de indicatieve opgave van de industrie. Daarnaast is klimaatwinst te behalen met de verduurzaming[26] en reductie van warmte en toename van elektriciteitsinname en het leveren van restwarmte (of CO_2) aan bijvoorbeeld de gebouwde omgeving of de glastuinbouw (scope 2 maatregelen). Ook kunnen keten-effecten als duurzaam grondstoffengebruik bijdragen aan de verduurzaming van de industrie (scope 3 maatregelen[27]). In sommige gevallen vergen maatregelen om deze indirecte effecten te realiseren financiële ondersteuning. In een integrale benadering is het van belang dat ook deze indirecte bijdragen aan CO_2-reductie worden erkend in de afspraken van dit akkoord, ook al dragen ze niet bij aan het realiseren van de indicatieve opgave van de industrie.

Afspraken:

a. Scope 2 emissies voor de industrie zijn in beginsel scope 1 emissies voor andere sectoren. Zoals opgenomen in paragraaf B3 zal in overleg met CBS, RIVM en PBL worden onderzocht hoe beter zicht kan worden verkregen op scope 2 en 3 emissies (bv waterstof, restgassen, restwarmte[28]).

---

[26] Zoals bijvoorbeeld geothermie en aquathermie

[27] Om de effecten van grensoverschrijdende scope 3 maatregelen voor de Nederlandse emissiedoelstelling te kunnen bepalen is wijziging van Europese wetgeving en inzicht in de CO_2-footprint van producten en grondstoffen nodig

[28] Bezien zal worden of projecten voor warmtenetten (inclusief restwarmte) in aanmerking komen voor SDE++. De warmtewet biedt de minister de mogelijkheid om eisen te stellen aan een producent met betrekking tot nuttig gebruik van restwarmte.

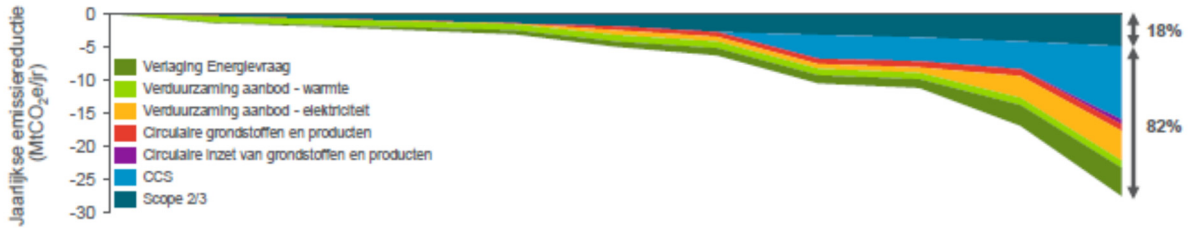
b. Onderzocht wordt en indien mogelijk geïmplementeerd, hoe een koolstofboekhouding de effecten van recycling en de inzet van (biobased) substitutiegrondstoffen in beeld kan brengen.
c. Op de vijfjaarlijkse momenten van herijking (zie B4) wordt de inspanning van de industrie op scope 2 en 3 inzichtelijk gemaakt.

In het voorlopig hoofdlijnenakkoord is onderstaande indicatie opgenomen van door de industrie voorgestelde maatregelen.

Technologie	**Inschatting vermeden CO_2eq in 2030 in Mton**	**Gemiddelde kosten in €/ton CO_2 bovenop ETS[29] in €/ton**	**Scope 2 en 3**
Procesefficiency	6	0 – 50	Ca 3 Mton besparing op aardgas door levering van restwarmte
Lachgas en F-gassen	2	0 – 30	
Elektrificatie en groene waterstof	4	70 – 150	
Recycling[30], CCU en biobased chemie	1	10 – 150	Ca 2 Mton CO_2 voor de glastuinbouw 1 à 2 Mton CCU en recycling die buitenlandse emissies voorkomen
CCS	7	50 – 70	
Totaal (opgave + bestaand beleid)	20		6 à 7 Mton

De indicatieve indeling van maatregelen (inzet op o.a. procesefficiency, CCS, elektrificatie/groene waterstof en circulariteit) is geen blauwdruk voor de transitie maar de inzet van een adaptief proces. Hierbij is sprake van grote verschillen in kosten per technologie. De inschatting is dat de industrie tot 2030 in Nederland cumulatief voor € 9 tot 15 miljard[31] zal moeten investeren waarmee direct of indirect wordt bijgedragen aan het realiseren van de klimaatdoelstellingen.

Onderstaande grafiek geeft een indicatie hoe het reductiepad zich volgens de industrie kan ontwikkelen tot 2030[32].



C3.2.3 Programmatische aanpak

Wij willen dat Nederland één van de eerste landen in de wereld is waar concrete harde en uitvoerbare afspraken worden gemaakt met de industrie over CO_2-emissiereductie. Een programmatische aanpak is daarvoor de beste methode, omdat we beseffen dat de transitie

[29] Er is hier uitgegaan van een ETS-prijs van € 16/ton CO_2 in 2030
[30] Zie bijvoorbeeld ook het betonakkoord: https://mvonederland.nl/betonakkoord/documenten
[31] Navigant (2018) Onderbouwing investering en emmissierechten industrie 2030, 11 oktober 2018
[32] Navigant (2018) Onderbouwing investering en emmissierechten industrie 2030, 11 oktober 2018

alleen via samenwerking bereikt kan worden. Zo maken we de industrie toekomstbestendig en "climate-proof".

De aanpak bestaat uit een samenspel tussen een innoverend bedrijfsleven en een faciliterende overheid. Uitgangspunten hierbij zijn de indicatieve opgave van 14,3 Mton CO_2-emissiereductie en de gezamenlijke ambitie dat alle Nederlandse industriële bedrijven in 2030 behoren tot de 10% meest CO_2-efficiënte bedrijven van Europa in hun sector. Om deze ambitie te realiseren is beleid nodig dat koplopers faciliteert en achterblijvers activeert. Dit vereist een integrale en samenhangende programmatische aanpak gebaseerd op de volgende uitgangspunten:

- kostenreductie via publiek-private investeringen in innovatie, opschaling en uitrol;
- kostenefficiënte uitrol van CO_2-reducerende investeringen (SDE++);
- bedrijf-specifieke CO_2-transitieafspraken (competitive climate deals);
- een gerichte CO_2-gerelateerde malus als onderdeel van een bonus-malus regeling;
- aanscherping van de Europese CO_2-doelstelling.

In de programmatische aanpak hebben industriële bedrijven de taak om ieder voor zich CO_2-reductieplannen te maken en deze ook uit te voeren. Voor alle bedrijven zijn CO_2-reducerende maatregelen met terugverdientijden van vijf jaar of korter verplicht. Voor bedrijven met een relatief gering energieverbruik wordt gewerkt met erkende maatregelenlijsten en een CO_2-informatieplicht.
Een speciaal regime gaat gelden voor de bedrijven met de hoogste broeikasgasemissies. Hiervoor wordt een objectief te meten grens bepaald van bijvoorbeeld ≥10 kton CO_2-uitstoot per jaar[33]. Naar schatting gaat het in totaal om circa 300 ETS- en non-ETS-inrichtingen. De bestaande structuur van de MEE/MJA-convenanten kan als voorbeeld dienen om in het eerste kwartaal van 2019 te komen tot een sectorklimaatafspraak voor de genoemde doelgroep van grote industriële bedrijven. Deze bedrijven worden verplicht tot het maken van CO_2-reductieplannen en committeren zich eraan deze plannen uit te voeren op straffe van een malusheffing. Waar nodig zal dit in de wetgeving worden vastgelegd.

Nederland is één van de eerste landen in de wereld waar concrete harde en uitvoerbare afspraken worden gemaakt met de industrie over CO_2-emissiereductie. Tijdens de transitie kan de komende jaren blijken dat de aanpak bijstelling behoeft om effectiever onze doelstellingen te halen. Maar de programmatische aanpak is bij uitstek de illustratie dat we beseffen dat de transitie alleen via samenwerking bereikt kan worden.

C3.2.4 Opbouw

Voor het slagen van de systeemtransitie en voor de opbouw van een heel nieuwe industrie is niet alleen het aanbod maar ook de vraag naar duurzaam geproduceerde producten nodig. Het is van belang dat essentiële nieuwe componenten van een klimaatneutrale en circulaire industrie zich snel genoeg in Nederland kunnen ontwikkelen. Om de groei hiervan te versnellen is gerichte actie nodig, die voor elke ontwikkelingsfase van de groeimarkt anders van karakter is.
Voor elke groeimarkt moeten passende versnellingsmaatregelen worden ontworpen en uitgevoerd, gebruikmakend van daarvoor ontwikkelde methodieken. Voorbeelden zijn uitgewerkt in het rapport *Make the future*[34]*,* waarin vier prioritaire groeimarkten in een vroege ontwikkelingsfase zijn geselecteerd.

Afspraken:

a. Industrie en overheid maken voor medio 2019 de lijst van nieuwe groeimarkten waarvoor versnellingsmaatregelen moeten worden ontworpen definitief. Daartoe zullen de voorlopig

[33] Dit correspondeert met de ca 95% van de industriële emissies inclusief de AVI's

[34] NewForesight studie: Make the future, November 2018 vindplaats www.klimaatakkoord.nl

geselecteerde groeimarkten nader onderzocht en gedefinieerd worden en eventuele additionele groeimarkten toegevoegd.

b. Vanuit het Rijk zal de medeverantwoordelijkheid voor de ontwikkeling van elk van de dan geselecteerde specifieke groeimarkten bij de vakdepartementen worden belegd; hiermee wordt geborgd dat de versnellingsmaatregelen aansluiten bij bestaand en te ontwikkelen beleid (bijvoorbeeld transitieagenda's, koploperaanpak)
c. Het Rijk voorziet in een centraal kenniscentrum (bijvoorbeeld bij RVO) ter ondersteuning van de uitvoering van de versnellingsplannen (koploperaanpak en/of versnellingshuis voor de circulaire economie). Daarbij wordt aansluiting gezocht bij de pilot's en demo's in de Integrale Kennis en Innovatieagenda (IKIA) en is kennisdeling en het toegankelijk maken van instrumenten voor kleine bedrijven/startups een centraal element.
d. De industrie zegt medewerking aan de uitvoering van de versnellingsplannen toe.

C3.3 Instrumentarium

C3.3.1 Innovatieprogramma, pilots en demonstratie

Voor het slagen van de systeemtransitie in de industrie is het noodzakelijk om nieuwe processen en technieken te ontwikkelen, die het mogelijk maken om efficiënter maar ook vooral anders en beter te produceren. Die nieuwe technieken en processen komen er niet vanzelf. Innovatie, pilots en demonstratie zijn van groot belang om de benodigde nieuwe technologieën beschikbaar, betrouwbaar en betaalbaar te krijgen. Technologieën die nodig zijn om na 2030 naar bijna nul industriële emissies te komen bevinden zich nu nog in de lagere TRL's[35]. Het accent ligt op het realiseren van kostenreductie en versneld naar de markt brengen van technologieën zoals elektrolyse van water (groene waterstof), elektrificatie, CCU(S), circulaire processen en warmte-uitkoppeling, die noodzakelijk zijn om de doelstelling in 2030 en daarna te realiseren.

De inzet is om met innovatie, demonstratie en pilots te komen tot een forse kostprijsreductie ten opzichte van de geschatte kostprijs van technologieën in het basispad van PBL. Qua potentie verschilt dat per technologie en het betreft naast de verlaging van CAPEX ook maatregelen die op andere wijze de transitie goedkoper maken. In de doelstellingen van (deel)programma's en in de daartoe op te stellen marsroutes zal per technologie een ambitie worden gesteld, die over alle technologieën heen moet leiden tot ten minste 20% kostprijsreductie in 2030.

Waterstof
De overheid draagt circa [€ 30 - 40 miljoen] per jaar extra bij voor demofaciliteiten en pilots uit de middelen vanuit de klimaatenvelop voor industrie en elektriciteit. Voor innovatieprogramma's wordt gezocht naar synergie met inzet op elektrochemische conversie. Opname in de SDE++ wordt onderzocht op het moment dat waterstof qua kostprijs concurrerend is met andere opties in de regeling. Partijen zeggen toe alle hiervoor benodigde informatie en inzichten te delen met EZK. Mede op basis van deze informatie zal, als onderdeel van de vormgeving van de SDE++regeling, de kostprijsontwikkeling van waterstof jaarlijks worden bezien.

Afspraken:

a. Per technologie of thema wordt voor de zomer 2019 een publiek-private marsroute opgesteld; elke marsroute formuleert een heldere ambitie in de vorm van de beoogde kostenreductie in 2030. De marsroutes bestrijken de hele innovatieketen: van vroege technologieontwikkeling tot en met opschaling (zie ook de IKIA).

[35] TRL = Technology Readiness Level (fasering van innovatieketen). TRL 1 en 2 betreffen fundamenteel onderzoek, 3 – 5 R&D, 6 en 7 gaan over pilots en demo's en hogere nummers over de marktintroductie.

b. Voor de eerste fasen van (toegepast) onderzoek (TRL-fasen 1 tot en met 4) worden agenda's en programma's opgesteld in het kader van onder andere de Nationale Wetenschapsagenda en de agenda's van topsectoren zoals Energie, HTSM en Chemie. Voor deze agenda's zijn de bestaande instrumenten beschikbaar, zoals de middelen voor de NWA, de pps-toeslag, regionale en Europese middelen, etc.
c. Vanuit de klimaatenvelop is € 60 mln oplopend tot € 100 mln (vanaf 2023 en inclusief groene waterstof) per jaar beschikbaar voor het realiseren van de marsroutes. Hierbij ligt de focus op pilots en demo's die nodig zijn voor opschaling (TRL 5 tot en met 8). Uitgangspunt is dat de bedrijven ook additioneel hetzelfde[36] bedrag investeren in de marsroutes.
d. Op basis van door de topsectoren samen met de overheden, kennisinstellingen en bedrijven op te stellen marsroutes en de daarin beoogde kostenreductie wordt besloten waar en hoe het geld wordt ingezet. Bijzonder aandacht is nodig voor grotere projecten, die nog net niet geschikt zijn voor de SDE++. Bedrijfsleven en overheid zullen zich samen inspannen om maximaal nut te halen uit Europese middelen die voor demonstratie en first of a kind fabrieken beschikbaar zijn.
e. De focus van de inzet van middelen wordt gericht op 3 of 4 families van technologieën, zoals bijvoorbeeld elektrolyse van water (groene waterstof), elektrificatie, CCU, circulaire processen[37] en warmte-uitkoppeling. Daarnaast wordt ruimte gecreëerd voor een vrije categorie en de koploperaanpak genoemd in 3.2.4 c.
f. Periodiek worden marsroutes geactualiseerd, zodat een voortrollende agenda ontstaat[38].
g. In 2019 kunnen initiatieven al worden ondersteund.
h. Waar relevant zal een marsroute ook aandacht besteden aan randvoorwaarden, zoals wet- en regelgeving, vergunningen, infrastructuur, financiering, etc.
i. De overheid werkt in consultatie met industrie voor medio 2019 de toe te passen instrumentenmix (afhankelijk van TRL-niveau) nader uit, ook met aandacht voor grotere projecten die nog niet geschikt zijn voor SDE++.
j. De overheid en de industrie zetten zich gezamenlijk in voor kennisdeling en voor het toegankelijk en werkbaar maken van instrumenten voor kleinere bedrijven en start-up's.

C3.3.2 Uitrol (verbrede SDE++)

Voor de beoogde emissiereductie van de industrie is een versnelde uitrol van kostenefficiënte maatregelen het beste te bereiken door via de tendersystematiek van de verbrede SDE++ een tegemoetkoming te bieden in de additionele meerkosten van betreffende maatregelen. Zie ook onderdeel D9.

Afspraken

Partijen spreken het volgende af:

a. De huidige SDE+ wordt onder meer verbreed met CO_2-reducerende, nu nog onrendabele technologieën in de industrie. Uitgangspunten hierbij zijn technologieneutraliteit, systeemtransitie, onderlinge concurrentie en investeringszekerheid.
b. Kern van de verbrede SDE+ (SDE++) is dat op basis van een tender voorstellen met de laagste kosten per ton CO_2-reductie worden gesubsidieerd met een tegemoetkoming in de

---

[36] Rekening houden met Europese staatssteunkaders voor innovatie en demonstratie

[37] In de marsroute over circulair grondstoffengebruik wordt onder meer aandacht besteed aan de instrumentatie van de volgende maatregelen gericht op CO_2-reductie in 2030: 100% hoogwaardig hergebruik van vrijkomend beton, zoals opgenomen in het Betonakkoord; minstens 20% hergebruik van bouw- en sloopafval; innovaties in de GWW (zie ook 3.5.3); ketensluiting van kunststoffen en consumptiegoederen, zoals elektronica en textiel; en circulair ontwerp en substitutie van grondstoffen/voorzieningen voor de energietransitie.

[38] Voor zover mogelijk wordt wel jaarlijks bezien hoe de kostprijsreductie van cruciale technologieën zich ontwikkelt

onrendabele kosten van CO_2-reducerende investeringen. Door de tendersystematiek worden bedrijven uitgedaagd om tegen een lage prijs in te schrijven, om de kans te vergroten dat zij subsidie ontvangen voor CO_2-reducerende investeringen die vroeg of laat noodzakelijkerwijs genomen moeten worden.

c. De subsidietermijn voor één technologie varieert van minimaal 8 tot maximaal 15 jaar; dit zal in de SDE++ voor nieuwe technologieën nog moeten worden bepaald.
d. De SDE++ staat open voor ETS- en non-ETS-bedrijven (en ook voor andere organisaties).
e. Rangschikking van inschrijvers voor de tender wordt bepaald op basis van gevraagde subsidie-euro's per ton CO_2. Vaststelling van de hoogte van de subsidie wordt gebaseerd op de daadwerkelijke (gemiddelde) CO_2-prijs (ETS of de referentiewaarde) in het jaar van reductie en, waar relevant, de hoogte van de elektriciteits- en gasprijs. Dit biedt bedrijven zekerheid over de prijs waartegen de feitelijk gerealiseerde CO_2-reductie wordt afgerekend.
f. De SDE++ werkt op voorhand niet met een vastgesteld budget per sector of technologie. Waar mogelijk wordt gewerkt zonder budget- of productieplafonds per sector of technologie. Het kan evenwel gewenst zijn om deze toch te hanteren om bij te kunnen sturen of te borgen dat de ambities van verschillende sectoren en technologieën niet wordt doorkruist en tegelijkertijd dat het instrument wel kosteneffectieve technologieën blijft stimuleren. In de nadere uitwerking van de SDE++ zal worden gekeken hoe deze bijsturing het beste kan worden vormgegeven. Redenen hiervoor kunnen zijn:
    - Zeker stellen dat technologieën die noodzakelijk zijn voor de mix in 2030, tijdig tot uitrol komen, ook als ze vooralsnog door goedkopere opties uit de markt worden gedrukt. Dit betreft technieken die vóór 2030 kostenefficiënt kunnen worden, waarbij uitrol noodzakelijk is om de verwachte kostenreductie te realiseren.
    - Het geven van richting aan de markt (zoals in het verleden bij Wind op Zee). Dit kan onder andere nodig zijn voor technologieën waar substantiële investeringen in infrastructuur nodig zijn, zoals CCS en groene waterstof.
    - Een beleidsmatig gewenst maximum op een bepaalde technologie (zoals in het verleden bijvoorbeeld is gebeurd bij biomassa).
g. De SDE++ is geschikt voor projecten met een minimale schaalgrootte. Voor kleinere projecten en met name voor het MKB zal worden onderzocht hoe deze in aanmerking kunnen komen voor SDE++ middelen zonder te worden geconfronteerd met hoge administratieve lasten voor bedrijven en lagere uitvoeringskosten voor de overheid (RVO)[39]. Dit is bedoeld om te voorkomen dat kleinschalig maar kostenefficiënt reductiepotentieel onbenut blijft zonder dat dit ten koste gaat van een efficiënte SDE++.
h. De SDE++ kan voor CCS-projecten worden benut onder de volgende voorwaarden:
    - Er zijn binnen afzienbare termijn geen kosteneffectieve alternatieven beschikbaar[40];
    - Het project past in een transitie naar CO_2-neutraliteit op lange termijn, zoals blijkend uit een goedgekeurd CO_2 transitieplan;
    - CCS leidt niet tot ongewenste verdringing. Ongewenste verdringing treedt op als technologieën die noodzakelijk zijn voor de mix in 2030, maar nu nog te duur zijn in de SDE++, niet tijdig tot uitrol komen. Hiermee wordt voorkomen dat CCS het volledige SDE -budget opsoupeert.
    - De daadwerkelijke wensen van bedrijven voor CCS worden pas echt zichtbaar indien de CO_2-reductieplannen beschikbaar zijn. RVO zal met behulp van externe deskundigen het beoordelingskader specificeren om de CCS-onderdelen van de plannen te beoordelen, in het bijzonder op het punt of er binnen afzienbare termijn geen kosteneffectieve alternatieven beschikbaar zijn. Alsdan zal ook worden bezien of

[39] In dit kader wordt bezien om voor kleinschalige projecten (cq voor het MKB) een subsidie mogelijk is die gelijk is aan de laagste tenderprijs voor de desbetreffende techniek. Deze projecten hoeven dan niet de tenderprocedure te doorlopen, hetgeen zowel voor de aanvrager als voor de overheid tot lagere uitvoeringskosten leidt. Naast de SDE++ zijn er andere regelingen beschikbaar die zich richten op kleinere bedrijven en MKB (ISDE, EIA en MIA/VAMIL)

[40] Zoals in het geval er geen infrastructuur is

CCS niet leidt tot ongewenste verdringing van technologieën die richting 2030 en volgende jaren noodzakelijk zijn. Het beoordelingskader zal periodiek worden herzien.
- De geschatte technische kosten voor transport en opslag van CCS zijn gemiddeld ongeveer € 10 per ton. Echter de werkelijke economische kosten en tarieven zullen hoger zijn omdat daar ook andere kosten zoals financiering, verzekeringen, monitoring en rendementseisen van de investeerder voor moeten worden meegenomen. Al de genoemde kosten behoudens die worden gedekt door een eventuele SDE-subsidie zullen in rekening worden gebracht bij degenen die CO_2 voor CCS aanbieden.

i. Het budget ten behoeve van CO_2-reductie in de industrie via de SDE++ komt in 2020 beschikbaar. Het budget loopt geleidelijk op naar indicatief € 550 mln in 2030[41]. Deze € 550 mln leidt niet tot additionele SDE++ uitgaven maar zijn inpasbaar binnen het geraamde SDE++ budget
j. De kosten voor de industrie stijgen met indicatief € 375 mln. Circa € 200 mln hiervan is het gevolg van de geraamde lastenstijging voor de industrie (geraamde stijging van de ODE-heffing). Hier bovenop is in de voorliggende varianten[42] een lastenstijging voorzien als gevolg van de verrekening van de infrastructuur voor nieuwe windparken op zee. Ten slotte stijgen de kosten met € 45 mln als gevolg van de beëindiging van de regeling ETS-compensatie. Het kabinet zal een alternatief voor afschaffing van de ETS-compensatieregeling doorvoeren ter compensatie van de kosten als gevolg van ETS onder de voorwaarde van adequate dekking te betalen door de industrie zelf.
k. Partijen formuleren als doelstelling/ambitie om - op basis van bovenstaande vormgeving en maatvoering van de SDE++ - een gemiddelde kostenreductie van ten minste € 10 per ton te realiseren ten opzichte van het basispad PBL.

C3.3.3 Bedrijfsspecifieke CO_2-reductieplannen en targets

Het maken van individuele transitieplannen en -afspraken draagt ertoe bij dat alle bedrijven een bijdrage leveren, koplopers worden beloond en achterblijvers die niet conform reductieplan leveren en free-riders worden gestraft.

Governance

De governance van bedrijfsspecifieke reductieplannen en targets bestaat uit de volgende elementen:
- Bedrijven met een uitstoot van 10 kton CO_2[43] of meer krijgen in samenhang met de in het tweede kwartaal van 2019 te sluiten sectorklimaatafspraak[44] de wettelijke[45] plicht om een CO_2 reductieplan op te stellen;
- Toetsing van de plannen vindt plaats door de RVO; hiertoe krijgt RVO indien nodig een wettelijke taak om onafhankelijke toetsing te borgen;
- Bedrijven zonder een door RVO goedgekeurd reductieplan en bedrijven met een goedgekeurd reductieplan die maatregelen niet conform het reductieplan ten uitvoer brengen, krijgen een heffing (malus) op te leggen door een onafhankelijke autoriteit – zie verder 3.3.4 Borging;
- In de SDE++-regeling wordt voor de desbetreffende ondernemingen een goedgekeurd reductieplan als subsidievoorwaarde vastgelegd;

---

[41] De daadwerkelijke uitkomst is afhankelijk van de resultaten van de tenders

[42] Dit is gebaseerd op de varianten die zijn opgenomen in de Kamerstukken 2009-2010, 31239 nr 91, paragraaf 3

[43] Bezien zal worden of aan bedrijven met een jaarlijkse uitstoot nabij de 10 kton een opt-in mogelijkheid wordt geboden

[44] De sectorklimaatafspraak bevat de uitwerking van de systematiek van opstellen en beoordelen van CO_2-reductieplannen, waarop de bedrijven vooruitlopend op de inwerkingtreding van de wettelijke plicht in de tweede helft van 2019 aan de slag gaan; in die afspraken wordt tevens geduid, welke van de afspraken een basis in of krachtens de wet behoeven.

[45] Zowel de terugverdientijd van vijf jaar of korter als het verplichte reductieplan worden in een nader te bepalen wet verankerd

- In de wettelijke regeling wordt een verbinding gelegd tussen de beoordeling van de reductieplannen door RVO met de bestaande EED-verplichtingen[46] voor de bedrijven die dit betreft. enerzijds, en de bestaande bevoegdheidsverdelingen in de omgevingswetgeving met betrekking tot vergunningverlening, toezicht en handhaving anderzijds.
- In samenhang daarmee maken het Rijk, IPO en VNG heldere afspraken over samenwerking, rollen, verantwoordelijkheden en de organisatie van een backoffice achter één loket dat RVO voor de indiening van de plannen zal inrichten.

Om de doelstellingen voor 2050 en 2030 te realiseren, wordt voor de grote uitstoters aangesloten bij het Europese Emissiehandelsysteem (ETS). Uitgaande van de verhoogde reductiefactor die vanaf 2021 van kracht is, neemt het aanbod van emissierechten af naar nul in 2057. Het ETS-systeem borgt dus dat de ETS-bedrijven op het noodzakelijke pad zitten richting klimaatneutraliteit. Met de ambitie dat in Nederland producerende bedrijven (instellingen) uiterlijk in 2030 tot de 10% meest CO_2 efficiënte bedrijven (instellingen) behoren, is voor de Nederlandse industrie CO_2-arme productie in 2050 binnen handbereik.

In het ETS systeem worden door de EU benchmarks gehanteerd om de omvang van de gratis emissierechten te bepalen. Zowel bedrijven als de emissie-autoriteit zijn bekend met deze systematiek.

Afspraken:

a. Om deze ambitie te concretiseren, stellen bedrijven met een jaarlijkse CO_2eq-uitstoot ≥10 kton per jaar uiterlijk eind 2019 CO_2 reductieplannen op. In de CO_2 reductieplannen[47] wordt het volgende opgenomen:
   - de CO_2 reductie en de CO_2-efficiency tot en met 2030;
   - een doorkijk naar CO_2-neutrale productie in 2050;
   - welke CO_2 reducerende investeringen de komende 5 jaar worden gedaan inclusief een tijdslijn van voorbereidende werkzaamheden (feasibility, engineering, final investment decision, vergunningsprocedure, etc) en welke voorbereidingen worden getroffen voor investeringen na 2025;
   - De verplichte maatregelen: dit zijn maatregelen met een terugverdientijd van 5 jaar of korter en maatregelen op de erkende maatregelen lijst;
   - welke investeringen bovenop de verplichte maatregelen afhankelijk zijn van SDE++ ondersteuning;
   - aan welke innovatie- en pilotprogramma's het bedrijf meedoet;
   - welke eventuele scope 2 en scope 3 maatregelen worden genomen;
   - welke investeringen conditioneel zijn aan inspanningen van anderen anders dan SDE++ ondersteuning (bijvoorbeeld infrastructuur die niet door het bedrijf zelf wordt aangelegd of vergunningen)

   Bedrijven rapporteren jaarlijks over de voortgang van de plannen conform een transparante en eenduidige door RVO opgestelde systematiek.
b. De bedrijfsspecifiek CO_2 reductieplannen moeten objectief, transparant en toetsbaar zijn en de uitvoering controleerbaar en afrekenbaar.
c. De toetsing van bedrijfsspecifieke plannen moet door een onafhankelijke partij gebeuren en dat moet wettelijk zijn vastgelegd. Indien nodig wordt de wet aangepast om te

[46] EED= Energy efficiency directive (waar MEE en MJA op zijn gestoeld)

[47] Het uitgangspunt hierbij is dat de criteria voor de CO_2 plannen dusdanig worden opgesteld dat een CO_2-plan ook voldoet als EED audit en deze daarmee vrijstelling kan krijgen voor de auditplicht (net als dat nu bij de huidige energieplannen onder de MJA/MEE het geval is).

bereiken dat RVO dit kan doen. [48] Uitgangspunt bij de toetsing zijn bedrijfsspecifieke targets 2030. Deze bedrijfsspecifieke targets zijn gebaseerd op de volgende elementen:
- maatregelen met een terugverdientijd van vijf jaar of minder;
- de ETS 10%-benchmarks[49] waarmee bedrijven nu reeds bekend zijn; deze benchmarks worden in 2019/2020 geactualiseerd;
- de additionele reductie tussen 2021 en 2030 die nodig is om - in aanvulling op het startpunt gebaseerd op de ETS benchmarks 2019 - de indicatieve doelstelling voor de industrie te realiseren (cumulatieve reductiefactor);
- bedrijfsspecifieke factoren en omstandigheden, waardoor in zowel positieve als negatieve zin van de hiervoor genoemde twee toetspunten kan worden afgeweken; hierbij kan ook een eventueel geplande shut-down bij worden meegenomen;
- bijdrage aan de reductie van scope 2 en 3 emissies.

d. Bedrijven met een goedgekeurd reductieplan die de maatregelen niet conform het reductieplan ten uitvoer brengen, krijgen een malusheffing.
e. Bovenstaande aanpak zal in het eerste kwartaal van 2019 verder worden uitgewerkt inclusief het door RVO op te stellen toetsingskader.
f. Jaarlijks wordt de voortgang van de uitvoering van de CO_2-reductieplannen gerapporteerd aan RVO. In die rapportage wordt aandacht besteed aan geplande en uitgevoerde projecten, bereikte CO_2 besparing, resterende CO_2 uitstoot en de levering van restwarmte tussen industriële partijen onderling en actoren uit andere sectoren binnen het Klimaatakkoord. Ook rapporteren bedrijven over de acties die zijn genomen om belemmeringen weg te nemen en de activiteiten die zijn ondernomen om in aanmerking te komen voor subsidiegelden. RVO aggregeert deze informatie ten behoeve van de KEV; in de uitvoering wordt de samenwerking gezocht met de NEa (ETS-bedrijven) en RIVM (niet ETS-bedrijven)

C3.3.4 Borging

Voor een ambitieuze aanpak van de reductiedoelstellingen 2030 (en 2050) is een sluitend systeem nodig, waarin wordt geborgd dat de doelstellingen ook daadwerkelijk zullen worden gehaald. Daarom wordt afgesproken dat de borging plaatsvindt langs drie lijnen:

a. <u>Sectorale borging</u>

Een eerste borgingsmoment is begin 2020. PBL zal dan beoordelen[50] of de ingediende CO_2 reductieplannen voldoende ambitieus zijn om de indicatieve doelstelling 2030 te kunnen realiseren. Indien de plannen volgens PBL onvoldoende reductie opleveren om de indicatieve doelstelling te realiseren, dan zijn aanvullende maatregelen van de industrie vereist. In dat geval zal bovenop de reductieplannen een aanvullende reductie worden overeengekomen, zodanig dat alsnog de indicatieve doelstelling wordt gehaald. Waar nodig zal dit proces wettelijk worden verankerd. De aangescherpte plannen moeten dan uiterlijk zomer 2020 goedgekeurd zijn door RVO.

b. <u>Bedrijfsspecifieke borging: malus in de vorm van een CO_2 minimumprijs</u>

- Bedrijven (inrichtingen) zonder (goedgekeurd) reductieplan krijgen een malus in de vorm van een CO_2-minimumprijs beginnend bij € 30 in 2021 oplopend naar € 43 in 2030. Op basis van de huidige inzichten bedraagt de malus € 27 in 2030 (€ 43 minimumprijs minus

[48] Bij de toetsing zal RVO gebruik maken van de inventarisatie van mogelijkheden die in het kader van het VHKA zijn opgeleverd door de regionale clusters, alsmede van beschikbare studies waarin een bottom-up indicatie is gegeven van het potentiële reductiepotentieel, inclusief een inschatting van de reductiekosten. Op basis hiervan toetst RVO of het in elk bedrijf aanwezige reductiepotentieel inderdaad wordt benut en of de in het plan aangeven reductiekosten reëel zijn. Bij RVO en NEa zijn de benodigde bedrijfsspecifieke data bekend om deze toetsing uit te voeren.

[49] Bedrijfsspecifieke omstandigheden zijn ook relevant voor gevallen waar (nu nog) geen adequate benchmark beschikbaar is

[50] Obv hetgeen RVO aandraagt aan informatie

€ 16 uit het basispad PBL).[51] Deze malus wordt geheven over het meerdere van de CO_2 uitstoot ten opzichte van het volume behorend bij de top 10% ETS-benchmark 2019, verlaagd van jaar op jaar met de cumulatieve reductiefactor.
- Bedrijven met een goedgekeurd reductieplan die de maatregelen niet conform reductieplan ten uitvoer brengen, krijgen uitgaande van hun eigen reductieplan de malusheffing over de te veel uitgestoten CO_2.
- De malusheffing kan nog twee jaar worden ingezet door het desbetreffende bedrijf mits het bedrijf in die twee jaar terugkeert op het afgesproken reductiepad. Dit geeft een dubbele prikkel. Na twee jaar worden de middelen toegevoegd aan de middelen die beschikbaar komen voor CO_2 reductie elders in de industrie. Aldus ontstaat een borgingsmechanisme met terugsluis.

c. Systeemborging

Er zullen evenwel ook omstandigheden in de (internationale) omgeving zijn die maken dat het doelbereik in 2030 (jaarlijks) afwijkt (mee- of tegenvalt) ten opzichte van de indicatieve opgaven in dit Klimaatakkoord. Om stabiliteit te bieden aan alle partijen die uitvoering moeten geven aan het klimaatbeleid zal herijking niet jaarlijks en per sector (kunnen) plaatsvinden. In plaats daarvan wordt aangesloten bij de plan- en actualiseringscyclus die wordt vastgelegd in de Klimaatwet (en voortvloeit uit het Klimaatakkoord van Parijs en het Integraal Nationaal Energie en Klimaatplan voortkomend uit EU-regelgeving). Herijking van de resterende opgave(n), en daarmee de heroverweging van benodigde inzet van (aanvullende) maatregelen en instrumenten, vindt iedere 5 jaar plaats, aansluitend bij het opstellen van het Klimaatplan conform de Klimaatwet. Op dit vijfjaarlijkse moment van herijking wordt, vertrekkend vanuit het centrale CO_2-reductiedoel, een integraal perspectief gehanteerd over sectoren heen, met een horizon van 10 jaar (inclusief doorkijk naar 2050). Er wordt dus niet gestuurd op de restemissies per sector.

Als bovenstaande borging goed werkt, kan het nog steeds zo zijn dat het reductiedoel dat voor de hele industrie geldt niet gehaald dreigt te worden, bijvoorbeeld omdat de beoogde kostendaling niet (snel genoeg) wordt gerealiseerd. Om de indicatieve doelstelling toch te realiseren, is in dat geval extra SDE nodig. Hiervoor wordt bij afsluiten van een nationaal akkoord een reservebuffer gecreëerd. Deze buffer wordt gevoed door respectievelijk de volgende twee bronnen:

a. De industrie is bereid voorfinanciering voor haar rekening te nemen, teneinde het indicatieve doel te realiseren. Hierbij gaat het om voorfinanciering door de industrie van SDE++-middelen die na 2030 beschikbaar komen. Op deze manier kan de industrie al voor 2030 investeren, terwijl de bijbehorende SDE-middelen uit de aangegane verplichtingen pas na 2030 beschikbaar komen. Afgesproken wordt dat hier vanuit de Rijksoverheid geen kapitaalvergoeding tegenover staat. De middelen zijn gerelateerd aan de bijdrage van de industrie met een maximum van € 340 mln per jaar, zijnde tien procent van het beschikbare SDE++-budget. De maatregel is tijdelijk en loopt van 2027 tot en met 2030.Deze maatregel is saldo, lasten- en uitgavenneutraal en heeft derhalve geen invloed op de lasten van burger en het MKB.
b. De industrie is dan bereid via een extra ODE-heffing € 150 mln ten laste van de industrie aanvullend beschikbaar te maken ten behoeve van extra CO_2 reducerende maatregelen in de industrie. De vormgeving van deze heffing zal worden vastgelegd in samenspraak met de industrie.

Ook kan het zijn dat de malus onvoldoende effectief is als prikkel voor bedrijven om met SDE++-ondersteuning investeringen ten uitvoer te brengen. Het verhogen van de malus als prikkel is dan een logische optie, zodat ook via dat kanaal wordt gewerkt aan een verbetering

[51] Aangezien deze malus kan afwijken van de CO_2-heffing in de Elektriciteitssector zal worden bezien hoe de malus moet worden toegepast bij WKK-installaties.

van de business case voor emissiereductie. De hoogte van de malus is bepalend voor de maatregelen die op de abatementkosten-curve te nemen zijn om de uitstoot terug te dringen.

PBL wordt gevraagd deze borging op effectiviteit te beoordelen. Dit betekent dat de hoogte en vormgeving van de malus dan moet worden bezien in relatie tot de kosten van de te nemen maatregelen om de indicatieve doelstelling te realiseren. Besluitvorming over een dergelijk borgingsmechanisme zal door het kabinet in samenspraak met de partijen aan de Industrietafel mede worden bezien onder de voorwaarde van een gelijk speelveld, het bieden van investeringszekerheid aan bedrijven en het borgingsmechanisme dat in andere sectoren van toepassing is.

C3.3.5 ETS en de internationale context

De industrietafel zet in op een samenhangende, integrale aanpak langs bovenstaande lijnen. Deze aanpak moet leiden tot 49% CO_2 reductie in Nederland in 2030, waarvan indicatief 14,3 Mton moet worden gerealiseerd door de Nederlandse industrie. Of deze aanpak toereikend is om deze doelstelling te realiseren, is mede afhankelijk van de stappen die Europees en mondiaal worden gezet om de doelen van Parijs te halen. Een ambitieuzere doelstelling moet samengaan met een verbeterde werking van het ETS, alsmede tot een hogere CO_2 prijs in Europa.

Afspraken

Partijen spreken het volgende af:

a. De Nederlandse regering zal zich in Europees verband actief inzetten voor de steun van andere koploperlanden in het verhogen van de CO_2-reductiedoelen resulterend in een CO_2-prijs van tenminste € 30 in 2030. Naast het feit dat dit noodzakelijk is om het 55% doel te realiseren heeft een Europese samenwerking tevens als voordeel dat de impact op het level playing field voor het bedrijfsleven wordt geminimaliseerd.
b. De Nederlandse overheid spant zich in om landen die achterblijven bij de doelstellingen van Parijs aan te sporen tot actie.
c. De Nederlandse brancheverenigingen voor de industrie zullen de verschillende roadmaps en de opgedane kennis met het CO_2-reductiedoel van 49% actief delen en beschikbaar stellen voor hun Europese counterparts.
d. Partijen zetten zich ervoor in dat er voor de periode na 2030 een verlenging van voor de *carbon leakage* voorzieningen in de ETS Richtlijn komt, dan wel een alternatief ervoor.
e. De Nederlandse regering zal zich actief inzetten om in het ETS erkenning voor relevante CO_2-reductiemaatregelen te krijgen, zoals CCU en elektrische boilers.

C3.3.6 Het level playing field

De Nederlandse industrie concurreert internationaal en wil borgen dat allerlei maatregelen die zij moeten treffen in het kader van de nationale klimaatdoelstellingen niet ten koste gaan van de internationale concurrentiepositie[52]. In dat verband is in het hoofdlijnenvoorstel opgenomen, dat maatregelen getroffen kunnen worden die passen binnen het level playing field.
Het level playing field is in beginsel een rechtvaardigheidsprincipe, dat beoogt alle deelnemers het 'spel' volgens dezelfde regels te laten spelen. De concurrentiepositie van in Nederland gevestigde bedrijven in het internationale speelveld wordt bepaald door een mix aan factoren die zowel positief als negatief kunnen uitwerken: energieprijzen, arbeidsmarktfactoren, geografische omstandigheden, beleidsmaatregelen, (fiscale) wet- en regelgeving. In samenhang vormen ze het huidige 'playing field'.

[52] Aan de andere kant zou de concurrentiepositie van en vestigingsklimaat voor duurzame bedrijven zichtbaar beter moeten zijn.

Het kabinet vraagt een expertgroep om nader onderzoek te doen naar de verwachte effecten van dit maatregelenpakket op het level playing field, inclusief een eventueel aanvullend borgingsmechanisme, voor het level playing field van de Nederlandse industrie. Hierbij kan de bestaande studie van PwC worden benut, evenals andere beschikbare studies en inzichten over werkelijk betaalde energieprijzen. Voor de verwachte ontwikkeling van klimaatbeleid in andere landen, kan gebruik worden gemaakt van bestaande (scenario)studies van internationale organisaties zoals de International Energy Agency. De expertgroep wordt gevraagd eind februari haar bevindingen aan te leveren.

Afspraken

Partijen spreken het volgende af:

a. Er wordt een startmeting aan de hand van verschillende kernindicatoren uitgevoerd bij het sluiten van het klimaatakkoord naar het niveau van het (gelijke) speelveld, waarop de Nederlandse situatie zich verhoudt ten opzichte van andere landen en daarmee de positie van de Nederlandse industrie in kaart brengt in het internationale level playing field voor zover die het gevolg zijn van nationaal klimaatbeleid en bijbehorend flankerend beleid
b. Er wordt een monitor ontwikkeld op dezelfde indicatoren als de startmeting, die periodiek het niveau van het speelveld in kaart brengt; deze monitor wordt aangevuld met diverse parameters die het vestigingsklimaat beïnvloeden, zoals het World Competitiveness Report.
c. Deze kernindicatoren worden aangevuld met een kwalitatieve analyse met een meer 'leading' karakter van specifiek beleid in de te monitoren landen, waarbij vooralsnog aan de volgende landen wordt gedacht: België, Duitsland en het VK aangevuld met een specifieke achterblijver (bijvoorbeeld Polen) en een specifieke voorloper (bijvoorbeeld Denemarken). Deze analyse is aan te vullen met een kwalitatieve analyse van de drie grote handelsblokken: EU, China en VS en aan te vullen met informatie over het vestigingsklimaat uit een select aantal interviews met internationaal opererende bedrijven en of NFIA.
d. Gebruikmakend van bestaande monitoren kan worden bepaald welke informatie jaarlijks beschikbaar komt en welke analyses worden uitgevoerd op bijvoorbeeld twee- of vierjaarlijkse basis; hierbij zijn de uitvoerbaarheid en de kosten van de monitor belangrijke overwegingen. Voor 1 juli 2019 wordt vastgesteld hoe deze monitoring gaat plaatsvinden.
e. Bij het invoeren van nieuwe bedrijfsgerichte heffingsmaatregelen wordt expliciet gekeken naar het risico van mogelijke weglekeffecten als gevolg van de maatregel. Zowel positieve als negatieve veranderingen in het level playing field wordt zowel ex ante als ex post per industriële sector in beeld gebracht en weglekeffecten zullen expliciet worden meegenomen.

C3.3.7 Omgaan met groei en nieuwkomers

Nederland heeft een open economie, waarin bedrijven kunnen groeien en nieuwkomers in beginsel welkom zijn. De systeemtransitie van de Nederlandse industrie staat dus open voor nieuwkomers die in Nederland een bijdrage willen leveren aan de vernieuwing van de industriële productie. Het is ook onvermijdelijk dat een deel van de huidige productie (zo) niet langer kan plaatsvinden. Dynamiek is noodzakelijk om de systeemtransitie in Nederland en elders te bereiken.

De indicatieve reductieopgave betreft een reductie in 2030 ten opzichte van de geraamde CO_2-uitstoot in 2030 in het basispad van PBL. Dit basispad veronderstelt een economische groei van 1,75 % per jaar, een productiegroei van de industrie van 0,7%. Bij een hogere of lagere industriële productiegroei, bijvoorbeeld als gevolg van nieuwe toetreders, of door

beëindiging cq verplaatsing van productie, komen de resterende emissies in 2030 hoger of lager uit dan nu in het basispad aangenomen. Het geheel van groei, toetreding, beëindiging en verplaatsing van activiteiten wordt meegenomen in de herijking van de resterende opgave(n), en daarmee de benodigde inzet van (aanvullende) maatregelen en instrumenten, die iedere 5 jaar plaatsvindt. Op dit vijfjaarlijkse moment van herijking wordt, vertrekkend vanuit het centrale CO_2-reductiedoel, een integraal perspectief gehanteerd over sectoren heen, met een horizon van 10 jaar (inclusief doorkijk naar 2050). Er wordt dus niet gestuurd op de restemissies per sector (zie deel B van dit akkoord).

Wel is het belangrijk dat deze groeiers en de nieuwkomers passen in het CO_2-reductiepad naar 2050 en zich conformeren aan de afspraken daarover gemaakt in dit Klimaatakkoord. Voor significante uitbreidingen, upgrades en nieuwe toetreders gelden in beginsel dezelfde regels als voor bestaande bedrijven, te vertalen in onder meer het meenemen in het ontwerp van nieuwe installaties van alle CO_2 reducerende maatregelen met een terugverdientijd van vijf jaar of minder. Nieuwe toetreders en bestaande bedrijven die uitbreiden kunnen daarnaast onder dezelfde voorwaarden gebruik maken van hetzelfde instrumentarium als reeds bestaande bedrijven en kunnen dat vroegtijdig benutten om tot een installatie met minimale CO_2-uitstoot te komen. Er worden geen specifieke CO_2 -normen gehanteerd voor de uitbreiding of nieuwkomers als bedoeld onder a, conform de EU Richtlijn Industriële Emissies.

Dit leidt tot de volgende afspraken:

a. Nieuwe spelers met een substantiële CO_2-emissie (≥10 kton) of uitbreiding waardoor meer dan 10kton wordt uitgestoten dienen een CO_2-reductieplan in te dienen. Voor deze bedrijven geldt hetzelfde regime als voor bestaande bedrijven.
b. Uitbreidingsinvesteringen of investeringen van nieuwe spelers met een substantieel CO_2-emissie-effect dienen zoveel mogelijk te passen in een transitie naar CO_2 neutraliteit op lange termijn (2050), te toetsen op basis van (lange-termijn) CO_2 reductieplannen. Voor de tussenliggende periode wordt het ALARA-beginsel toegepast – *As Low As Reasonably Achievable*
c. Acquisitie van de overheid richt zich op bedrijven die een toegevoegde waarde hebben voor de Nederlandse of regionale economie, behoren tot de meest klimaatvriendelijke en circulaire binnen de betreffende branche en bereid zijn zich te conformeren aan de klimaatdoelstellingen 2030 en 2050.

C3.4 Afspraken afvang en opslag CO2

De verandering van het klimaat noodzaakt ons tot snel handelen en geen tijd te verliezen. We kunnen niet wachten tot er misschien wel betere oplossingen zijn en moeten dus nu inzetten op alles wat ons helpt de CO_2-uitstoot zo snel mogelijk te reduceren.
Afvang, transport en opslag van door de industrie geproduceerde CO_2 (CCS) wordt door de industrie en door de Rijksoverheid gezien als noodzakelijke activiteit om de 2030-doelstelling te behalen[53]. Afvang en transport kunnen bovendien dienen als opmaat naar hergebruik van koolstof (CCU). Afgevangen CO_2 kan in de toekomst bijdragen (bijvoorbeeld in combinatie met groene waterstof) aan de ontwikkeling van synthetische grond- en brandstoffen (bijvoorbeeld Steel2chemicals) en de mogelijkheid om negatieve emissies te realiseren (naast andere opties die negatieve emissies kunnen helpen realiseren). De beoogde opschaling past in het doel dat de Nederlandse industrie in 2050 nagenoeg klimaatneutraal produceert. CCU maakt naar verwachting dan een belangrijk deel uit van de industriële productie, door CO_2 als grondstof te hergebruiken in bijvoorbeeld bouwmaterialen of plastics.

[53] Op basis van huidige inventarisatie kan in 2030 voor zeker 14 Mton aan CO_2 worden afgevangen en op een kostenefficiënte wijze worden opgeslagen (scope 1 en 2). Het betreft de volgende projecten: Porthos, Athos, Chemelot[53], Zeeland, Noord NL[53], vervolg R'dam en Aramis[53]. Daarnaast zijn er plannen om CO_2 af te vangen bij verschillende afvalverbrandingsinstallaties ten behoeve van verduurzaming van de glastuinbouw.

Afspraken

Partijen spreken hierbij het volgende af:

a. CCS mag de structurele ontwikkelingen van alternatieve klimaatneutrale technieken of activiteiten voor CO_2-emissiereductie niet in de weg staan. In het algemeen is het wenselijk afgevangen CO_2-emissies onder de grond op te slaan waar alternatieven niet snel genoeg met voldoende volume of kostenefficiënt beschikbaar zijn en waarbij er (op termijn) potentie is voor hergebruik van CO_2 als grondstof (CCU).
b. De SDE++subsidie kan alleen voor CCS-projecten worden benut die bijdragen aan de opgave voor de industrie, waarvoor geldt dat er redelijkerwijs geen kosteneffectieve alternatieven zijn en die passen in een transitie naar CO_2-neutraliteit in 2050 zoals blijkend uit een goedgekeurd CO_2 transitieplan. Ook mag CCS niet leiden tot ongewenste verdringing. Ongewenste verdringing treedt op als technologieën die noodzakelijk zijn voor de mix in 2030, maar nu nog te duur zijn in de SDE+, niet tijdig tot uitrol komen. Onder deze beperkende voorwaarden is er vanuit de SDE++ naar verwachting ruimte voor 7 Mton CCS in 2030 die bijdragen aan het behalen van de indicatieve doelstelling van 14,3 Mton. [54] In het Regeerakkoord was sprake van 20 Mton. Op basis van de goedgekeurde CO_2-reductieplannen zal medio 2020 worden bezien of een bijstelling van de indicatieve 7 Mton gewenst is.
c. Gedurende de periode van het Klimaatakkoord zal de CO_2 afkomstig van de CCS-projecten enkel onder zee ondergronds worden opgeslagen. Tot de mogelijkheden behoort ook opslag in andere landen die onder het Europese Emissiehandelssysteem vallen, mits de internationale regels zijn aangepast voor deze vorm van export.
d. Het Rijk vraagt betrokken partijen om uiterlijk medio 2019 (eventuele knelpunten ten aan zien van) de benodigde infrastructuur in kaart te brengen om de plannen van de industrie ten uitvoer te brengen.
e. Er gelden strenge voorschriften met betrekking tot veiligheid en het voorkomen van lekken. In beginsel is het wettelijk kader beschikbaar om op grond van deze principes vergunningen voor CCS te verlenen; ook de ervaring met monitoringplannen bij productie-installaties op zee is in beginsel voldoende om de benodigde monitoring van CCS vorm te geven. Per opslaglocatie zullen echter de specifieke monitoringseisen in kaart moeten worden gebracht. Voor het transport van CO2 onder hoge druk is verder onderzoek nodig[55]. Monitoring van de opgeslagen CO_2 is nodig totdat aangetoond is dat de situatie stabiel is en dit door het bevoegd gezag is goedgekeurd, conform de Mijnbouwwet. Het Rijk legt in beginsel de wettelijke termijnen voor verantwoordelijkheid en aansprakelijkheid vast in de opslagvergunning[56].
f. Het Rijk werkt principes uit rond de marktordening en de aansprakelijkheden, en beziet of, wanneer en onder welke randvoorwaarden publieke partijen betrokken kunnen zijn bij CCS. Het Rijk committeert zich half 2019 te komen met een visie op de marktordening en de financiering van de infrastructuur van CCS-projecten om indien nodig uiterlijk in 2021 de daarvoor benodigde wettelijke kaders te hebben aangepast. Partijen onderzoeken of een extra verzekering, garanties of en andere faciliteit voor onvoorziene calamiteiten nodig is.
g. Om de ontwikkeling van met name de eerste CCS-projecten niet onnodig te vertragen en om specifieke projectinformatie te verzamelen, zeggen de partijen betrokken bij de geïnventariseerde CCS-projecten toe (een deel van) de kosten van deze

---

[54] Zoals in maart 2018 uit de toedeling van emissies door PBL geïndiceerd is dit exclusief eventuele reductie die nu wordt toegerekend aan andere sectoren. Momenteel wordt de emissie van de NUON-rookgascentrale nabij Tata Steel toegerekend aan de Elektriciteitssector. Als die centrale zou sluiten reduceert de Elektriciteitssector ca 6Mton en stijgt de opgave van de industrie. Als zich dat voordoet, vormt dat reden om daar bij het eerstvolgende vijfjaarlijkse herijkingsmoment aanvullende afspraken over te maken.

[55] Betreft onderzoek waarvan de resultaten nodig zijn voor de ontwerpfase van concrete projecten (engineering)

[56] Vanuit de industrie is aangegeven dat de huidige regeling als niet aantrekkelijk wordt beschouwd. Deze knelpunten moeten door de industrie in kaart worden gebracht.

voorbereidingskosten op zich te nemen om de voortgang van de projecten te garanderen en erkennen hierbij dat enige onzekerheid over de doorgang van het project hierbij acceptabel is.

h. Het Rijk verstrekt een permanente opdracht aan EBN (in samenwerking met de Geologische Dienst van TNO) om de geschiktheid van offshore velden voor CCS in kaart te hebben en studie die al verricht is up-to-date te houden. In geval een gasveld onder de Nederlandse Noordzee bijna leeg raakt en de operator zijn productieplatform en andere infrastructuur moet gaan opruimen kan op basis van deze informatie een expliciete afweging worden gemaakt door de industrie en het Rijk of desbetreffend veld in aanmerking kan komen voor opslag en of er plannen zijn rond bestaande of toekomstige CCS-projecten om het betreffende veld voor opslag van CO_2 te benutten. Zo ja, dan wordt op basis van de te overbruggen periode tot gebruik voor CCS bezien of de kosten daarvan opwegen tegen het alternatief (verwijderen en later nieuw platform plaatsen). Vanuit het Rijk zal met betrokkenheid van stakeholders een verder protocol hiervoor worden uitgewerkt (2019) dat aansluit op het nog te ontwerpen marktkader CCS.

i. De Nederlandse regering zal zich inzetten voor de aanpassing van Europese regels onder meer op het gebied van ETS, die erop gericht zijn CO_2-transport (via schepen), CO_2-opslag in materialen, transporteren en verwerken van afval en de waardering voor internationale keteneffecten mogelijk te maken (waaronder grensoverschrijdend transport van CO_2).

C3.5 Overige afspraken

C3.5.1 Ruimte en infrastructuur

De industrie speelt een belangrijke rol in de klimaat- en energietransitie als geheel en ook in het energiesysteem. De kabinetsperspectief op de Nationale Omgevingsvisie stelt over de industrie onder andere: “De havengebieden en industriële clusters van grootverbruikers aan de kust moeten maximaal energie besparen, transformeren naar nieuwe hernieuwbare energiebronnen en kunnen een schakelrol vervullen in de energietransitie, met aanlanding, benutting, omzetting en opslag van de windenergie op zee en het beschikbaar maken van de vrijkomende restwarmte voor de omliggende gebouwde omgeving.” Ook bij de industrie zijn veel combinaties met andere opgaven relevant, bijvoorbeeld met de gebouwde omgeving en de tuinbouw als het gaat om het benutten van restwarmte en CCU. Voorts is er ook een vraag naar gelijkstroomvoorzieningen.

Er zijn drie hoofdonderwerpen rond infrastructuur waar door de industrie aandacht wordt gevraagd:

- Systeemintegratie: landelijke regie en coördinatie over alle sectoren heen
- Tijdige aanleg en aanpassing van infrastructuur: in de regionale clusters is op dit moment al sprake van beperkte capaciteit
- Marktordening van nieuwe infrastructuur: CCS, waterstof en (industriële) warmtenetten

Tijdige beschikbaarheid van infrastructuur en betaalbare energie zijn voor de industrie een randvoorwaarde om de klimaattransitie vorm te geven. Momenteel is nog onvoldoende zicht of aan deze randvoorwaarden voldaan kan worden, wie daarvoor precies verantwoordelijk is en hoe verschillende energiesystemen elkaar kunnen versterken en aanvullen. Dit vergt een lange termijn inventarisatie van vraag en aanbod over alle sectoren heen, betere modellering en kennisvergroting, CO_2-reductieplannen en hun consequenties voor de energievraag en -infrastructuur. Maar dit vergt ook tijdig een beter zicht op de marktordening.

Afspraken

Partijen spreken het volgende af:

a. Het Rijk neemt regie in een structureel overleg met buurlanden omtrent grensoverschrijdende infrastructuur[57]; daartoe behoort in elk geval het overleg met Noordrijn Westfalen en Vlaanderen voor de aanpak van de infrastructuur voor het ARRA-cluster.
b. Op zee opgewekte energie wordt bij aanlanding aangesloten op het hoofdnetwerk nabij industriële clusters aan de kust en wordt daar zo veel mogelijk gebruikt. Hierbij wordt rekening gehouden met ruimtelijke impact op zee en op land en met het bestaande net. Waar dat opportuun is wordt optimalisering middels bijvoorbeeld gelijkstroomnetten onderzocht.
c. Voor industriële clusters verder landinwaarts gelegen zoals Emmen en Chemelot wordt ook gekeken naar alternatieven in de elektriciteitsvoorziening in plaats van directe aansluiting op energie opgewekt op zee die leiden tot afdoende, tijdige en betaalbare oplossingen. Het aandachtspunt van deze clusters is, dat in beginsel alle clusters binnen Nederland tegen vergelijkbare voorwaarden en redelijke kosten toegang hebben tot de benodigde infrastructuur.
d. CO_2-opslag vindt vooralsnog enkel plaats in lege gasvelden in zee.
e. In de CO_2-reductieplannen van de industrie wordt de infrastructuurbehoefte voor elektriciteit, gassen, vloeistoffen en warmte voor de industrie in beeld gebracht.
f. In de RES'n[58] wordt de infrastructuurbehoefte voor elektriciteit, gassen, en warmte voor de gebouwde omgeving in beeld gebracht, alsmede de locatie van hernieuwbare energie-opwek in de regio en daaraan gekoppelde infrastructuur. In de RES'n kan in kaart worden gebracht waar en hoeveel restwarmte van de industrie kan worden afgenomen.
g. In 2020 stelt het Rijk, mede op basis van input van partijen aan de tafels en stakeholders, een brede visie marktordening & energietransitie vast, inclusief beleidsagenda richting 2030. Hierin wordt vanuit een systeemperspectief ingegaan op de ordening, regulering en bekostiging van nieuwe infrastructuur voor met name warmte, waterstof en CO_2; rekening houdend met de implicaties voor gas en elektriciteitsnetwerken en ruimtelijke impact en vertrekkend vanuit scenario's voor 2030 en 2050. Vooruitlopend daarop komt het rijk in 2019 met een Rijksvisie marktordening CCS en bekostiging CO_2-infrastructuur; de wettelijke kaders moeten uiterlijk 2021 zijn aangepast.
h. Het Rijk consulteert de maatschappelijke partners die van de infrastructuur gebruik maken als onderdeel van de borging van dit Klimaatakkoord voorafgaand aan de vaststelling van de aanpak en programma. Bestaande CO_2 en H_2 infrastructuur en reeds werkende marktmechanismen voor huidige toepassingen cq gebruik van H2 en CO_2 blijven gerespecteerd.
i. Op basis van de door de partners in het Klimaatakkoord besproken en gedeelde aanpak wordt de daartoe benodigde wetgeving zo snel mogelijk aan de Tweede Kamer aangeboden.
j. Gasunie en TenneT starten in 2019, samen met de regionale netbeheerders, een integrale infrastructuurverkenning 2030-2050 (oplevering is voorzien in 2021), die de basis vormt voor afspraken rond investeringen in infrastructuur tussen netbeheerders en overheden. In de verkenning zijn inzichten vanuit de energiesector, vraagontwikkeling in de industrie en bevindingen vanuit RES'en meegenomen.
k. De investeringsplannen[59] van TenneT en GasUnie vormen in combinatie met vergelijkbare documenten van de regionale netbeheerders de basis voor afspraken rond investeringen in infrastructuur tussen netbeheerders en overheden. Het Rijk vraagt de netbeheerders en beheerders van buisleidingen om op basis van de bestaande investeringsplannen uiterlijk

[57] Grensoverschrijdend kan ook Noorwegen, Denemarken en VK zijn

[58] RES = Regionale energiestrategie (zie ook D7)

[59] Voorheen KCD (Kwaliteits- en capaciteitsdocument)

half 2019 in kaart te brengen welke knelpunten zij zien in de beschikbaarheid van infrastructuur om de plannen van de industrie als in dit akkoord ingebracht uit te kunnen voeren.

l. De elementen met betrekking tot infrastructuur en marktordening uit de programmatische aanpak voor waterstof zullen worden meegenomen in de integrale aanpak in 2020.
m. Het Rijk zal bij de ontwikkeling van Warmtewet 2.0 meer duidelijkheid geven over de marktordening bij warmtenetten. Mogelijk zullen ook de Elektriciteitswet 1998 en de Gaswet daarbij gewijzigd moeten worden.
n. Het Rijk kijkt in 2019 op welke wijze financiële ondersteuning voor (industriële) warmtenetten kan worden vormgegeven.

C3.5.2 Power2heat

Elektrificatie van warmteprocessen in de industrie biedt een belangrijke kans tot verduurzaming van de industriële productie (mits er voldoende opwek van hernieuwbare elektriciteit is).
Tot 2030 wordt verwacht dat een aantal elektrificatietechnologieën een relevante impact kan hebben. Door innovaties kan dat perspectief na 2030 zelfs sterk toenemen. Elektrische boilers bieden de mogelijkheid tot een flexibele inzet, omdat deze snel op en af te regelen zijn, terwijl andere elektrificatietechnieken een hogere CO_2-reductie en energie-efficiency bieden en bij voorkeur volcontinu worden gebruikt.
De verschillenden technologieën hebben ieder hun rol en eigen karakteristieken met bijbehorende voor en nadelen, zoals:

- Flexibele inzetbaarheid (wel of niet)
- Efficiency (Hoeveel CO_2 per opgenomen elektriciteit)
- Benodigde CAPEX (hoog of laag)
- OPEX (gevoeligheid voor energieprijsniveaus)
- Complexiteit van integratie
- Volwassenheid van de technologie

Elektrificatie in de industrie kan in 2030 5,3 Mton CO_2 reduceren (technisch potentieel) met een besparing van 93 PJ. Hierbij ontstaat een additionele elektriciteitsvraag tussen de 8 en 24 TWh, afhankelijk van de mix van technologieën die wordt ingezet. Het gaat daarbij vooral om warmtepompen < 300^0C, andere droog- en scheidingstechnieken, elektrische boilers en mechanische damprecompressie.

Afspraken over de instrumentatie van P2H:

a. Partijen committeren zich aan een monitoringmethodiek die zicht geeft op de ontwikkeling van elektrificatie in industrie, gebouwde omgeving en mobiliteit. De monitor heeft tot doel tijdig te bezien in hoeverre extra elektriciteitsvraag en -aanbod zich evenwichtig ontwikkelen. De uitkomsten van deze monitor zullen bij voorkeur uiterlijk per 1-1-2021 gebruikt worden voor besluitvorming over het volume hernieuwbare elektriciteit in 2030. Deze monitoring zal onderdeel uitmaken van de bredere aanpak voor het monitoren en evalueren van afspraken van het Klimaatakkoord.
b. Het Rijk spant zich in om elektrificatie van warmte een plek te geven binnen de SDE++. Daarbij wordt ook gekeken naar hybride elektrificatie.
c. Marktpartijen verkennen, zo mogelijk samen met InvestNL, opties om investeringsrisico's af te dekken met verzekeringsproducten waarin nu niet wordt voorzien door de (financiële) markt.
d. Om te borgen dat de bron van de elektriciteit die wordt ingezet voor P2H in de industrie zoveel mogelijk hernieuwbaar is, zullen de sectoren industrie en elektriciteit ten behoeve van de vormgeving van de verbrede SDE+ regeling, een budgetneutraal voorstel ontwikkelen om bij de stimulering van elektrificatie van warmteprocessen een verbinding

te leggen met duurzame opwekking van elektriciteit[60]. Het Rijk zal dit voorstel meewegen in de vormgeving van de SDE++.

e. Het Rijk onderzoekt samen met andere partijen of in de Energiewet 1.0 of via aanpassing van andere wet- en regelgeving (waaronder de codes) meer ruimte kan worden geboden voor dynamische tariefstructuren in de nettarieven voor transport en distributie teneinde meer flexibiliteit te faciliteren. Internetconsultatie van de Energiewet 1.0 is naar verwachting in 2019.
f. Industriële partijen brengen bij de uitwerking de CO_2-reductieplannen van de bedrijven de verwachte extra elektriciteitsvraag in kaart, zodat (regionale) Netbeheerders deze tijdig kunnen betrekken bij de uitvoering van hun wettelijke taken.
g. Zoals elders in het akkoord opgenomen wordt het vraagstuk voor anticiperende uitbreidingsinvesteringen in de energie-infrastructuur verkend.
h. De industrie spant zich in de benodigde kennis met betrekking tot elektrificatie in de industrie beter bijeen te brengen en te delen binnen en buiten de eigen organisatie met inachtneming van de toepasselijke mededingingsregels en gebruikt daarvoor bestaande gremia.
i. Partijen in de innovatie-ecosystemen (TNO, topsectoren, sectororganisaties, e.d.) ontwikkelen een MMIP[61], laten modellen ontwikkelen en bestaande modellen aanpassen voor warmte-analyses, zodat power2heat in deze modellen wordt meegenomen.

C3.5.3 CO_2-voetafdruk en circulair aanbesteden

Op weg naar een circulaire economie wordt het bepalen van de CO_2-voetafdruk van producten en de maximale benutting van (hernieuwbare) grondstoffen en materialen steeds belangrijker. Deze kennis is van belang voor de ondernemer voor een efficiënte en maatschappelijke verantwoorde bedrijfsvoering. Kennis van de footprint is ook van belang om consumenten inzicht te geven in de herkomst en milieubelasting van producten en diensten die zij willen afnemen (keuzebepaling[62]) Ook kan toekomstig beleid baat hebben bij deze inzichten. Overheden en bedrijven zijn via hun inkoop ook consument en kunnen derhalve via hun inkoopbeleid bijdragen aan het inkopen van klimaatvriendelijke producten en diensten. Voor het creëren van mogelijk internationale markten voor CO_2-arme producten en diensten is het belangrijk om tot geharmoniseerde systemen van CO_2 labelling te komen.

Afspraken

Partijen spreken het volgende af:

a. In de onderzoeksagenda van het Rijk en de partners in het Klimaatakkoord wordt expliciet ruimte gemaakt voor onderzoek en implementatie van het bepalen van de CO_2-voetafdruk[63] van producten en diensten; hierbij vormt ontwikkeling van een digitale accounting van de CO_2-footprint in de keten (bijvoorbeeld via blockchains) onderdeel van deze agenda.
b. Europees zet Nederland zich in voor de ontwikkeling door de Europese Commissie van CO_2 labelling van half- en eindfabrikaten op basis van geharmoniseerde methodologieën.
c. Het Rijk heeft de marktvraag naar circulaire, biobased en klimaatneutrale/-positieve producten en diensten vanuit alle overheden in 2018 een impuls gegeven vanuit de klimaatenvelop; d.m.v. nationale leernetwerken voor het circulair en klimaatneutraal

---

[60] Mag niet ten koste gaan van vormen van elektrificatie

[61] Meerjarige Missiegedreven Innovatieprogramma's

[62] Denk aan de CO_2-prestatieladder (http://www.co2-prestatieladder.info/co2-prestatieladder/) of andere methoden om circulair in te kopen of aan te besteden (zie bijvoorbeeld http://www.copper8.com/, https://mvonederland.nl/wegwijzer-circulair-inkopen#tab=pane-title-step-1, https://www.circulairondernemen.nl/library/circulair-circulairder-circulairst-vergelijking-tools-circulair-inkopen , etc)

[63] Hierbij kan worden aangesloten bij ervaringen in de Food-sector en de Chemie

inkopen van bijvoorbeeld ICT, energie, textiel en bouw, kennisontwikkeling rond CO_2-schaduwbeprijzing, en ondersteuning van inkooppilots. Het Rijk zet dit beleid voort in samenspraak met marktpartijen en intensiveert dit als onderdeel van het Klimaatakkoord, ook na 2019.

d. Via de Green Deal Circulair Inkopen en de Community of Practice Biobased Inkopen wordt de opgedane kennis gedeeld met uiteenlopende branches van het inkopende bedrijfsleven.
e. In de Grond-, Weg- en Waterbouw (GWW) stimuleren het Rijk en andere overheden klimaatneutrale en circulaire innovaties binnen de eigen aanleg- en onderhoudsprocessen, mede door maatregelen te nemen op het gebied van materialen (zoals asfalt, beton, grond en staal) en producten, bijvoorbeeld door middel van ketenakkoorden.

C4 Landbouw en Landgebruik

C4 Landbouw en Landgebruik

C4.1 Visie 2050

De basis voor klimaatneutraal Nederland'

We willen eten, comfortabel wonen en werken, en ons kunnen verplaatsen in een gezonde en prettige leefomgeving. Landbouw en landgebruik sectoren vormen hiervoor natuurlijk de basis.

Natuur, bomen, gewassen en landbouwgronden bieden ons niet alleen een waardevol landschap, maar leggen ook koolstof (CO_2) vast en vormen zo de natuurlijke basis om klimaatverandering te voorkomen. Ze stellen ons bovendien in de gelegenheid voedsel en biomassa te produceren, ook in een veranderend klimaat. Biomassa gebruiken we als diervoer en als grondstof voor energie, chemie en materialen. In 2050 doen we dit in zo klein als mogelijk en zo groot als nodige gesloten grondgebonden kringlopen, conform de kabinetsvisie uit 2018[64]. Dit betekent dat we op kleinst mogelijke schaal die passend[65] is de natuurlijke kringloop bodem > plant > dier > mest > bodem sluiten. Boeren en tuinders worden gewaardeerd en verdienen daarmee een goed inkomen. Natuur en (kenmerkend Nederlands) landschap worden waardenvol beheerd. Dat wil zeggen dat we rekening houden met klimaatbehendigheid, biodiversiteit én attractiviteit.

De sectoren[66] in het domein landbouw en landgebruik zetten de al ingeslagen weg naar forse emissiereductie versneld voort. Toch blijven, ook in 2050, broeikasgasemissies vanuit deze sector onvermijdelijk. Broeikasgasemissies zijn namelijk inherent aan natuurlijke producten, zoals methaan en lachgas uit de veehouderij en bemesting (ook bij 'groene meststoffen[67]'). Tegelijkertijd gaat de sector in toenemende mate koolstof vastleggen in bodems, bossen en materialen, biomassa produceren en hernieuwbare energie opwekken. De ambitie van de sector is dat de onvermijdelijke uitstoot van broeikasgassen aan de ene kant en vastlegging van broeikasgassen en productie van hernieuwbare energie én biomassa aan de andere kant, in 2050 met elkaar in balans te brengen. Dit is nadrukkelijk een gezamenlijke ambitie van boeren en tuinders, terreinbeheerders, ngo's, voedselverwerkers, toeleveranciers en supermarkten. De komende jaren wordt nagegaan hoe de sector Landbouw en Landgebruik deze balans kan bereiken.

De partijen in het domein landbouw en landgebruik (ook particuliere terreineigenaren en verpachters) hebben de ambitie om klimaatopgaven te realiseren binnen natuurlijke en economische randvoorwaarden, (verbetering van) biodiversiteit, adequate benadering van andere milieuthema's en gezond verdienvermogen, en voedsel- en biomassaproductie. Een sterke keten met stevige ambitie, gezonde bedrijven en biodiverse natuur, vormt de basis voor duurzame voedsel-, hout- en biomassaproductie én beheer die we met trots aan volgende generaties doorgeven. Vanuit eigen kracht, in verbinding, in weer en wind, met de voeten op aarde, met het hoofd in de wolken, zonder een dag te verzaken, zullen boeren en terreinbeheerders deze opgave de komende jaren realiseren.

---

[64] 'Landbouw, natuur en voedsel: waardevol en verbonden. Nederland als koploper in kringlooplandbouw' (2018).

[65] In lijn met SER (juni 2016) 'Werken aan een circulaire economie: geen tijd te verliezen'. https://www.ser.nl/-/media/ser/downloads/adviezen/2016/circulaire-economie.pdf (blz. 34 e.v.)

[66] De sector landbouw en landgebruik kenmerkt zich door een verscheidenheid aan sectoren in zowel de land-, tuin- en bosbouw, in verschillende landgebruiksfuncties waaronder terrein- en natuurbeheer. Dit deelakkoord raakt al deze actoren alsmede bewoners en (recreatieve) gebruikers.

[67] Groene meststof: meststof waar bij de productie geen gebruik is gemaakt van fossiele grondstoffen.

De realisatie van deze ambitie zal in de eerste plaats impact hebben op de dagelijkse bedrijfsvoering van boeren en tuinders en zal iedereen in Nederland raken, via effecten op de inrichting en kwaliteit van onze leefomgeving, en mogelijk veranderingen in (voedsel)consumptie. Zeker indien vermindering van afhankelijkheden van vervangbare (buitenlandse) grondstoffen wordt meegewogen. Dit leidt mogelijk juist ook tot nieuwe marktmogelijkheden voor voedselproducenten in Nederland, bijvoorbeeld via export van nieuwe opgedane kennis uit dit akkoord, aangevuld met die uit 'kringlooplandbouw'.

Innovatieve ketens en bedrijven zijn nodig om deze visie en ambitie voor 2050 gestalte te doen krijgen, maar ook om de tussendoelen van 2030 te realiseren. Partijen in het Klimaatakkoord zetten daarom gericht in op innovaties voor:

- reductie van broeikasgasemissies bij de productie van food en non-food 2050;
- bevorderen van (regionale) grondgebondenheid tegelijker met het sluiten van kringlopen;
- netto productie van hernieuwbare energie vanuit de land-, tuin en bosbouwsectoren;
- inrichting van het Nederlandse land- en wateroppervlak op CO_2-vastlegging en gebruik,
- halvering van de klimaateffecten van aankoopkeuzen door Nederlandse consumenten in 2050.

Deze innovatiesporen hebben een reikwijdte die voorbij de nationale schaal in klimaateffect sorteert. In deze visie en innovatiesporen worden de doelen van het Klimaatakkoord van Parijs, die naast klimaatadaptatie en mitigatie ook gaan over het uitbannen van honger in de wereld én het behoud van ecosystemen en bossen, kwalitatief geoperationaliseerd voor Nederland.

In de komende jaren zal specifiek worden gekeken naar maatregelen en consequenties van mogelijke opgaven voor klimaat voor de landbouw in 2050. Hierbij zal ook de discussie in de EU worden gevoerd waarbij, in het kader van een *level playing field* bekeken zal worden welke maatregelen de verschillende lidstaten reeds hebben genomen en zullen gaan nemen. Nederland zal in deze discussie een actieve rol op zich nemen en inzetten op een landbouw-klimaatbeleid, dat uitgaat van regionale optimalisatie van de landbouw- en biomassaproductie op basis van milieu- en klimaatredenen.

C4.2 Opgave en ambitie 2030

'Zoveel mogelijk sluiten van kringlopen'

Voor 2030 hebben de landbouw en landgebruik sectoren een taakstellende opgave gekregen vanuit het kabinet om een additionele afname van 3,5 Mton broeikasgasemissies in 2030 te realiseren (bovenop bestaand beleid), zoals gepresenteerd in tabel C4.2.1. Deze taakstellende bijdrage vanuit land- en tuinbouw en natuursectoren is nodig om te kunnen voldoen aan de kabinetsdoelstelling voor Nederland van 49 procent reductie en vormt de 'volgende stap' op weg naar 2050.

De 'volgende stap', omdat er in de voorliggende periode al een stevig emissiereductie fundament is gelegd én er al fors geïnvesteerd is in het opwekken van hernieuwbare energie, waardoor er in 2016 al circa 25 PJ hernieuwbare energie is geproduceerd. Deze prestaties geven inspiratie en vertrouwen om de volgende stappen richting 2030 te realiseren.

De opgave is opgeknipt in een afname van de broeikasgasemissies uit de landbouw (methaan) en glastuinbouw, ieder met respectievelijk ten minste 1 Mton[68] in 2030, en een afname van emissies en verbetering van de klimaatprestatie in landgebruik van 1,5 Mton, zoals in tabel C4.2.2 inzichtelijk is gemaakt voor methaan en lachgas. Over de invulling van de opgave van 3,5 Mton wordt in het regeerakkoord gesteld dat "daarbij technische

[68] Ten opzichte van het emissiepad bij ongewijzigd beleid in 2016.

maatregelen (mestverwerking, voedselmix, kas als energiebron, etc.) de voorkeur hebben boven volumebeperkende maatregelen."

Tabel C4.2.1 Overzicht taakstelling, ambitie en maatregelen Landbouw en Landgebruik

Thema	Taakstellend Opgave in Mton CO_2-eq	Ambitie in Mton CO_2-eq	Maatregelen
Veehouderij	1 (methaan)	methaan: 2,1 Mton lachgas: 0,2 Mton	0,8 Mton Melkveehouderij & zuivel: 'Dier en Voeding' en 'Mestopslag en Bemesting' 1,3 Mton Varkenshouderij: opkoop rechten & nieuw diervoer (insecten etc.) & emissiearme stallen en mestverwerking
Landgebruik	1,5	1,8 – 2,1	1,0 Mton Veenweiden: tegengaan bodemdaling (onderwaterdrainage en waterpeil) 0,5 Mton Landbouwbodems (minder scheuren grasland, minder ploegen, permanent groen) 0,3-0,6 Mton Natuur en Bos (klimaatvriendelijke nieuwe natuur, 'boom eruit, boom terug' via compensatiebeginsel), houtbenutting
Glastuinbouw	1	1,8	Het Nieuwe Telen (energiebesparing) CO_2 voor plantengroei Duurzame warmte (o.a. meer geothermie) Modernisering kassen & gebiedsaanpak Elektrificatie & koplopersaanpak Nieuwe gewassen
Totaal	3,5	5,9 - 6,2	

Tabel C4.2.2 Methaan en lachgasemissie van Landbouw en Landgebruik (inclusief glastuinbouw) eenheid: Mton CO_2-equivalenten.

	1990	2005	2010	2015	2030
Methaan	15,09	12,11	13,5	13,88	13,52
Lachgas	10,1	6,99	6,21	6,27	5,7

bron: referentiepad Klimaatakkoord conform NEV 2017

De deelnemers aan de Tafel Landbouw en Landgebruik adopteren deze taakstellende opgave en zien aanvullende mogelijkheden. De ambitie voor 2030 bestaat uit circa 6 Mton CO_2-eq[69] reductie in Nederland. Daarnaast is er klimaatwinst door de bijdrage aan energie-opwek, minder zware grondbewerking en duurzamere tractoren, en door beperking van de invoer van grondstoffen in het buitenland (zie tabel C4.2.3). Dit strookt ook met de wens van het kabinet om 0,5 Mton extra in landgebruiksemissies te instrumenteren. Deze additionele inzet van de partijen aan de sectortafel draagt tevens bij aan een mogelijke verhoging van de nationale reductiedoelstelling naar 55 procent in 2030.

[69] Waarbij ook energetische emissies en ook vastleggingen aan de orde zijn: het betreft de klimaatprestatie van deze sectoren.

Tabel C4.2.2 Klimaateffecten buiten berekening deelakkoord Landbouw en Landgebruik

Klimaatinzet met effect 'andere Tafels en/of buitenland'	**Maatregelen**
Qua kwantificering boekhoudkundig niet toegerekend aan Klimaattafel Landbouw en Landgebruik, wel gerealiseerd door inspanningen van partners aan deze tafel	
Klimaatvriendelijke Consumptie via voedselketens	Maatregelen die gedragsverandering consument vragen: - minder voedselverspilling; - meer consumptie van groenten en fruit, en groter aandeel eiwitten op plantaardige basis, lagere eiwitinname - klimaatvriendelijkheid van voedingsmiddelen openbaar
Overige inzet met klimaateffect	Energie: - energiebesparing en opwek hernieuwbare energie - reductie broeikasgasemissies landbouwvoertuigen Minder kunstmest gebruik obv fossiele brandstoffen Biomassa productie binnenlands (zee, …) Effecten buitenland: - minder import van palmpitten en soja

Onze insteek is om bij het realiseren van de klimaatopgave L&L de eerder beschreven visie 2050 centraal te stellen. Dat komt neer op "werk met werk maken". We geven de voorkeur aan interventies die niet alleen leiden tot een betere koolstofbalans, maar tevens bijdragen aan de transitie van de Nederlandse landbouw naar een kringlooplandbouw, conform de kabinetsvisie uit 2018. Onderdelen hiervan zijn een goede sociaal-economische positie voor de agrarische beroepsgroep, biodiversere groene ruimte, gezondere bodems, aantrekkelijke landschappen voor onze snel verstedelijkende bevolking, weerbaarheid van Nederland voor de gevolgen van klimaatverandering én bijdrage aan een goed waterbeheer.

We zijn ervan overtuigd dat dergelijk meekoppelen bijdraagt aan zowel kosteneffectiviteit als draagvlak bij relevante groepen en de samenleving in het algemeen. Voorwaarde voor succesvol meekoppelen is het slim en ondogmatisch toepassen van beleidsinstrumenten alsmede het vinden van een goede combinatie van gerichtheid op de korte termijn (nu doen) en lange termijn.

Het zal zeker voorkomen dat er afwegingen gemaakt moeten worden tussen verschillende maatschappelijke doelen (bijvoorbeeld: beheren wij dit bos in de eerste plaats om koolstof vast te leggen of om de biodiversiteit te versterken?). In die gevallen hanteren we een aantal uitgangspunten:

- In de afspraken staan verdergaande grondgebondenheid én verdergaande sluiting van kringlopen centraal; ze zijn daarmee in lijn met de in 2018 uitgebrachte visie van het kabinet op landbouw. Essentieel hierbij is dat we kringlopen van nutriënten sluiten, op de kleinst mogelijke schaal die passend is.
- De afspraken zijn niet alleen kosteneffectief op klimaatgebied en koppelen dus ook positief mee met ten minste één ander duurzaamheidsdoel dat door maatschappij en samenleving van belang wordt gevonden, zoals gezondheid, dierenwelzijn, bodem, natuur, biodiversiteit en omgevingskwaliteit. Ook doelen als bedrijfsrendement, welbevinden van medewerkers en ondernemers zijn van belang. Per saldo mogen de afspraken geen additionele negatieve afwenteling veroorzaken op (inspanningen ter realisatie van) deze publieke doelen.
- De sector kenmerkt zich door veel familiebedrijven en coöperatieve verbanden waarvoor voor het voortbestaan een stapsgewijze transitie van belang is. Doelen voor de lange termijn zijn richtinggevend én bevorderen actie op korte termijn. Het is van belang dat

investeringen in klimaatvriendelijke aanpassingen ook bedrijfseconomisch verantwoord genomen kunnen worden. Natuurlijke investeringsmomenten worden zoveel mogelijk benut.
- Biomassa gebruik zien we in een cascade: primair om de bodem vruchtbaar te houden en maken, vervolgens als humaan voedsel en als diervoer, daarna als grondstof voor materialen (lange koolstof vasthouding), chemie en als laatste voor energie.
- De ervaring in de afgelopen decennia wijst uit dat maximale stimulering van projecten waarin boeren en tuinders experimenteren, leren en laten zien wat mogelijk is, steeds weer een succesvolle formule naar stappen voorwaarts is. Vaak geholpen door onderzoek, voorlichting of onderwijs. Doen in plaats van praten dus. In het verleden noemden we dit studiegroepen, tegenwoordig spreken we van Living Labs. LTO neemt het initiatief om ook op de thema's uit dit akkoord dergelijke labs te (laten) organiseren gedurende de looptijd van het akkoord, en beveelt andere partijen ook aan deze werkvorm te benutten.

Dit akkoord is geen blauwdruk van de route naar 2050 via de opgave voor 2030. Onderzoek, pilots en demonstraties zullen in sommige (innovatie)sporen kansen bieden om te versnellen, en in andere vragen om een pas op de plaats. In het kader van de doorkijk naar 2050 wordt onder begeleiding van de partijen een scenariostudie uitgevoerd, waarbij centraal staat wat de langetermijneffecten zijn van de wens de landbouw te verduurzamen in termen van klimaat, grondgebondenheid en het sluiten van kringlopen.
Gezamenlijk bespreken, interpreteren én concluderen de partijen aan tafel de resultaten van de scenariostudie, zodra beschikbaar. Hierbij wordt meegenomen of de maatregelen en daarbij passende instrumentering die we nu gaan inzetten voldoende zijn om klimaatdoelen voor 2030 te realiseren. Eveneens beoordelen de partijen gezamenlijk bij de te trekken conclusies de draagbaarheid voor de periode tot 2030, soliditeit op de periode na 2030 én positieve en negatieve klimaateffecten richting 2050, ook wereldwijd. Indien de getrokken conclusies leiden tot gedeelde inzichten, over de eventuele aanpassingen van het maatregelenpakket (en/of instrumentering daarvan), worden deze, na specifiek overleg, betrokken in het kader van de generieke evaluatiemomenten.

C4.3 Generieke voorwaarden

C4.3.1 Investeringen en financiering

Partijen beseffen dat de komende jaren vele miljarden aan private en publieke investeringen nodig zullen zijn om in de sector Landbouw en Landgebruik de ambities voor klimaatdoelen in 2030 en uiteindelijk 2050 waar te maken. Deels zullen deze ook van belang zijn voor andere transities in het landelijk gebied, zoals verduurzaming van landbouw en biodiversiteit.

Gedurende langere termijn duidelijkheid hebben over de financiële kaders is essentieel voor de bereidheid tot investeren van alle betrokkenen. Partijen beseffen ook dat er altijd onzekerheden zijn en dat niet kan worden verwacht dat op alle fronten financiële duidelijkheid over dergelijk lange termijnen kan worden geboden. Zo zijn bijvoorbeeld mandaatperioden van overheden een gegeven.

Partijen zien echter mogelijkheden om op basis van de volgende uitgangspunten, met name gericht op publieke instrumenten, een betekenisvolle en transparante stap te zetten in de ook private financiële onderbouwing van ambities en afspraken:
1. Bestaande budgetten bij overheden vormen een belangrijk uitgangspunt en daarmee een belangrijke basis voor private financieringsambities. Bestaande budgetten worden waar mogelijk gekoppeld aan de realiseren van klimaatdoelen. Bijvoorbeeld in het kader van het natuurbeleid, de asbestsanering en ook het (huidige en in ontwikkeling zijnde) Gemeenschappelijk Landbouwbeleid (GLB).

2. Een aantal bestaande instrumenten wordt meer dan in het verleden toegespitst op het klimaatbeleid in de sector Landbouw en Landgebruik. Hierbij zijn onder andere de SDE^{+}-regeling en Groenfinanciering van belang. Het ministerie van LNV stelt aan het Nationaal Groenfonds een garantiefaciliteit beschikbaar van 70 miljoen euro. Daarmee trekt het Groenfonds extra geld aan voor de financiering van projecten die een bijdrage leveren aan de klimaatdoelstellingen van de sector Landbouw en Landgebruik.
3. De MIA- en VAMIL-regeling blijven, met de EIA en de RNES, de garantieregeling aardwarmte en het kennis- en innovatieprogramma geothermie, ook in de toekomst van groot belang voor klimaatgerelateerde investeringen.
4. Met Invest.nl (i.o.) worden zo mogelijk afspraken gemaakt om te onderzoeken of, en zo ja hoe, ten behoeve van de investeringen in deze transitie Invest.nl (i.o.) een rol kan spelen. Bijvoorbeeld investeringen in stallen, energietransitie glastuinbouw en in aanleg van bossen.
5. Voor investeringen in innovatie en kennis wordt een beroep gedaan op het vigerende en in aanpassing zijnde Topsectorenbeleid met bijbehorende mogelijkheden en intensiveringen.
6. De zogenoemde klimaatenveloppe van het kabinet is ook voor de sector Landbouw en Landgebruik van groot belang, met name voor het opstarten van pilots en voor initiële ontwikkelkosten. Daar waar in navolgende akkoordtekst dekking gevonden wordt uit 'klimaatenveloppe' zijn de initiële kosten voor de komende 3 jaar geïndiceerd, maar niet in de tekst opgenomen.
   De Rijksoverheid hanteert de volgende indicatieve verdeling van deze middelen, bestemd voor innovatieve en demonstratieprojecten:
   - Glastuinbouw: € 120 mln.
   - Veehouderij (met name methaan): € 120 mln.
   - Veenweiden en landbouwbodems: € 60 mln.
   - Natuur, bomen, bos: € 50 mln.
   - Voedsel: € 10 mln.

   De precieze toedeling en feitelijke toekenning zullen onder meer afhangen van private medefinanciering, doelbereik en mate van financiering uit andere publieke bronnen.[70]
7. Partijen onderkennen het grote belang van het ontwikkelen van betrouwbare, structurele verdienmodellen in deze sectoren, waaronder het ontwikkelen van instrumenten ter ontsluiting van nieuwe private additionele middelen (bijvoorbeeld: *carbon credits*).
8. Extra financiële middelen, in aanvulling op de middelen waarvoor in deze uitgangspunten de kaders zijn geschetst, zullen het doelbereik van met name de ambitie tussen 3,5 en 6 megaton sterk positief beïnvloeden.

Op basis van deze uitgangspunten en de daarin verwoorde verwachtingen kunnen de komende jaren noodzakelijke stappen worden gezet, en zonodig nieuwe instrumenten worden ontwikkeld.

Vanuit de onder uitgangspunt 6 genoemde klimaatenveloppe is tot en met 2030 € 360 mln. gereserveerd, ten dienste van realisatie van de afspraken uit dit deelakkoord aangaande reductie van broeikasgasemissies en verbetering van de klimaatprestatie van de landgebruikssectoren. Voor de periode tot en met 2021 wordt van deze € 360 mln. een eerste tranche van ten minste € 30 mln. per jaar beschikbaar gesteld voor de uitwerking van dit deelakkoord.

Mochten onverhoopt wijzigingen komen in dit pakket die van materiële betekenis zijn, dan zullen partijen bezien welke alternatieven er zijn. Effecten op tempo en ambitieniveau kunnen daarbij aan de orde zijn, zeker indien een wijziging van belang is als onderdeel van een breder ondersteuningspakket én bijbehorende maatregel nog niet zonder deze ondersteuning kan worden ingevoerd.

[70] Daarnaast zijn de gebruikelijke voorwaarden aan de orde die horen bij meerjarenramingen waaronder ook de mogelijke effecten van de tussentijdse evaluatie van dit akkoord.

Uitwerking van specifieke financierings- en instrumentenpakketten voor de maatregelen uit dit deelakkoord zal de komende tijd (én doorlopend) plaatsvinden, passend binnen meegegeven financiële kaders, en met zicht op eventuele nieuwe ontwikkelingen (zowel privaat en publiek, als in de markt). Kosteneffectieve pakketten, voor zowel overheden als passend bij private investeringstempo's en -mogelijkheden vormen het uitgangspunt. Dit vraagt van alle partijen doorlopende inzet.

Partijen spreken het volgende af:

a. Publieke, maatschappelijke en private partijen werken samen aan de afronding en het operationeel maken voor 1-1-2020 van het financiële instrumenteringsproces als maatwerkopdracht.

Verdienmodellen

Boeren, burgers, terreinbeheerders en consumenten komen in (klimaat)actie wanneer zij mogelijkheden en perspectieven zien. Deze perspectieven kunnen variëren van 'informeren' naar (financieel) waarderen. In dit deelakkoord zijn meerdere bouwstenen opgenomen, die samen een goede basis bieden voor het ontwikkelen van verdienmodellen, zowel in maatschappelijke waardering, alsook in beloning.
Zo zijn de te ontwikkelen (productspecifieke) *carbon footprints* bijvoorbeeld een goede basis om geobjectiveerd de klimaatprestatie van een product te tonen en de onderliggende inspanningen te waarderen.

Partijen spreken het volgende af:

b. De ondertekenaars van dit deelakkoord zullen, op uitnodiging vanuit LTO Nederland, binnen bestaande mededingingsregels, voor 1-1-2020 een plan uitwerken dat partijen structureel verdienmodellen voor duurzame grondstoffen en voedingsmiddelen uit productie vanuit landbouw en/of landgebruik identificeren en zo mogelijk uitwerkt. In dit plan wordt onder meer aandacht besteed aan:
   - versterking van de positie van de boer en tuinder in de keten;
   - benutting van instrumenten als de Wet duurzaamheidsinitiatieven, momenteel bij de RvS, en de taken en verantwoordelijkheden van producenten- en brancheorganisaties (in het nieuwe GLB);
   - mogelijkheden van gesloten en/of korte(re) ketens;
   - het realiseren van hogere opbrengstprijzen voor boeren en tuinders die aantoonbaar bijdragen aan een duurzame productie, waaronder de reductie van broeikasgassen.

C4.3.2 Aanpassingen in wet- en regelgeving

Partijen hebben in dit deelakkoord de noodzaak uitgesproken om op onderdelen wet- en regelgeving aan te passen om deze meer toe te snijden op het bereiken van klimaatdoelen (bijvoorbeeld via borging en bijbehorend -instrumentarium). Beseft wordt dat deze gewenste aanpassingen niet in termen van een resultaatverplichting kunnen worden verwoord. Daarvoor is vaak de medewerking nodig van derden die zich niet aan dit akkoord hebben verbonden. Dat geldt bijvoorbeeld voor medewerking van de Europese Commissie met betrekking tot richtlijnen en verordeningen.

Partijen spreken het volgende af:

a. Indien de gewenste veranderingen niet of niet tijdig genoeg tot stand komen om de afgesproken ambities en doelen te halen, overleg plaatsvindt over mogelijke alternatieve instrumenten om doelbereik te garanderen ofwel ambitieniveaus bij te stellen.
b. De Rijksoverheid draagt zorg voor een zo snel mogelijke aanpassing van de Mededingingswet, zodat samenwerking tussen bedrijven in de Land- en Tuinbouw wordt toegestaan en daarmee verder bevorderd, onder andere ten dienste van de afspraken in dit deelakkoord.

c. De Rijksoverheid zal samen met mede-overheden in het geval van achterblijvende resultaten, op sector- en/of bedrijfsniveau (*free-riders*), waar nodig en mogelijk via wet- en regelgeving waarborgen inzetten. De Rijksoverheid zal de daarvoor noodzakelijke instrumenten (algemeen verbindend verklaren (AVV-en), verplichten van duurzamere standaarden via regelgeving) in 2019 uitwerken, waarbij rekening wordt gehouden met de specifieke omstandigheden in de verschillende sectoren.
d. Deze instrumenten zijn uiterlijk eind 2019 uitgewerkt en gereed om aan te bieden voor behandeling in het parlement waarna (na vaststelling) implementatie volgt. Wanneer uit tussentijdse voortgangsrapportages/monitoring blijkt dat de afgesproken resultaten niet gehaald dreigen te worden, dan kunnen deze zwaardere instrumenten worden ingezet.

C4.3.3 Innovatie

Om de doelen en ambities in 2030 en 2050 te kunnen realiseren is continue ontwikkeling van innovatieve technieken en maatregelen nodig. Dit vraagt een intensivering van de innovatieprogramma's, conform in de IKIA (zie ook hoofdstuk D3) bepleit wordt, in de komende jaren noodzakelijk. Juist omdat de opgave zo veelomvattend is en de tijdsframes adaptief innovatiemanagement vragen, is gekozen om de innovatiedoelen centraal te stellen, boven de daaruit voortvloeiende technieken. Deze aanpak is al eerder gekozen in de Glastuinbouw ('Kas als Energiebron') en bouwt hier voor de breedte van de gehele Tafel op voort.

De opgestelde Kennis- en Innovatieagenda ten behoeve van dit akkoord gaat uit van de volgende onderzoeksopgaven:

- In 2050 levert food en non-food haar bijdrage aan de 80-95% emissiereductie in Nederland:
  - Emissiereductie in bodem en landgebruik in de landbouw;
  - Veehouderij: emissiereductie methaan en lachgas.
- Energie: Gebruiksreductie naar nul-emissie in 2030 en opwekking van 100 PJ in 2050
  - Energiebesparing;
  - Kleinschalige energieopwekking.
- 100 procent land en water ingericht op CO_2-vastlegging en –gebruik in 2050:
  - Ontwikkeling van 14.000 km2 blauwe ruimte voor zeewierproductie en natuurontwikkeling;
  - Biomassateelt met verdubbelde fotosynthese in 2050;
  - Eiwit voor humane consumptie voor 50 procent uit (nieuwe) plantaardige bronnen in 2050;
  - Klimaatbehendige natuur: legt jaarlijks CO_2 vast, met grotere biodiversiteit en met een grotere biomassa-oogst in 2050.
  - Carbon Footprint consument halveert (in food en non-food, ook internationaal) door aankoopkeuzen in 2050:
- Alle consumenten maken de klimaatvriendelijkste keuzes in 2050;
  - De gezonde voedselkeuze wordt ethisch gerelateerd aan grondstofkeuzes (waarom van preferentie in bodemgebruik: food of non-food);
  - Vaste biomassa als vastleggend medium wordt optimaal ingezet als constructiemateriaal.

Uitvoering van deze Kennis- en Innovatieagenda zal zoveel mogelijk plaatsvinden in afstemming met alle partners én belanghebbenden in het kennis- en innovatiedomein, inclusief private partijen. Teneinde innovatie toepasbaar te maken voor de dagelijkse praktijk wordt specifiek aandacht gevraagd voor pilots en demonstratie projecten.

Naast deze agenda zijn er ook verschillende beloftevolle start ups, waaronder enkele rond kweekvlees en insecten voor (dierlijke) consumptie in beeld.

Hiermee dekt de Kennis- en Innovatieagenda alle domeinen van dit (deel)akkoord rond Landbouw en Landgebruik.

C4.3.4 Arbeidsmarkt en scholing

Ondernemers en hun bedrijfsopvolgers in de land- en tuinbouw, alsmede alle erfbetreders en financiële experts die ten behoeve van land-, tuin- en bosbouw opereren en adviseren, moeten klimaatslim gaan produceren en opereren. De ambities uit dit deelakkoord geven voldoende inzicht in de veranderopgaven, die niet alleen technieken en systemen behelzen, maar juist ook mensen. Voldoende mensen die voldoende opgeleid zijn om hun talenten en kennis ook op dit terrein in te zetten.

Om de bovenstaande werkagenda te kunnen realiseren zullen ondernemers en bedrijfsopvolgers, maar ook terreinbeheerders dienen te beschikken over klimaatcompetenties en -kennis. Hiermee worden de direct acterende partijen in staat gesteld 'met kennis van klimaat' te handelen. Het beroepsonderwijs kan hier een bijdrage aan leveren met het ontwikkelen en aanbieden van modules, lespakketten en trainingen ten behoeve van initieel en postinitieel leren. Voorts dient klimaatslim produceren integraal onderdeel uit te maken van de opleidingen op het gebied van veehouderij en plantenteelt op alle niveaus (MBO, HBO en Universitair onderwijs) en zal verder en diepgaand verankerd worden in uitwerking van het al bestaande GroenPact. Het gaat daarbij met name om:

- Opleiding en kennisdoorwerking voor vernieuwing. Voldoende in- en doorstroom van talent en het vertalen van wetenschappelijke kennis naar praktische toepassingen in het bedrijfsleven, bijvoorbeeld via klimaatproof opleidingen, praktijkgericht onderzoek en learning communities;
- Borging van groene vaardigheden in leven lang leertrajecten. Daarbij is het van belang om de integraliteit van vraagstukken en nieuwe technologieën (kringloop, systeembenadering) te benadrukken, bijvoorbeeld via scholing, digitaal leermateriaal en leernetwerken, zowel binnen als buiten het groene domein;
- Advies, educatie en voorlichting voor maatschappelijke acceptatie en participatie. Het bewust worden van de noodzaak en kansen van innovaties, bijvoorbeeld via duurzaamheid in het onderwijs, het ontwikkelen en professionaliseren van onafhankelijke kennis- en adviesfunctie en een brede campagne klimaaturgentie voor landbouw en landgebruik;
- Dit vraagt steeds meer om ook sectoroverstijgend te willen en kunnen werken en denken. Kennis, vaardigheden en competenties zullen worden ontwikkeld en geïmplementeerd via relevante programma's, zoals onder andere Stichting Wateropleidingen en de algemene civieltechnische en hydrologische curricula in WO, HBO en MBO.

Dit creëert een belangrijke veranderopgave voor het agro en natuur kennis- en innovatiesysteem inclusief het onderwijs.

Partijen spreken het volgende af:

a. Om te voorzien in de behoefte aan de beschikbare menskracht met de juiste capaciteiten en kunde in de komende decennia, is herijking van de inzet van het klimaatthema in het GroenPact voor 1-4-2019 te realiseren, met alle relevante partijen cruciaal. Dit onderdeel van het Klimaatakkoord biedt hiervoor de inhoudelijke basis.
b. De Rijksoverheid zal borgen dat in het GroenPact gerichte inzet vanuit het groen onderwijs zal komen voor kennisverspreiding en -doorwerking, bijvoorbeeld voor praktijkonderzoek voor inpassing (en effect) van klimaatinnovaties in de beroepspraktijk. Ook wordt het groene onderwijs gevraagd door de Rijksoverheid in hetzelfde kader van het GroenPact, om tot een 'bedrijfslevenvriendelijk' centraal 'vraagpunt' te komen om vragen uit de beroepspraktijk te kunnen stellen aan het groene onderwijs.
c. De Rijksoverheid vraagt het groenonderwijs in het kader van het GroenPact het curriculum steeds te actualiseren, in ieder geval voor 1-1-2025, op de nieuw ontwikkelde kennis en

ervaring, opdat onderwezen wordt in actuele kennis. Het groen onderwijs neemt hiertoe het initiatief, waarbij de actualisatie van de lesstof ingevuld kan worden in samenwerking met de (praktijk)deskundigen vanuit de verschillende klimaatthema's.

C4.3.5 Routekaart Nationale Biomassa

Tijdens de totstandkoming van dit akkoord, stelde het kabinet deze Tafel voor een additionele uitdaging in de vorm van verduurzaming van andere sectoren via levering van in Nederland geteelde biomassa. Het kabinet vroeg aan de ondertekenaars van dit deelakkoord, immers de unieke producenten en verwerkers van biomassa, om middels een routekaart te identificeren welke additionele duurzame biomassaproductie op Nederlands grondgebied (inclusief nationale wateren) mogelijk is.

Partijen spreken het volgende af:

a. De ondertekenaars stellen daartoe een werkgroep in, die, binnen 6 maanden na vaststelling van centraal vast te stellen integrale duurzaamheidsrandvoorwaarden, haar bevindingen in de routekaart aan de Minister van LNV beschikbaar stelt. Indien de werkwijze en structuur van de vervolgfase van het Klimaatakkoord hiertoe aanleiding geeft, zal deze worden benut.
   In de routekaart zal – met in achtneming van staand kabinetsbeleid (onder andere visie op landbouw en biodiversiteit) - inzichtelijk worden gemaakt welke kwantiteiten biomassa voor toepassingen, naast humaan en dierlijk voedsel, beschikbaar te maken zijn en welke neveneffecten dit heeft. Een belangrijk onderdeel van deze routekaart zal bestaan uit het identificeren van economische en ruimtelijke prikkels, met als uitgangspunt dat de gebruiker van de op verzoek geproduceerde biomassa daartoe financieel uitnodigt.

C4.3.6 Veranderingen in ruimtelijk beslag

De ruimtelijke impact van voornemens uit het Klimaatakkoord, voor zover het de klassieke ruimtelijke ordening betreft, worden verankerd in het ruimtelijke ordenings- en omgevingsbeleid. Desondanks vragen de ontwikkelingen binnen het domein Landbouw en Landgebruik, het groene domein, dat veelal buiten de aandacht van de klassieke ruimtelijke ordening valt, aandacht. Zij concurreren met elkaar én andere 'bebouwings' thema's om ruimteclaims.

Partijen spreken het volgende af:

a. De verschillende, toenemende en deels strijdige ruimteclaims in de groene ruimte voortkomend uit de klimaat- en bredere duurzaamheidsagenda, in beeld te brengen voor 1 juli 2019. Initiatief zal daarbij genomen worden door de Rijksoverheid op basis van door het PBL in de doorrekening in beeld gebrachte kwantificering in omvang. Op basis van dit beeld zal door partijen worden overlegd welke (nieuwe) activiteiten en instrumenten ingezet moeten worden om de collectieve en publieke belangen te borgen. Doel daarbij is een evenwicht te zoeken tussen marktgerichte en publieke belangen bij de inrichting en gebruik van de groene ruimte.

C4.4 Emissiereductie Veehouderij

C4.4.1 Generieke afspraken Veehouderij

De melkvee-, varkens-, pluimvee-, schapen-, geiten- en kalverhouderij sectoren leveren een bijdrage aan de klimaatopgave. Wij kiezen hierbij voor een sectorspecifieke aanpak, waarbij de volgende uitgangspunten voor alle sectoren gelden:

- Het realiseren van de klimaatambities vraagt per sector om een gezamenlijke aanpak van agrarische ondernemers, verwerkende industrieën, toeleverende industrieën (veevoer, kunstmest), overheden, maatschappelijke organisaties, banken en *retail*.
- Een sectorale resultaatverplichting voor 2030.
- Sectoren hanteren een bedrijfsgerichte aanpak waarbij ondernemers op bedrijfsniveau maatregelen nemen voor het verminderen van broeikasgasemissies. Verwerkende industrieën, veevoerindustrie, overheden, maatschappelijke organisaties, banken en *retail* ondersteunen de ondernemers hierbij naar vermogen, binnen de wettelijke (mededingings) voorwaarden.
- De private sector stimuleert en bevordert de uitvoering van klimaatmaatregelen. De overheden ondersteunen dit. De Rijksoverheid zal, in overleg met andere overheden, afrekenbaarheid van individuele bedrijven op klimaatprestaties mogelijk maken teneinde, indien nodig, de sectoropgave voor broeikasgasreductie te realiseren.
- Klimaatprestaties worden op bedrijfsniveau gemeten, gemonitord en inzichtelijk gemaakt.
- Inzet op de ontwikkeling van verdienmodellen die het mogelijk maken duurzaamheidsprestaties, waaronder klimaatprestaties, te bekostigen en te verwaarden.

Op grond van de bovenstaande uitgangspunten zijn en/of worden plannen van aanpak per sector opgesteld en in uitvoering genomen.

Partijen spreken het volgende af:

a. Gezamenlijk het plan van aanpak voor *'Klimaatverantwoorde zuivelsector in Nederland'* (melkveehouderij en zuivel) en *'Vitalisering varkenshouderij en het Klimaatakkoord'* (varkenshouderij) uit te voeren. Deze plannen zijn integraal onderdeel van het akkoord.
b. Deze plannen van aanpak in het eerste kwartaal 2019 uit te werken in een Uitvoeringsagenda Veehouderij-Klimaat, waarin de afspraken geconcretiseerd worden. Partijen bespreken een keer per jaar de voortgang. Op basis van de voortgangsmonitoring wordt de Uitvoeringsagenda zo nodig aangepast. De uitwerkingsgroep veehouderij coördineert dit.
c. Gezamenlijk worden ook voor de sectoren pluimvee-, geiten-, schapen- en kalverhouderij plannen van aanpak op- en vastgesteld, voor zomer 2019. LTO neemt hierbij het voortouw. De overheden bieden hierbij ondersteuning.

C4.4.2 Emissiereductie melkveehouderij

'Naar een energieneutrale melkveehouderij in 2030'

Een klimaatverantwoorde zuivelsector en een energieneutrale melkveehouderij in 2030 is het streven. De zuivelsector benadert de klimaatopgave vanuit een ketenbenadering en ziet mogelijkheden voor klimaatwinst door maatregelen voor het verminderen van broeikasgasemissies (CO_2, methaan en lachgas), het vastleggen van CO_2, energiebesparing en de productie van duurzame energie:

- Maatregelen op het gebied van 'Dier en Voeding' en 'Mestopslag en Bemesting', waarmee de emissies van methaan in 2030 met 0,8[71] Mton CO_2-eq zijn afgenomen. Bij mestverwerking wordt rekening gehouden met verbetering van de bodemvruchtbaarheid.
- Maatregelen op de gebieden 'Bodem en Gewas' (zie ook paragraaf over landgebruik / bodem), 'Energiebesparing' en 'Productie van duurzame energie' waarmee de broeikasgasemissies verminderd kunnen worden met 0,8 Mton CO_2-eq in 2030.

[71] Conform EU 525/2013, incl Annexen

- Daarnaast zal door de implementatie van het advies van de Commissie Grondgebondenheid de afhankelijkheid van import van eiwitrijk krachtvoer uit het buitenland afnemen. Dit levert klimaatmaatwinst op in het buitenland (wordt ingeschat op circa 1 Mton CO_2-eq in 2030).

Indien de randvoorwaarden en bijdragen, rollen en verantwoordelijkheden van alle partijen niet adequaat kunnen worden ingevuld, dan heeft dit consequenties voor de haalbaarheid en realisatie van de door de zuivelsector geformuleerde ambitie voor 2030.

Partijen spreken het volgende af:

Aanpak: klimaatprestaties zuivelketen en bedrijfsniveau

a. Te kiezen voor een integrale bedrijfsgerichte aanpak. De melkveehouder implementeert de bij zijn/haar bedrijf passende broeikasgasreductie maatregelen en is verantwoordelijk voor het verminderen van broeikasgasemissies op zijn/haar bedrijf. Het zuivelbedrijfsleven, de veevoerindustrie, de overheden, maatschappelijke organisaties, banken en *retail* stimuleren en ondersteunen de ondernemer hierbij. Partijen meten en monitoren de resultaten op bedrijfsniveau via de *carbon footprint monitor*.
b. De zuivelsector neemt de verantwoordelijkheid voor de uitwerking en vormgeving van een bedrijfsspecifieke aanpak, inclusief de uitwerking van de pakketten van (technische) maatregelen voor het verminderen van broeikasgasemissies. Zuivelsector, veevoerindustrie, Rijksoverheid, provincies en gemeenten stellen in 2019 een onafhankelijk expertisecentrum in ter advisering en ondersteuning van de melkveehouders bij het nemen van broeikasgas reducerende maatregelen en de mogelijkheden van het gebruik van financierings-, investerings-, subsidie-, en fiscale instrumenten.
c. Bij het bepalen van broeikasgas reducerende maatregelen zal de impact op de andere duurzaamheidsdoelen, die door maatschappij en sector belangrijk worden gevonden, moeten worden meegewogen. Dit om de integraliteit van duurzaamheidsmaatregelen te waarborgen. Voor deze verduurzaming is het advies van de commissie Grondgebondenheid een belangrijke randvoorwaarde. Partijen aan de Klimaattafel stellen zich achter dit advies, onder andere op voorwaarde dat de uitvoering geen ongewenste gevolgen heeft voor natuur- en milieudoelen.
d. De Rijksoverheid zorgt ervoor dat de uitvoering van de klimaatmaatregelen niet vrijblijvend is. De Rijksoverheid zal, in overleg met andere overheden, afrekenbaarheid van individuele bedrijven op klimaatprestaties mogelijk maken teneinde, indien nodig, de sectoropgaven voor broeikasgasreductie te realiseren. De Rijksoverheid gaat voor 2020 na of het instrument *carbon footprint monitor* kan worden benut ter onderbouwing van juridisch instrumentarium om bedrijfsspecifiek te monitoren en af te rekenen.
e. Indien, in de loop van de periode tot 2030, door de zuivelsector en individuele melkveebedrijven meer reductie van broeikasgassen wordt gerealiseerd, wordt deze mogelijk meegenomen en verrekend met een opgave na 2030. Dit om individuele melkveebedrijven te stimuleren om broeikasgas reducerende maatregelen te blijven nemen.
f. Nieuwe inzichten en ontwikkelingen in de toekomst op het gebied van koolstofvastlegging in de bodem, kunnen ten gunste komen van de opgave van de zuivel en zullen niet als aanvullende opgave worden geformuleerd. Nieuwe inzichten ten aanzien van de rol van methaan in de koolstofcyclus zullen ten gunste of laste komen van de opgave van de zuivelsector.

Maatregelen op bedrijfsniveau

g. De melkveehouder heeft verschillende mogelijkheden om broeikasgas reducerende maatregelen te nemen passend bij zijn/haar bedrijf. De melkveehouder bepaalt op bedrijfsniveau de mix aan maatregelen die hij of zij inzet om de broeikasemissies van zijn bedrijf terug te brengen. Hiervoor is een maatregelpakket ontwikkeld dat onder andere volgende maatregelen bevat:

- maatregelen 'Dier en Voeding': levensduurverlenging, aanpassing samenstelling van voer, additieven en verbetering van de ruwvoerbenutting;
- maatregelen 'Mestopslag en Bemesting': stalaanpassing al dan niet in combinatie met methaanoxidatie buitenopslag, mono mestvergisting en het vervangen van een deel van het gras door klaver teneinde kunstmest te verminderen;
- maatregelen 'Bodem en Gewas': minder scheuren van gras, verbetering van gewasrotatie, vanggewas via inzaai na oogst of via onderzaaien;
- maatregelen 'Energiebesparing / productie van duurzame energie': bijvoorbeeld voorkoelers, frequentieregelaars en verlichting alsmede zon-PV en windmolens.

h. Een belangrijke maatregel in de gekozen aanpak is het vergroten van het inzicht en de kennis van de veehouders om op hun bedrijven de passende maatregelen te nemen. De zuivelsector voert gedurende de gehele looptijd van het akkoord kennis- en demoprojecten uit om veehouders te ondersteunen bij het nemen en uitvoeren van maatregelen op hun bedrijf. Ketenpartijen en overheden ondersteunen dit (zie ook verder bij financiële instrumenten).

Optimalisatie veevoer

i. De zuivelsector en veevoersector maken een afspraak over het verminderen van methaanemissie via het voerspoor door:
   - verbeteren van de voederconversie (ontwikkeling van voeder dat bijdraagt aan minder methaanuitstoot);
   - verantwoorde inzet van additieven door per 1-1-2020 een toelatingscommissie in te stellen voor het goedkeuren van methaanemissie reducerende additieven in veevoer (met betrekking tot diergezondheid, voedselkwaliteit en veiligheid);
   - voor melkveehouders inzichtelijk maken van de *climate footprint* van veevoedermiddelen. Nevedi verkent voor 1-1-2020 de mogelijkheden om met de diervoersector hiervoor richtsnoeren op te stellen en hier richting aan te geven via onder andere certificatieschema's.

   Daar waar sprake is van een wens om voor het collectief maatregelen af te dwingen moet steeds een afweging gemaakt worden of een convenant met Nevedi hiervoor het geëigende middel is. Het instrument van algemeen verbindend verklaren (AVV-en) zou, bij een geëigende organisatorische rechtsvorm, tot de mogelijkheden kunnen behoren.

Duurzame energie

j. De zuivelsector zet in op energieopwekking voor het realiseren van haar bijdrage aan de klimaatopgave en voor de versterking van het verdienmodel. Vanuit deze invalshoek betrekken provincies en gemeenten de rol en positie van de melkveehouderij bij de uitwerking van de Regionale energiestrategieën (RES-sen) in 2019.
k. Energiebesparing, productie van duurzame energie en koolstofopslag door de zuivel worden meegerekend in de opgaven waar de zuivelsector haar verantwoordelijkheid voor neemt. De huidige ketenbenadering van broeikasgasreductie en monitoring in de zuivel blijft het uitgangspunt.

Vastlegging CO_2

l. Gemeenten, provincies en zuivelsector verkennen in 2019 de mogelijkheden voor het versterking van landschapsstructuren (bijvoorbeeld houtwallen) en voor de vastlegging van CO_2 en de vergroting van landschapskwaliteit, waarbij de CO_2-vastlegging wordt toegerekend aan de klimaatprestaties van de zuivelsector.

Maatregelen en meerwaarde duurzame producten

m. Partijen ondersteunen het verdienmodel voor melkveehouders door middel van hogere opbrengsten en/of lagere kosten en/of meer ontwikkelruimte en/of gebruiksruimte. Bij dit verdienmodel nemen meerdere partijen hun verantwoordelijkheid. De nadere uitwerking van dit verdienmodel, alsmede de rollen en verantwoordelijkheden van alle partijen hierbij

is geformuleerd in en onderdeel van het onder C4.4.1 afspraak a genoemde plan *Klimaatverantwoorde Zuivelsector in Nederland*.

n. De zuivelsector zet in op het realiseren van hogere marktprijzen voor duurzame zuivel, waaronder zuivel met een lagere *carbon footprint* component. De Rijksoverheid ondersteunt dit onder andere via de ontwikkeling van de agri-nutrimonitor door de ACM, waarmee prijsvorming inzichtelijk zal worden gemaakt, als hulpmiddel om verdienmodellen voor verduurzaming tot stand te laten komen. Het CBL stimuleert haar leden bij te dragen aan een betere positie van boeren en tuinders die aantoonbaar bijdragen aan een duurzame productie, waaronder de reductie van broeikasgassen. Verkend wordt of opname van de klimaatprestatie in de SPECS (productspecificaties, waarmee inkoop beleid vormgegeven wordt) een mogelijkheid is.

<u>Innovatie opgave in de periode tot 2030</u>

o. De realisatie van de opgave vraagt om innovatie, niet alleen voor de opgaven voor de korte termijn, maar ook om de mogelijkheden voor broeikasgasreductie op de lange termijn in beeld te brengen. De KIA is hiervoor richtinggevend; voor de zuivel is een hiervan afgeleide kennis- en innovatieagenda opgenomen in het plan van aanpak van de zuivelsector.

<u>Beleidsmatige instrumenten (algemeen)</u>

p. LNV zal in het kader van de herbezinning mestwetgeving, gestart december 2018, verkennen hoe mestwetgeving bij kan dragen aan het sluiten van kringlopen, waarbij specifiek gekeken zal worden naar 'buurtcontracten' en actualisering van de bemestingsnormen, zoals benoemd in het advies van de commissie Grondgebondenheid.
q. De Rijksoverheid, gesteund door alle partijen, zet zich in voor erkenning door de EU van producten uit mestverwerking als kunstmest ('groene meststof') teneinde het gebruik van kunstmest te verminderen waardoor fossiele energie en lachgas kunnen worden verminderd en meer organische stof in de bodem kan worden opgebouwd.
r. Provincies en gemeenten bevorderen de toepassing van klimaatmaatregelen (zoals stalaanpassingen) en de opwekking van duurzame energie op melkveebedrijven in het kader van hun omgevingsbeleid. De zuivelsector, provincies en gemeenten inventariseren in 2019 kansen en knelpunten op dit gebied en verkennen en implementeren waar nodig verbeteringen (zoals ontwikkeling van het instrument APK-stallen in samenwerking met de Rijksoverheid).
s. Zuivelsector, provincies en gemeenten zetten zich in voor een voortvarende afhandeling van vergunningaanvragen vanuit de zuivelsector voor klimaatmaatregelen. Sector en overheden verkennen in 2019 welke kansen en knelpunten bij een versnelling een rol spelen en implementeren waar nodig verbeteringen.
t. De Rijksoverheid komt in 2019 met voorstellen voor herziening van het pachtbeleid waarin langjarige relaties tussen verpachters en pachters en duurzaam bodembeheer uitgangspunten zijn. Terreinbeherende organisaties zetten zich hierbij in voor lagere pachtprijzen bij organische stofopbouw in de bodem en voor langere pachttermijnen.

<u>Financiële instrumenten (algemeen)</u>

u. LNV en zuivelsector zorgen ervoor dat bestaande financierings-, investerings- en fiscale instrumenten, zoals MIA/Vamil en groenfinanciering, toegankelijk worden voor de broeikasgas reducerende maatregelen en dat hiervoor voldoende financiële middelen beschikbaar worden gesteld. Hierbij worden voor 1-7-2019 de mogelijkheden voor nieuwe financiële instrumenten onderzocht.
v. Provincies en gemeenten integreren vanaf 2019 de klimaatopgave voor de landbouw in het provinciale innovatie- en stimuleringsbeleid voor de landbouw en de agroketens. Provincies verkennen een meer uniforme aanpak. Ook de koppeling met de asbestsaneringsopgave is hierbij aan de orde.
w. De Rijksoverheid en provincies nemen in overleg met de zuivelsector in 2019 in het GLB/POP maatregelen op voor de bevordering van klimaatvriendelijke melkveehouderij

(innovatie, kennisdelen en -spreiden, demo's en investeringen (stallen)). De Rijksoverheid en provincies nemen, in overleg met de zuivelsector, de opgave voor broeikasgasreductie (en duurzaamheid in het algemeen) mee bij de uitwerking van het Nationaal Strategisch Plan in het kader van het nieuwe GLB.

C4.4.3 Varkenshouderij

'Varkensvleesproductie in kringloop en energie neutraal'

De varkenssector streeft, in samenwerking met overheden en anderen, naar de ontwikkeling van een duurzame varkenshouderij sector in Nederland. Het kader hiervoor vormt het *Actieplan Vitalisering Varkenshouderij* (hierna: Actieplan). De uitvoering van dit Actieplan is ter hand genomen door de Coalitie vitalisering varkenshouderij[72] (hierna: Coalitie). Voor 2030 neemt de varkenssector de volgende maatregelen:

- verbetering van leefomgeving via sanering met opkoop en doorhalen van varkensrechten en sloop van varkensstallen;
- de ontwikkeling en uitrol van integraal duurzame brongerichte emissiearme stalsystemen via nieuwbouw maar ook in bestaande stallen en gesloten mestverwerkingsketens;
- het verkleinen en sluiten van nutriëntenkringlopen in het veevoer, door onder meer het en gebruik van meer rest- en co-producten in varkensvoer;
- bewerking en verwaarding van alle verse varkensmest in gesloten regioclusters tot groene energie, vervangers van fossiele kunstmest en waardevolle meststoffen;
- energieopwekking, energiebesparing en –vergroening.

De Coalitie stelt zich ten doel om door de uitvoering van deze maatregelen in 2030 de methaanemissie vanuit de varkenshouderij met maximaal 1,3 Mton CO_2-eq per jaar te reduceren. Hiervan is 0,3 Mton een resultaatverplichting en 1 Mton een ambitie. Daarnaast is de ambitie om het aandeel reststromen in het veevoer in de periode tot 2030 met minimaal 10 procent te verhogen, onder voorwaarde van de beschikbaarheid van goede grondstoffen.

Voor 2050 is de ambitie het tot stand brengen van een energie neutrale varkensketen. De varkenssector ziet hierbij kansen om de emissies van broeikasgasemissies verder te reduceren tot in totaal ca 3,5 Mton CO_2-eq / jaar in 2050 door:

- het tot stand brengen van een energieneutrale varkensvleesketen in 2050 door energieleverende varkensbedrijven. De sector zet daarbij in op de energieproductie uit niet-fossiele bronnen, terugwinnen en hergebruik van warmte en op energiebesparing en energievergroening in alle ketenschakels;
- de ontwikkeling en uitrol van nieuwe integraal duurzame en emissiearme stalsystemen waarmee brongericht schadelijke emissies uit stallen (methaan, ammoniak, geur, fijnstof) integraal en preventief worden voorkomen;
- circulaire economie: belangrijke aspecten hierbij is een frequente afvoer van mest uit de stal en het scheiden van mest en urine bij de bron, waarna vervolgens de verse varkensmest in gesloten regionale clusters wordt verwerkt. Producten hieruit zijn vervangers van fossiele kunstmest, waardevolle bodemverbeteraars, grondstoffen voor de chemische en textielindustrie en groene energie.

Indien de randvoorwaarden en bijdragen van alle partijen, zoals geformuleerd in het Actieplan, opgenomen in bijlage bij dit Klimaatakkoord, niet adequaat kunnen worden ingevuld, dan kan dit direct consequenties voor de haalbaarheid en realisatie van de door de varkenssector geformuleerde *ambitie* voor 2030 hebben. Over die randvoorwaarden zijn onderstaande afspraken gemaakt.

[72] Bestaande uit de Producenten Organisatie Varkenshouderij (POV), de Rabobank en het Ministerie van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit (LNV). Bij deze Coalitie hebben de partners VION, For Farmers, Agrifirm en Topigs-Norsvin zich aangesloten.

Partijen spreken het volgende af:

Klimaatprestaties varkensketen en op bedrijfsniveau

a. Coalitie, Rijksoverheid, provincies, gemeenten en maatschappelijke organisaties kiezen voor een integrale bedrijfsgerichte (keten)aanpak. Hiervoor zullen in 2019, binnen de kaders van het Actieplan, instrumenten worden ontwikkeld die ook sturen op de *carbon footprint* van de varkenshouders en van de varkensketen in zijn totaliteit. Hierbij zal worden onderzocht of een koppeling van een 'dashboard' aan (internationale) afzetconcepten mogelijk is. In 2019 worden ook afspraken gemaakt over de invoering en uitrol van deze aanpak en instrumenten. Hiermee krijgt de varkenshouder instrumenten om op bedrijfsniveau te kunnen sturen op de klimaatprestaties. Bedrijfsleven, overheden, maatschappelijke organisaties, banken en *retail* ondersteunen de varkenshouder hierbij.
b. De Coalitie neemt de verantwoordelijkheid op zich voor de uitwerking en vormgeving van de opgaven van het Actieplan, inclusief de uitwerking (technische) maatregelen voor het verminderen van de emissie van methaan en andere broeikasgassen.
c. De partijen monitoren de resultaten van het implementeren en uitvoeren van de sporen van het Actieplan. Op basis van de resultaten zal worden bepaald of nadere afspraken nodig zijn om de gestelde ambities te halen of ambities moeten worden bijgesteld. Hierbij wordt een afweging gemaakt of het noodzakelijk is om naast extra stimulerende maatregelen er ook maatregelen moeten worden genomen met een meer verplichtend karakter.
d. De Rijksoverheid zorgt ervoor dat de uitvoering van de klimaatmaatregelen niet vrijblijvend is, conform afspraken in paragraaf C4.3.2. Private partijen zullen zich inzetten voor het reduceren van broeikasgassen op bedrijfsniveau in samenhang met reductie van andere emissies. De Rijksoverheid zal, in overleg met andere overheden, ondersteuning bieden aan ketenpartijen om afrekenbaarheid van individuele bedrijven op klimaatprestaties mogelijk te maken teneinde de sectoropgave voor broeikasgasreductie te realiseren. De Rijksoverheid gaat voor 2021 na of het instrument *carbon footprint monitor* kan worden benut ter onderbouwing van juridisch instrumentarium om bedrijfsspecifiek te monitoren en af te rekenen.
e. Indien, in de loop van de periode tot 2030, door de varkenssector en individuele varkensbedrijven meer reductie van broeikasgassen wordt gerealiseerd dan in de taakstelling en ambities is aangegeven, kan deze mogelijk verdisconteerd worden met een opgave na 2030. Dit om individuele varkensbedrijven te stimuleren om broeikasgas reducerende maatregelen te blijven nemen.

Sanering

f. Het ministerie van LNV neemt het voortouw bij het uitwerken van de saneringsregeling. Hiervoor wordt € 120 miljoen ingezet (conform bestaande afspraak). In Q2 van 2019 wordt de eerste tranche van de saneringsregeling varkenshouderij opengesteld.
g. Naast een saneringsregeling voor de varkenshouderij is in het Hoofdlijnenakkoord afgesproken dat provincies, gemeenten en de ketenpartners van de Coalitie een gezamenlijke aanpak voor flankerende maatregelen uitwerken en uitvoeren dat gericht is op bewustwording, ondersteuning en begeleiding van stoppende varkenshouders. Het is van groot belang om regionaal maatwerk te leveren bij de warme sanering. Partners van de Coalitie hebben hierover afspraken gemaakt. In de concentratiegebieden zullen daarvoor teams van gemeenten, provincie, onafhankelijke adviseurs en partners uit de keten worden opgezet om varkenshouders te ondersteunen in de bedrijfsbeëindiging, waarbij de varkenshouder de regie houdt over zijn eigen toekomst. Dat maatwerk wordt in lokale of regionale teams ingevuld. Dit wordt gekoppeld aan de regelingen. In Q1 2019 zal dit verder worden opgezet.
h. Provincies en gemeenten dragen bij in de sloop van stallen op locaties die meedoen in de saneringsregeling en stoppersregeling, met name door de inzet van ruimtelijk instrumentarium, zoals rood voor rood en de herbestemming van locaties. Hierbij worden ook relaties gelegd met programma's en regelingen voor de asbestsanering.

Emissiearme stalsystemen

i. De Coalitie werkt regelingen en instrumenten voor stalinnovaties en andere innovatiesporen (mestverwaarding, circulaire diervoeders, energiebesparing en opwekking en marktinstrumenten) uit. Eind 2019 zal een begin worden gemaakt met de innovatieregelingen die de uitrol van emissiearme stalsystemen gaan stimuleren. De daadwerkelijke introductie van technische maatregelen is mogelijk als deze door validatie van de innovatieve stalsystemen ook worden toegestaan. De validatiefase zal tot en met de eerste helft van 2020 plaatsvinden, waarna aansluitend de uitrol op de eerste varkensbedrijven zal starten. Opschaling vindt plaats vanaf 2021. Het voorbereiden van de uitrol vindt in 2019 plaats, mits systemen via voorlopige erkenningen ook juridisch toepasbaar zijn. Mits financieel de ondersteuning goed wordt ingevuld, kan de opschaling in de jaren erna verlopen volgens een normaal investeringsritme van circa 25 jaar levensduur. Versnelling kan door stimuleringsregelingen worden opgevoerd tot circa 7,5 procent per jaar.
j. De Coalitie neemt het voortouw in het uitwerken van regelingen voor het stimuleren van innovaties en investeringen in nieuwe brongerichte emissiearme stallen. Voor deze trajecten zijn inmiddels plannen van aanpak en planningen opgesteld. Hiervoor is € 40 miljoen aan Rijksmiddelen gereserveerd en is tot 2023 minimaal € 40 miljoen toegezegd vanuit de Coalitie in de vorm van private middelen. De eerste regelingen voor innovatie treden in 2019 in werking.
k. De Coalitie en overheden (I&W, provincies, gemeenten) identificeren in 2019 knelpunten en doen verbetervoorstellen om het innovatie- en implementatieproces van nieuwe integraal duurzame stallen en stalaanpassingen te versnellen. Het gaat hier in ieder geval om:
    - procedures voor proefstallen;
    - toepassen van Tac/Rav-validaties;
    - mogelijkheden van stapeling van systemen (Rav en Rgv);
    - versnelling stroomlijning van vergunningprocedures voor stalaanpassingen en nieuwe stallen;
    - ontwikkelingsgericht omgevingsbeleid (RO) in samenhang met verbeteren van de leefomgeving.

    Heldere, en op elkaar afgestemde wet- en regelgeving van de Rijksoverheid, provincies en gemeenten is van groot belang om nieuwe technieken effectief en op korte termijn in te kunnen zetten.

Mestverwerking

l. De varkenssector, de Rijksoverheid, andere overheden en maatschappelijke organisaties zetten in op erkenning door de EU van mestverwerkingsproducten als kunstmestvervanger (“groene meststof”) teneinde het gebruik van kunstmest te verminderen, waardoor het gebruik van fossiele energie en de emissie van lachgas kunnen worden verminderd. Door verbeteringen in de landbouwpraktijk kan meer organische stof in de bodem worden opgebouwd.
m. Een gezamenlijke taskforce van Coalitie, Rijksoverheid, provincies en gemeenten verkent in Q1 2019 de mogelijkheden van een jaarlijks bij te stellen masterplan met betrekking tot de locaties, die worden aangewezen en snel kunnen worden vergund als potentiële locaties om hoogwaardige mestverwerking te ontwikkelen. Waarbij mestverwerking is gericht op integrale processen van bewerking en verwaarding in regioclusters van alle verse varkensmest, tot vervangers van fossiele kunstmest, waardevolle bodemverbeteraars, grondstoffen voor de chemische en textielindustrie en groene energie.
n. Provincies, gemeenten en varkenssector verkennen in Q1 2019 de knelpunten bij de procedures voor vergunningverlening voor grootschalige emissiearme mestverwerking in regionale clusters en verkennen en implementeren mogelijkheden voor verbetering en versnelling.

Energieopwekking

o. De varkenssector zet in op energieopwekking voor het realiseren van de klimaatopgave en de versterking van het verdienmodel en voor haar bijdrage aan de klimaatopgave. Vanuit deze invalshoek betrekken provincies en gemeenten de rol en positie van de varkenshouderij bij de uitwerking van de RES-sen in 2019.

Maatregelen meerwaarde duurzame producten

p. De varkenssector zet in op het realiseren van hogere marktprijzen voor duurzame producten, waaronder vlees met een lagere *carbon footprint* component. De Rijksoverheid ondersteunt dit onder andere via de ontwikkeling van de agri-nutrimonitor door de ACM, waarmee prijsvorming inzichtelijk zal worden gemaakt, als hulpmiddel om verdienmodellen voor verduurzaming tot stand te laten brengen. Het CBL stimuleert haar leden bij te dragen aan een betere positie van boeren en tuinders die aantoonbaar bijdragen aan een duurzame productie, waaronder de reductie van broeikasgassen. Hierbij wordt door de Coalitie verkend of de opname van de klimaatprestatie in de SPECS (productspecificaties, waarmee inkoopbeleid vormgegeven wordt) een mogelijkheid is. Maatschappelijke organisaties dragen bij aan de ontwikkeling van en ondersteunen actief keurmerken en (internationale) marktconcepten die een bewezen verbetering opleveren voor het klimaat, het milieu, de biodiversiteit en het dierenwelzijn.

Inzet financiële instrumenten algemeen

q. Partijen maken voor 1-7-2019 afspraken over een samenhangende inzet van financiële instrumenten en middelen van de Rijksoverheid, provincies en sector – waarbij ook extra inzet vanuit de klimaatenveloppe wordt verkend - om de realisering van de 2030 doelstellingen te versnellen.
r. De brede uitrol van brongerichte oplossingen, gekoppeld aan mestverwerking en verwaarding, wordt gestimuleerd via generieke subsidie en fiscale instrumenten (zoals MIA/Vamil en SDE+), zodat nieuwe technieken en voorzieningen versneld, en economisch verantwoord, voor varkenshouders beschikbaar komen. LNV en de varkenssector zorgen er voor dat voor 1-1-2020 bestaande financierings-, investerings- en fiscale instrumenten toegankelijk worden voor de varkensketen en effectief kunnen worden ingezet. Hierbij worden ook nieuwe financiële instrumenten onderzocht. Het is wenselijk dat de SDE^{+}-regeling toegankelijk is voor investeringen in mestverwerkingsketens.
s. De Rijksoverheid en provincies verkennen in 2019 in overleg met de varkenssector de mogelijkheden voor maatregelen voor de bevordering van klimaatvriendelijke en emissiearme varkenshouderij (innovatie, kennisdelen en -spreiden, demo's en investeringen (stallen) in het huidige GLB/POP en maken hiervoor een voorstel. De Rijksoverheid en provincies integreren in overleg met de sector de opgave voor broeikasgasreductie (en verduurzaming in het algemeen) van de varkenshouderij in het Nationaal Strategisch Plan in het kader van het nieuwe GLB.
t. Provincies maken in 2019 overleg met de Coalitie nadere afspraken voor de ondersteuning van de klimaat- en emissiedoelstellingen via provinciaal innovatie- en stimuleringsbeleid voor de varkenshouderij.

Innovatie opgave in de periode tot 2030

u. De realisatie van de klimaatopgave voor de varkenshouderij vraagt om innovatie, niet alleen voor de opgaven voor de korte termijn, maar ook om de mogelijkheden voor emissiereductie en energieproductie in de varkenssector voor de lange termijn in beeld te brengen. De Rijksoverheid, provincies, varkenssector en kennisinstellingen stellen hiervoor in 2019 als onderdeel van het Actieplan een meerjaren- en vraaggestuurde onderzoeks- en innovatie-agenda op.

C4.5 Landgebruik

'Productie in biodivers landschap met gewaardeerde biologische CCS'

De wijze waarop land en grond worden gebruikt heeft effect op de uitstoot en vastlegging van CO_2. De intentie is om ten minste taakstellend 1,5 Mton CO_2-eq verbetering conform EU LULUCF systematiek[73] te instrumenteren. Verbeteren van de klimaatprestatie van landgebruik is een nieuw en relevant onderdeel van het klimaatdossier, waar verschillende maatschappelijke opgaven (ruimte, biodiversiteit, klimaat) in (trage) biologische processen bij elkaar komen.
In dit onderdeel zijn nog vele kennishiaten te herkennen, waardoor inzet via pilots en proefprojecten, samen op moet gaan met monitoring en kennisverwerving en –verspreiding. Uitgangspunt voor waardering van de klimaatprestatie van de landgebruikssectoren is het in stand houden en/of vergroten van organische stofgehalten, ten opzichte van historische referentieniveaus.

De afspraken vallen, vanwege verschillende bestuurlijke en bestaande financiële kaders en prikkels, uiteen in drie deelonderwerpen met ieder eigen indicatieve klimaatprestatie(s):

- veenweidegebieden;
- bomen, bos en natuur;
- landbouwbodems en vollegrondsteelt.

C4.5.1 Veenweidegebieden

'Lerende en gedragen veranderingen in monumentale gebieden'

De doelstelling voor de Veenweidegebieden in Nederland is 1 Mton CO_2-eq reductie in 2030. Overheden, agrariërs en maatschappelijke partijen voelen dit als een gezamenlijke verantwoordelijkheid, te realiseren op gebiedsniveau via een adaptieve aanpak.

Het Nederlands veenweidegebied is een waardevol en kwetsbaar gebied. Een belangrijk kenmerk is dat een groot deel in gebruik is voor de melkveehouderij. De inzet is om gebiedsgericht te kijken welke mix van maatregelen passend is. Hierbij wordt gezocht naar verbinding met andere maatschappelijke opgaven, zoals de natuurinclusieve en circulaire landbouw, tegengaan van bodemdaling en biodiversiteit. Er liggen kansen om vanuit de noodzaak tot transitie de landbouwsector toekomstperspectief te bieden.

De realisatie wordt gefaseerd opgepakt, omdat veel kennis over effectieve strategieën nog in ontwikkeling is. Als er voldoende zicht bestaat op de effectiviteit en haalbaarheid van maatregelen vindt uitrol op grote schaal plaats naar uiteindelijk alle veenweidegebieden. Voor een grootschalige uitrol van maatregelen is het van belang dat technieken voldoende bewezen zijn en dat er zicht is op de wijze waarop deze technieken gefinancierd kunnen worden. Het is mogelijk dat gaandeweg het proces kennisontwikkeling uitwijst dat de maatregelen die nu in beeld zijn onvoldoende effectief zijn. Om ook dan de doelstelling te behalen, bevat een onderzoeksagenda ook de zoektocht naar alternatieve oplossingen. Daarbij wordt ingezet op een gezamenlijk proces vanuit gedeelde verantwoordelijkheid, intensieve monitoring van pilots en innovatie. Als een maatregel uiteindelijk onvoldoende effectief blijkt te zijn, gaan partijen gezamenlijk in gesprek over maatregelen en ambities.

Verbinding, ontsluiting en uniformiteit in kennisontwikkeling is dan ook essentieel. De nadruk ligt daarom in de eerste jaren op het uitvoeren van pilots, het monitoring van de effecten, het toepassen van de daar opgedane ervaringen en kennis en het uitrollen hiervan naar grotere gebieden. Een korte termijn (2030) en een lange termijn (2050), met een oplopende CO_2-eq reductieopgave), tijdshorizon bestaan naast elkaar om ook processen die meer tijd vergen,

[73] LULUCF verordening 841/2018, waarin referenties naar IPCC guidelines gebaseerd op afspraken uit Conference of the Parties, serving the Meeting of the Parties to the Paris Agreement benoemd staan.

zoals aangepaste bedrijfsvoering, functieverandering en het ontwikkelen van nieuwe financieringsmodellen op bedrijfs- en gebiedsniveau, tijdig in gang te kunnen zetten.

Er worden pilots georganiseerd in vier gebieden. Hier starten nieuwe pilots en lopen al pilots.
- Hollands-Utrechtse veenweidegebied
- Fries veenweidegebied
- Wieden-Weerribben
- Laag Hollands veengebied

De ambitie is om op basis van de kennisontwikkeling vanuit deze pilots, bij voldoende verwachte winst voor klimaat en tegengaan bodemdaling, maatregelen naar het gehele veengebied uit te rollen. Dit is voorzien in de periode 2021-2030. Ook in deze periode geldt de kort-cyclische aanpak om kennis op te doen en innovaties toe te passen. De inzet is gericht op het toewerken naar veenweidegebieden die in 2050 goede mogelijkheden bieden om duurzaam te kunnen wonen, werken, recreëren en leven in een gebied waar Nederland trots op is qua biodiversiteit en landschap.

Partijen spreken het volgende af:

a. De partijen committeren zich gezamenlijk aan de doelstelling om 1 Megaton CO_2-eq reductie in het veenweidegebied te realiseren. Partijen zullen hiervoor de noodzakelijke maatregelen implementeren. Deze maatregelen moeten passen binnen een lange termijn aanpak ook na 2030.
b. Een gebiedsbenadering is het uitgangspunt om tot een gebiedsspecifieke mix van maatregelen te komen. Dit biedt ook meekoppelkansen met andere maatschappelijke opgaven in het landelijk gebied. Ook kunnen lopende processen zoals het Deltaplan Agrarisch Waterbeheer (DAW) worden benut.
c. In de 'Hoofdlijnen voor een Klimaatakkoord' is het technisch potentieel van enkele maatregelen, zoals onderwaterdrainage in beeld gebracht. Kennisontwikkeling zal uitwijzen welke maatregelen effectief zijn om de doelstelling van 1 Megaton CO_2-eq reductie te behalen. De daadwerkelijke mix van maatregelen die nodig is om deze doelstelling te realiseren wordt op basis hiervan bepaald en wordt op gebiedsniveau gerealiseerd.
d. Partijen monitoren gezamenlijk de voortgang en effectiviteit van maatregelen. Op basis van die resultaten bespreken partijen meerjaarlijks of tussentijdse bijsturing op maatregelen of ambities noodzakelijk is.
e. Om kennis en ervaring te versterken wordt de komende jaren (2019-2021) ingezet op de uitvoering van de pilots binnen de vier robuuste gebiedsprocessen, waarbij wordt aangehaakt bij bestaande programma's. Deze pilots zijn kortdurend (bijvoorbeeld 3 jaar). Zo wordt kort-cyclisch kennis opgedaan en direct weer ingezet. Dit gebeurt op polder- of op peilvakniveau.
f. Het proces van de uitvoering van de uitrol (2021-2030) loopt zoveel mogelijk via bestaande organisatiestructuren (gebiedscommissies, bestaande samenwerkingsverbanden, agrarische collectieven). Ook in deze periode geldt de kort-cyclische aanpak om kennis op te doen en innovaties toe te passen. De provincie faciliteert deze fase van het proces. In deze gebiedsprocessen vindt uitwerking op polderniveau plaats met actoren/eigenaren uit het gebied.
g. Opschaling van maatregelen en uitvoering hiervan op regionaal niveau (2021-2030). Uitgangspunt is dat maatregelen in alle Nederlandse veenweidegebieden worden ingezet, voor zover de maatregelen in die omstandigheden effectief worden geacht. Lopende gebiedsprocessen worden hierbij zoveel mogelijk benut.
h. Partijen stellen gezamenlijke een interbestuurlijke regiegroep op voor 1-1-2020. Deze groep is breed samengesteld; overheden, ondernemers, natuurbeheerders, maatschappelijke organisaties (ngo's) en kennisinstellingen. Deze regiegroep faciliteert, verbindt, stuurt het onderzoeksprogramma aan en stuurt op het gezamenlijk behalen van de doelstelling. Ook agendeert de regiegroep mogelijke knelpunten in bijvoorbeeld

regelgeving en beschikbare middelen. Ook de afstemming met andere relevante processen (Nationaal Deltaprogramma, Europese regelgeving) monitort de regiegroep.

i. De Rijksoverheid, provincies en waterschappen werken samen met de partijen in de Regiegroep aan een gezamenlijk borgingssysteem, dat eind 2019 in werking kan treden, waarmee gemonitord en geborgd wordt dat de doelstellingen worden gehaald. In dit borgingssysteem maken partijen in de Regiegroep ook afspraken over maatregelen die de overheden kunnen inzetten als dit noodzakelijk mocht blijken om de opgave te realiseren.

Regionale Veenweiden Strategie

j. Provincies organiseren/faciliteren een proces met grondgebruikers (onder andere agrariërs), maatschappelijke actoren, bewoners en medeoverheden gericht op de opstelling van een programma per veenweidegebied (regionale veenweide strategie). In 2019 wordt een conceptprogramma opgesteld dat in ieder geval bevat:
   - globale mix van maatregelen, gericht op opgave in 2030;
   - perspectief op 2050, inclusief beheersaspecten;
   - afspraken over monitoring;
   - eerste financiële doorrekening;
   - vervolgproces (uitwerking op polderniveau);
   - verbinding met bestaande processen;
   - rol van actoren in het gebied;
   - bestaande instrumenten en identificatie van ontbrekende instrumenten.

k. Op basis van deze uitwerking zullen de partijen gezamenlijk bezien in hoeverre de verwachting is dat met deze maatregelen de afgesproken 1 Mton CO_2-eq reductie wordt gerealiseerd. Daartoe zullen partijen eind 2019 gezamenlijk in beeld brengen welke CO_2-eq reductie verwacht wordt met de conceptprogramma's.

l. Na de fase van pilots wordt het conceptprogramma indien nodig aangepast, op basis van de opgedane inzichten. Voor zover tekorten in middelen of instrumentarium resteren maken de vier overheden hierover gezamenlijk definitieve afspraken. Decentrale overheden zorgen voor verankering van de visies in het omgevingsbeleid en in waterplannen.

m. Provincies en gemeenten benutten dit conceptprogramma, in samenhang met de RES-sen en andere uitwerkingen van het Klimaatakkoord, bij de opstelling van hun omgevingsvisies in 2020 en verder.

n. Overheden, grondgebruikers en maatschappelijke partijen werken in gebiedsprocessen de opgave verder uit (op polderniveau). Dit proces wordt door decentrale overheden, onder regie van provincies, geïnitieerd. Maatschappelijke partijen en agrariërs nemen actief deel aan de gebiedsprocessen.

o. Lopende uitvoering (zoals de realisatie van het Natuurnetwerk Nederland in het veenweidegebied) wordt voortgezet. Waar mogelijk zoeken betrokken uitvoerders aansluiting bij het veenweideprogramma, voor bijvoorbeeld de onderdelen monitoring en onderzoek.

Lerende gebiedsprocessen

p. Partijen geven het Kennisprogramma een gezamenlijke opdracht om een gezamenlijk programma op te stellen:
   - voor evaluatie en kennisontwikkeling;
   - vragen vanuit de gebieden, waaronder duurzame verdien- en terreinbeheersmodellen;
   - kennisontwikkeling vanuit pilots (2019-2021) om technisch potentieel en haalbaarheid maatregelen in beeld te brengen.

q. Partijen werken, ondersteund door het kennisprogramma, een gezamenlijk monitoringsprogramma uit, voortbouwend op bestaande monitoringsprogramma's, waarmee de voortgang van maatregelen en de CO_2-uitstoot in het veenweidegebied gemonitord worden.

r. Deze partijen organiseren dat nieuwe pilots, zoals in het kader van de Regiodeals en de IBP-vp-projecten voor veenweide worden opgezet, aan dit programma worden verbonden.

De wijze van monitoring/onderzoek in deze projecten wordt afgestemd op het gezamenlijke kennisprogramma.

s. Partijen verkennen gezamenlijk op welke manier CO_2-eq emissie kan worden toegevoegd aan bestaande onderzoeksprogramma's.
t. Partijen vinden het noodzakelijk dat een dergelijk kennisprogramma in 2019 van start gaat.
u. Kennisprogramma wordt gevraagd om eerste kwartaal 2019 de noodzakelijke financiering en aansturing van dit programma in beeld te brengen. Partijen maken daarna gezamenlijk een afspraak over de financiering van dit programma.

Financiering

v. De Rijksoverheid, provincies, waterschappen en gemeenten brengen in 2019 gezamenlijk in beeld welke bijdrage bestaande programma's (middelen Klimaatakkoord, regio-enveloppe, bestaande subsidie-instrumenten) kunnen leveren aan de benodigde financiering van de veenweide-aanpak en passen waar nodig de voorwaarden daartoe aan.
w. Betrokken partijen vragen de Rijksoverheid om ruimte voor afspraken over aanvullende middelen en nieuwe instrumenten wanneer uit de conceptprogramma's van 2019 blijkt dat deze nu onvoldoende dekking bieden.
x. De Rijksoverheid en provincies zetten zich in om de mogelijkheden die het nieuwe GLB biedt te gebruiken voor de veenweideopgave.
y. Overheden, agrariërs, banken en ketenpartijen werken, ook in samenhang met de andere opgaven voor landbouw en landgebruik, verdienmodellen en nieuwe vormen van financiering voor de veenweidegebieden uit. Een voorbeeld kan de biodiversiteitsmonitor zijn.
z. De Green Deal Nationale Koolstofmarkt wordt ondersteund en belemmeringen worden waar mogelijk opgeheven om de verwaarding van CO_2-*credits* uit veenweidegebieden te stimuleren. Daarover worden met de partijen van de Green Deal afspraken gemaakt.
aa. Deze stappen leiden uiterlijk in 2020 tot een financiële uitwerking van de grootschalige uitrol van maatregelen, waarbij tevens inzicht wordt geboden in de kosten die niet privaat gedragen kunnen worden. Kosteneffectiviteit wordt hierbij meegewogen. Op basis van deze uitwerking maken ketenpartijen en overheden een gezamenlijke afspraak over de uitvoering van deze maatregelen.

C4.5.2 Bomen, Bossen en Natuur

'Biodiversiteit én biomassa in aantrekkelijkste koolstofopslag van Nederland'

Bomen, bossen en natuur leggen al veel koolstof (CO_2) vast. Een toename van bomen, bossen en natuur (ten opzichte van het *business as usual* scenario) leidt dus tot 'klimaatwinst' die bijdraagt aan de opgave voor 2030 en nadrukkelijk ook 2050. Vroeg initiëren, ook met het oog op 2050, is noodzakelijk. Natuurlijke koolstofvastlegging is namelijk een proces van lange adem. Partijen werken aan een klimaatinclusief natuurbeleid en -beheer, ieder vanuit zijn eigen rol en verantwoordelijkheid, en ondersteunen elkaar daar waar nodig en mogelijk. Partijen in dit domein zetten zich gezamenlijk in voor vier maatregelen die in 2030 tot een klimaatwinst van ten minste 0,3 Mton CO_2/jaar moeten leiden en streven naar zo mogelijk 0,6 Mton/jaar in 2030:

- Voorkomen ontbossing. Afname van CO_2-vastlegging door ontbossing wordt zoveel mogelijk voorkomen.
- Vergroten vastlegging koolstof. Bestaande bossen, natuurgebieden, landschapselementen en de openbare ruimte bieden mogelijkheden om door onder andere aanpassingen in het beheer de CO_2-vastlegging te vergroten.
- Uitbreiding bos en landschap. Door aanleg van extra bomen, bos- en natuurgebieden binnen en buiten het Natuurnetwerk Nederland, in de openbare ruimte, bij infrastructuur en op landbouwgrond wordt de CO_2-vastlegging vergroot. Hierbij worden doelen voor

onder andere biodiversiteit, ruimtelijke kwaliteit, verstedelijkingsopgaven en recreatie maximaal mee gekoppeld.
- Versterking koolstofvastlegging in de keten. Door het gebruik in de keten van hout, maaisel en andere natuurproducten (cascadering) die vrijkomen bij het beheer van de groene ruimte wordt de CO_2-vastlegging vergroot en wordt CO_2-uitstoot als gevolg van gebruik van alternatieve bouwmaterialen voorkomen.

Van belang is dat bij deze maatregelen actief wordt gezocht naar win-win combinaties met biodiversiteit en de ruimtelijke kwaliteit. Dit vraagt op korte termijn de ontwikkeling een (wetenschappelijke) kennisbasis, die met behulp van pilots in beeld gebracht kan worden.

Partijen spreken het volgende af:

a. Om deze maatregelen te realiseren gaat de werkgroep door als projectgroep, onder voorzitterschap van de provincies. In deze projectgroep nemen in ieder geval terreinbeheerders, overheden en koepels van agrariërs deel. Deze projectgroep werkt de maatregelen uit, inclusief financiering/verdienmodellen, ruimtebeslag, kosteneffectiviteit en haalbaarheid. Bij ruimtebeslag wordt zo mogelijk een verbinding gelegd met de ruimtelijke uitwerking van andere opgaven uit dit Klimaatakkoord (zie ook paragraaf C4.3.6). Zij formuleert tevens een aantal pilottrajecten om de gestelde maatregelen te testen op effectiviteit en haalbaarheid en stelt een governance structuur op voor de monitoring en (bij-)sturing van deze pilots.
b. Partijen zetten zich tevens in voor de oprichting van een programma met praktijkgericht onderzoek voor klimaatslim beheer van bos, bomen en natuur en onderzoekt of deze gekoppeld kan worden aan het bestaande OBN-programma.
c. De te maken afspraken zijn aanvullend op de afspraken *uit De bijdrage van de Sectortafel Landbouw en Landgebruik aan het Voorstel voor hoofdlijnen van het Klimaatakkoord* (dd 10 juli 2018).

<u>Voorkomen ontbossing</u>

d. Partijen (Rijksoverheid, provincies, gemeenten, waterschappen, terreinbeheerders, landbouwers, grondeigenaren) leveren gezamenlijke inspanning om ontbossing te beperken tot wat onvermijdelijk is. Waar ontbossing noodzakelijk is, bijvoorbeeld vanwege internationale natuurafspraken, maken partijen gezamenlijke afspraken over een adequate CO_2-compensatie.

<u>Vergroten vastlegging koolstof</u>

e. Partijen (Rijksoverheid, provincies, gemeenten, waterschappen, terreinbeheerders, landbouwers, grondeigenaren) leveren een gezamenlijke inspanning om in het beheer van natuur/landschap/openbare ruimte doelstellingen van onder meer biodiversiteit en ruimtelijke kwaliteit te combineren met een versterkte CO_2-vastlegging.
f. Omdat met name moeras-, veen- en kustecosystemen (‘*blue carbon*’) zowel een grote koolstofvoorraad bezitten die beschermd moet worden, als een hoge CO_2-vastleggingscapaciteit, zullen waterschappen, provincies, Rijkswaterstaat en LNV dit meewegen in de uitvoering van het water- en omgevingsbeleid en beheer grote wateren, zoals Deltaprogramma, Kaderrichtlijn Water, Programma Ecologie Grote Wateren, waterbeheerprogramma’s, de provinciale omgevingsplannen en beheer van IJsselmeer c.s., Waddenzee en zeearmen.

<u>Uitbreiding bos en landschap</u>

g. Partijen (Rijksoverheid, provincies, gemeenten, waterschappen, infrabeheerders, landbouwers, grondeigenaren) benutten gezamenlijk kansen om het areaal bos en natuur, en aantallen bomen daarbuiten te vergroten. Zo zal VNG haar leden aanbevelen om te streven naar 1 procent meer bomen per jaar op Nederlands grondgebied. Zij zal dit faciliteren door te ijveren voor een facultatieve optie in het gemeentelijk (ruimtelijk) instrumentarium in relatie tot dit streven.

h. Publieke en private terreinbeheerders verkennen samen met provincies actief de mogelijkheden voor nieuw bos binnen hun beheergebieden. Gedacht wordt aan een pakket aan extra bos van 6000 ha.
i. Provincies en de andere partijen in het Klimaatakkoord ronden volgens de afspraken in het Natuurpact het Natuurnetwerk Nederland in 2027 af en kiezen daarbij steeds voor klimaatslimste opties bij realisatie. Dat betekent dat in 2027 minimaal 80.000 ha nieuwe natuur wordt gerealiseerd; waarvan op 1 januari 2018 ruim 35.000 ha gerealiseerd is.
j. LTO zal zich inzetten richting leden en in samenwerking met (de)centrale overheden, om meer bomen en houtige landschapselementen op hun bedrijf te integreren. Partijen nemen het initiatief om te komen tot een 'Aanvalsplan versterking landschappelijke identiteit via landschapselementen'.
k. Provincies en gemeenten regelen bij de herziening van hun omgevingsvisies in hun ruimtelijke beleid dat bij de realisatie van nieuwe wijken direct ook bos wordt gerealiseerd (én gefinancierd). Dit levert niet alleen een bijdrage aan de vastlegging van koolstof, maar ook aan de leefkwaliteit van bewoners.
l. Partijen organiseren, ondersteund door instellingen als Invest.nl (i.o.), Rabobank en Groenfonds (of breder: Groenfinancieringen), een proces gericht op governance en financiering van aanleg van nieuw bos. Een overweging is om hierbij te gaan werken met een soort ontwikkelmaatschappij. Ter voorbereiding hierop brengen:
    - overheden potentie in beeld om (op eigen grond) extra hectares bos, natuur of landschapselementen te ontwikkelen in combinatie met woningbouw/stedelijke ontwikkeling, energie (bijvoorbeeld windmolens/zonneparken), waterberging en biodiversiteit;
    - gemeenten in aanvulling daarop de potentie in beeld om bij nieuwbouwprojecten ten behoeve van klimaat en leefomgeving extra bos mogelijk te maken;
    - beheerders (natuurorganisaties en particuliere natuurbeheerders, agrariërs, overheden) potentie in beeld om op eigen grond extra hectares groen/natuur te ontwikkelen, en om landschapselementen te herstellen of versterken.

<u>Versterking koolstofvastlegging in de keten</u>

m. Partijen (Rijksoverheid, provincies, gemeenten, waterschappen, infrabeheerders, terreinbeheerders, landbouwers, de bouwsector) benutten gezamenlijk kansen om de toepassing van hout, maaisel en andere natuurproducten uit beheer van de groene ruimte in bijvoorbeeld bouw en grond-, weg en waterbouw te vergroten.

C4.5.3 Landbouwbodems en vollegrondsteelt

'Koolstofboeren: gewaardeerde ecologie als basis voor voedsel, energie, biomassa - vastlegging in bodem en landschap'

De gezamenlijke ambitie van de ondertekenaars van het Klimaatakkoord is in 2030 een extra vastlegging van 0,5 Mton CO_2-eq per jaar te realiseren op basis van de huidige circa 1,85 miljoen hectare landbouwgrond in Nederland. Dit realiseren partijen door een toename van het organische stofgehalte en een verminderde vorming van lachgas in deze bodems. Hiervoor is een integrale aanpak ('duurzaam bodembeheer') vereist, omdat zaken als organische stofgehalte, bodemleven en bodemverdichting onlosmakelijk aan elkaar verbonden zijn.

De aanpak op het gebied van landbouwbodems wordt mede vormgegeven door uitwerking van de bodemstrategie en –programma (zie Bodembrief 23-5-2018) en wordt omarmd door bedrijfsleven, de maatschappelijke organisaties, waterschappen en overheden. Partijen streven daarbij naar een kringlooplandbouw. Partijen beogen de emissiereductie de realiseren met de volgende maatregelen:

- Verhogen koolstof in de bodem op bouwland door een duurzaam duurzamer bouwplan te voeren met als onderdelen:

  - toename areaal minder intensieve grondbewerking; toename areaal van vanggewassen en groenbemesters;
  - toename areaal van eiwit- en rustgewassen;
  - inzet van organische bodemverbeteraars; en
  - het stimuleren van het gebruik van organische en andere circulaire meststoffen.

  Bijkomende effecten van deze maatregelen zijn versterking van het waterbufferend vermogen, bodemweerbaarheid, vermindering van de gift van stikstofkunstmest.
- Lachgas-emissie verlagen door in 2030 op ten minste 50 procent van het landbouwareaal gebruik te maken van precisielandbouw; het optimaliseren van de plaats-, weer-, bodem- en tijdspecifieke dosering van de juiste meststof die afhankelijk is van het gewas en de gewasopbrengst; meer gebruiken van vaste rijpaden; en door meer inzetten van machines met een lage bodemdruk voor teelthandelingen.
- Reductie van broeikasgassen op grasland door minder scheuren van grasland; verbetering van de gewasrotatie; inzaai of onderzaai van vanggewas bij mais; en inzet van grasklaver bij nieuwe inzaai. Deze maatregelen zijn tevens integraal onderdeel van het plan Klimaatverantwoorde Zuivelsector. De klimaatafspraken alsmede de realisatie daarvan zijn voor landbouwbodems en veehouderij verweven met elkaar.

Er wordt dus ingezet op het nemen van maatregelen op de korte termijn en tegelijkertijd wordt voor de langere termijn ingezet op onderzoek inzake integraal duurzaam bodembeheer, koolstofvastlegging en lachgasreductie. Over de maatregelen voor zowel de opbouw van organische stof in de bodem als de reductie van lachgasvorming bestaat een gedeeld beeld. Over de omvang van de effecten van de maatregelen bestaan onzekerheden. Vergroting van kennis is een vereiste om richting 2050 de klimaatprestaties van het landgebruik verder te kwantificeren en verbeteren. Partijen streven naar een maatregelenpakket dat keuzevrijheid biedt voor de individuele agrariër zodat maatwerk mogelijk is.

In het plan Klimaatverantwoorde Zuivelsector in Nederland, opgenomen bij dit Klimaatakkoord, staan onder andere de ambitie, inzet en randvoorden uitgewerkt voor de zuivelsector ten aanzien van landbouwbodems en zijn daarmee integraal onderdeel van dit plan.

Partijen spreken het volgende af:

<u>Verhogen koolstof in de bodem op bouwland</u>

a. De Rijksoverheid, BO Akkerbouw en LTO Nederland streven ernaar om een maatregelenpakket gericht op koolstofvastlegging te kunnen erkennen als ‘pluspakket’ in het nieuwe GLB. Om dit pluspakket aantrekkelijker te maken, zetten de private partijen zich in om additioneel geld uit de markt te halen ter verdere verwaarding (onderdeel van ontwikkeling van ‘verdienmodellen’). Daarbij kan gedacht worden aan *carbon credits* boven de afgesproken 2030 doelen of een hogere prijs in de consumentenmarkt voor producten.
b. LNV ontwikkelt, in overleg met onder andere BO Akkerbouw, NZO en LTO Nederland, een robuuste systematiek voor bodemlabels voor alle landbouwgronden. Een bodemlabel dient daarbij onder andere gerelateerd te zijn aan de hoeveelheid koolstof in de bodem en de bodemvruchtbaarheid. Opstarten pilots en demo’s in de periode 2019-2022.
c. In het bodemprogramma van het ministerie van LNV, waar diverse partijen sinds 2018 in samenwerken, zal kennisopbouw en –doorstroming naar de agrarische en loonwerkbedrijven worden ingevuld, alsmede opname van de mogelijke maatregelen in het in groen onderwijspakket. Hierin worden private middelen uit CAO-scholing ingezet voor de scholing van personeel.
d. De voedingsmiddelen- en akkerbouwsector verkennen voor 2021 samen de verdere afzetmogelijkheden van eiwitgewassen voor de humane consumptie in de periode tot 2021.

e. De Rijksoverheid en LTO Nederland zetten zich in om per 1-1-2022 een gewasderogatie voor gewassen die bijdragen aan de koolstofvastlegging (bijvoorbeeld wintergranen, graszaad en winterkoolzaad) te realiseren. Dit betekent dat de aanwendingsmogelijkheden voor organische mest wordt verruimd ten koste van de kunstmestruimte. Dit wordt bij de herbezinning van het mestbeleid meegenomen. De tijd tot 1-1-2022 wordt gebruikt om tot pilots te komen voor wetenschappelijke onderbouwing van de aanvraag in Brussel.
f. Per 1-1-2020 is er binnen de fosfaatgebruiksnormen meer ruimte voor de inzet van organische bodemverbeteraars conform het 6e Nitraat Actieprogramma. Bij de herbezinning van het mestbeleid wordt hierop voortgebouwd.
g. De Rijksoverheid en betrokken organisaties realiseren voor 1-1-2021 een herziening van het pachtbeleid gericht op borging van duurzaam beheer van de verpachte gronden.
h. De BO Akkerbouw, LTO Nederland en de Rijksoverheid gaan in overleg met de veredelaars gericht op het bereiken van een versnelling van de veredeling van deze gewassen tot gewassen met een hogere saldo-opbrengst. Doel is dat eiwit- en rustgewassen per 2030 kunnen concurreren met het saldo van andere akkerbouw- en groentegewassen.

<u>Lachgas emissie verlagen</u>

i. De landbouw- en loonwerksector werken in de periode 2019-2022 samen met de overheid en waterschappen afspraken uit, gericht op de realisatie van een hogere stikstofefficiëntie en reductie van de lachgasvorming, zonder afwenteling op andere duurzaamheidsthema's. Onderzoek naar de effecten van nitrificatieremmers worden hierin meegenomen.
j. Het agrobedrijfsleven, de loonwerksector, machinebouwers en de installatiebranche werken een aanpak uit voor 2021 om te komen tot machines met een lagere bodemdruk in de landbouwsector. De BO Akkerbouw neemt hierbij verantwoordelijkheid om het overleg over de aanpak vorm te geven.
k. De Rijksoverheid spant zich in een investeringsregeling voor precisielandbouw uit te werken voor 1-1-2021 ten behoeve van het financieren van de onrendabele top, gericht op de verdere en versnelde uitrol van precisielandbouw. Via de inzet van MIA/Vamil wordt ingezet op het stimuleren van investeringen ten behoeve van precisielandbouw.
l. De overheid, LTO Nederland en Cumela zetten in op de ontwikkeling van infrarood bemonsteringsapparatuur (NIRS) ten behoeve van het meten van de kwaliteit/samenstelling van dierlijke meststoffen. NIRS-apparatuur wordt, zodra technisch en wetenschappelijk verantwoord, opgenomen in een investeringsregeling voor precisiebemestingstechnieken en verwerkt in de meststoffenwetgeving.
m. De overheid spant zich in een stimuleringsregeling voor mestopslagen uit te werken zowel voor ammoniak als methaan emissiearm, welke toegankelijk is voor zowel agrariërs, loonwerkers en verwerkende partijen. Dat wil onder andere zeggen dat de mestopslagcapaciteit in gebieden met een grotere vraag naar organische meststoffen dan aanbod wordt uitgebreid. Regionale en lokale overheden werken actief mee aan positieve vergunningverlening. Doelstelling is om de voorwaarden te scheppen dat mestaanwending op het juiste moment gebeurt ten behoeve van de gewasgroei door de mestplaatsingsdruk weg te nemen.
n. Het effect van het gebruik van gespecialiseerde minerale meststoffen, hulpstoffen en/of organische meststoffen en bodemverbeteraars met een netto reducerend effect op de broeikasgasemissie wordt door BO Akkerbouw onderzocht en opgenomen in de monitoring van broeikasgassen, en vervolgens wordt het gebruik door voedselverwerkers na 2025 gestimuleerd. Randvoorwaarde is dat gebruik van de meststoffen in de regelgeving mogelijk is gemaakt.

<u>Grasland en graslandmanagement</u>

o. Bij de implementatie van het advies van de commissie Grondgebondenheid advies van de melkveehouderij, wordt regionale samenwerking tussen melkveehouders en akkerbouwers uitgewerkt (onder andere 'buurtcontracten'). LTO en NZO werken in 2019-2021 deze regionale samenwerking verder uit. Het advies Grondgebondenheid is in 2025 geïmplementeerd.

p. LNV zal in het kader van de herbezinning mestwetgeving verkennen hoe mestwetgeving bij kan dragen aan het sluiten van kringlopen, waarbij specifiek gekeken zal worden naar 'buurtcontracten' en actualisering van de bemestingsnormen zoals benoemd in het Advies van de Commissie Grondgebondenheid.
q. Minder scheuren van grasland; verbetering van de gewasrotatie; inzaai of onderzaai van vanggewas bij mais; en inzet van grasklaver bij nieuwe inzaai worden gesteund en gestimuleerd door de Rijksoverheid en provincies in het kader van het nieuw GLB.
r. BO Akkerbouw en Nevedi verkennen in 2019 de mogelijkheden om de teelt van eiwithoudende gewassen voor diervoeder te stimuleren.
s. Voor stimulering van gebruik van machines met mindere bodemdruk op grasland wordt conform afspraak j de aanschaf van deze machines door agrarische ondernemers en loonwerksector gestimuleerd middels een investeringsregeling.
t. De BO Akkerbouw, LTO en NZO verkennen in 2019 optimalisatiemogelijkheden tussen melkveehouders en akkerbouwers ten aanzien van het bouwplan in het kader van kringlooplandbouw.
u. Overheid en sector organiseren praktijkonderzoek naar graslandverbetering met minder scheuren en uitrol van kennis. Bij nieuwe inzaai grasland moeten grasklavermengsels overwogen worden.
v. De Rijksoverheid en LTO Nederland zetten zich in om per 1-1-2022 een gewasderogatie voor grasland, dat bijdraagt aan de koolstofvastlegging, te realiseren. Dit betekent tevens dat de aanwendingsmogelijkheden voor organische mest worden verruimd ten koste van de kunstmestruimte. Dit wordt bij de herbezinning van het mestbeleid meegenomen. De tijd tot 1-1-2022 wordt gebruikt om tot pilots te komen voor wetenschappelijke onderbouwing van de aanvraag in Brussel.

<u>Koolstof en lachgas: experimenten mestbeleid</u>
w. BO Akkerbouw, LTO en NZO nemen initiatief tot maximaal 20 pilots, waarin de relatie tussen koolstof en bemestingseffecten wetenschappelijk wordt gemonitord. LNV zorgt voor experimenteerruimte in het kader van mestbeleid voor deze proeven, gedurende maximaal 3 jaar. De exacte invulling van deze experimenteerruimte wordt gezamenlijk door de overheid en partijen uit het bedrijfsleven op uiterlijk 1 maart 2019 vastgesteld.

<u>Kennisprogramma & monitoring Bodem & Klimaat</u>
x. Het hebben van rekentools/beslissingsondersteunende systemen om de uitstoot, het voorkómen en vastlegging van broeikasgassen voor het eigen agrarisch bedrijf en het effect van maatregelen door te rekenen, is een bepalende schakel om agrarisch ondernemers inzicht en handelingsperspectief te bieden op het gebied van broeikasgassen. Overheid en agrobedrijfsleven zetten de komende periode tot 2021 in om de Carbon Footprint Monitor, de Nutriëntenbalans Akkerbouw, de Cool Farm Tool en de achterliggende rekenvariabelen op het gebied van broeikasgassen in overeenstemming met internationale eisen verder te ontwikkelen. Innovatieve meetmethodieken worden hierin meegenomen. Ook zal aandacht worden besteed aan de kwaliteitsborging van de parameters, waarbij afspraken gemaakt worden over data uitwisseling tussen publieke en private partijen.
y. Overheid, primaire sector (LTO Nederland), brancheorganisaties voor akkerbouw, zuivel, loonwerksector en de biologische sector stellen in 2019 een communicatieplan op, met daarin de boodschap en de aanpak gericht op kennisverspreiding voor de eerste drie jaren, binnen het kader van het bodemprogramma van het ministerie van LNV. Dit moet leiden tot implementatie van klimaatmaatregelen.
z. Overheid, primaire sector (LTO), brancheorganisaties voor akkerbouw, zuivel, loonwerksector en de biologische sector maken in 2019 een monitoringsplan op het gebied van koolstofvastlegging en lachgas. In de monitoring wordt een verbinding gelegd tussen monitoring op bedrijfsniveau en de nationale monitoring. De te ontwikkelen systematiek is consistent met de internationale systematiek en bruikbaar voor monitoring van de *carbon*

footprint. De kennisbehoefte voor de monitoring wordt in de eerste helft van 2019 concreet gemaakt en ondergebracht in de onderzoeksprogramma's.

aa. Kennis en handelingsperspectief zijn voorwaarden voor een effectieve klimaataanpak. Alle partijen spannen zich in voor meer fundamenteel en toegepast onderzoek op het gebied van bodem, koolstof en lachgas. BO Akkerbouw neemt het initiatief om te komen tot onderzoek gericht op onder andere de innovatieopgaven: veredeling van rassen die zich makkelijker kunnen aanpassen aan klimaatverandering, het effect van biostimulanten ten behoeve van weerbare gewassen, pilots gericht op kleinschalige productie van groene meststoffen, het akkerbouwbedrijf van de toekomst, de effecten van minder grondbewerking en het voorkomen van onkruiden en het effect van waterbeheer.

C4.6 Glastuinbouw

'Naar duurzame dus economisch aantrekkelijke én klimaatneutrale productie'

De glastuinbouwsector heeft de ambitie de CO_2-emissie te reduceren tot 2,2 Mton op jaarbasis in 2030 met de benodigde afspraken in het Klimaatakkoord. Dit resulteert in een totale CO_2-reductie van circa 3,5 Mton ten opzichte van het gemiddelde emissieniveau in de periode 2015-2017. Deze ambitie leidt tot een klimaatneutrale glastuinbouwsector in 2040 en is 1,65 Mton scherper dan de doelstelling in het regeerakkoord uitgaande van het referentiescenario 2030 (NEV 2017) zonder SDE^+-regeling.

De gehanteerde transitieaanpak bestaat uit afspraken over langere termijndoelen, zoals het doorontwikkelde sectoraal CO_2-systeem. Partijen bouwen voort op het Innovatie en Actie Programma 'Kas als Energiebron' dat zich richt op een klimaatneutrale glastuinbouw met additioneel een sterke focus op de gebiedsgerichte vertaling en aanpak van de energietransitie.

Randvoorwaarden om de ambities te halen liggen er meer dan ooit ook bij de inzet vanuit andere klimaattafels, bijvoorbeeld op het vlak geothermie, benutting restwarmte, duurzame elektriciteit en de voor deze sector uiterst belangrijke CO_2-afvang en levering. Zo is het nodig dat er in de glastuinbouw tot 2030 ten minste 35 succesvolle nieuwe, bovenop de 17 bestaande, geothermieprojecten worden gerealiseerd.

De energievoorziening in de glastuinbouw bestaat uit een optimale mix en toepassing van verschillende technieken in een geïntegreerde markt voor elektriciteit en gas. Vanuit een geïntegreerd energiesysteem (zie D1 Systeemintegratie) worden in steeds grotere mate CO_2-vrije bronnen als geothermie, restwarmte en biomassa ontwikkeld, die op bedrijfs- en clusterniveau worden ingepast en gecombineerd met de gasgestookte installaties (WKK en ketel).

Het scenario '2030 op weg naar klimaatneutraal' omvat dat de WKK inzet aanzienlijk terugloopt voor zowel de netlevering als de eigen opwek van elektriciteit voor de belichtingsvraag. De inkoop van elektriciteit neemt toe ter vervanging van WKK voor de belichting en door elektrificatie van de energievoorziening (warmtepompen, WKO, *power to heat*, pompenergie, geothermie).

De volgende drie iconische projecten tonen hoe innovatie, praktijk en samenwerking in de glastuinbouw leiden tot concrete bijdragen aan de klimaatopgave:

- De *Daglichtkas* is een nieuw kasontwerp met een kasdek van dubbel glas dat invallend zonlicht bundelt en daarmee warmtecollectoren verhit. Deze warmte wordt opgeslagen en later benut voor verwarming. De collectoren bewegen mee met de zon voor maximaal rendement. Bijkomend resultaat is een betere groei en toegenomen opbrengst voor de ondernemer, vooral voor ondernemingen waar schaduwminnende potplanten worden

geteeld. Met de Daglichtkas kan voor circa 75 procent in de eigen warmtebehoefte worden voorzien. Twee ondernemers hebben de innovatieve Daglichtkas inmiddels gebouwd.

- Komkommerteler Dion van Mullekom van Multigrow BV in Grashoek heeft in 2013 als een van de eerste glastuinders in Nederland de cursus *Het Nieuwe Telen* gevolgd. Met die kennis heeft hij zijn teeltstrategie verbeterd en een aanzienlijke besparing op het warmteverbruik in zijn kassen gerealiseerd. Dion heeft daartoe geleerd om het energiescherm langer te gebruiken en het gebruik van de verwarming te verminderen. Daarnaast heeft hij een tweede energiebesparend energiescherm en een systeem voor lucht ontvochtiging en warmte terugwinning in zijn bedrijf toegepast. Deze maatregelen hebben er gezamenlijk voor gezorgd dat het energieverbruik met 25 procent is verminderd zonder negatieve gevolgen voor de teeltomstandigheden en productie.
- *Warmtesysteem Westland* is een plan en samenwerking voor een gebiedsdekkend warmte-netwerk gedragen door onder andere de coöperaties van glastuinbouwondernemingen in het gebied, de gemeente Westland, Warmtebedrijf Westland, Havenbedrijf Rotterdam en Gasunie. Bestaande en nieuwe geothermiebronnen en andere lokale warmtebronnen worden stapsgewijs in een warmte distributienet aan elkaar gekoppeld en verbonden met de (rest)warmtesystemen vanuit de Rotterdamse haven en de gebouwde omgeving in Westland en Midden Delfland. De inzet en gebruik van aardwarmte en havenwarmte worden in een marktsysteem onderling geoptimaliseerd met als inzet een betrouwbare en betaalbare CO_2-vrije warmtevoorziening mogelijk te maken voor het hele gebied. Het systeem maakt een CO_2-reductie mogelijk van meer dan 1 Mton op jaarbasis.

Partijen spreken het volgende af:

<u>Borging</u>

a. Het CO_2-doel 2030 wordt geborgd door het CO_2-sectorsysteem[74] na 2020 voort te zetten tot en met 2030.
b. Voor een totale sectoraanpak en realisatie van een gelijk speelveld zetten partijen erop in dat alle glastuinbouwbedrijven uiterlijk 1 januari 2021 onder het CO_2-sectorsysteem vallen. Hiertoe spannen partijen zich in voor een opt-out uit het EU-ETS voor de glastuinbouwbedrijven die nog onder het Europese emissiehandelssysteem vallen.
c. Een aanvulling op het CO_2-sectorsysteem met een individualisering van CO_2 emissieruimtes, bedrijfsnormering, CO_2-maatlat of marktprikkels wordt door LTO Glaskracht in samenwerking met LNV (in het kader van Kas als Energiebron) onderzocht en uiterlijk 6 maanden na ondertekening van het Klimaatakkoord in ditzelfde kader vastgesteld.
d. Voor een sectorale aanpak van onder andere financiële bijdragen of bedrijfsnormeringen is de mogelijkheid om *free-riders* te kunnen binden essentieel. Dit kan onder meer via algemeen verbindend verklaren (AVV-en). Het Ministerie van LNV geeft uiterlijk 6 maanden na ondertekening duidelijkheid over inzetbaarheid van het AVV-en.
e. Partijen laten in het kader van afspraken a t/m d een onderzoek uitvoeren en uiterlijk 6 maanden na ondertekening van het Klimaatakkoord afronden naar de energieprijzen en energiekosten en mogelijkheden en alternatieven voor de belasting op aardgas in de glastuinbouwsector. Daarbij worden betrokken: effectieve ondersteuning van de CO_2-reductie, de (ontwikkeling van de) fiscale belasting en heffingen op energie, realisatie van een sectorspecifieke bijdrage aan de energietransitie van tenminste €200 miljoen voor de periode 2021-2030, de toepassing van een terugsluismechanisme, een systematiek van individuele CO_2-emissieruimtes (bedrijfsnormering) aanvullend op het CO_2-sectorsysteem, noodzaak en inzet van het AVV-en , de bestemming en inzet van beschikbaar budget en vergelijking en alternatief voor verhoging van de energiebelasting. Dit onderzoek zal de basis leggen voor de afspraak onder afspraak m.

[74] De Glastuinbouwsector kent een sectoraal CO_2-emissieplafond, met sancties wanneer dit wordt overschreden.

f. LTO Glaskracht, LNV, EZK, provincies, gemeenten, Greenports en maatschappelijke organisaties formeren uiterlijk 6 maanden na ondertekening van het Klimaatakkoord een landelijk transitiecollege Kas als Energiebron. Het transitiecollege neemt de verantwoordelijkheid voor realisatie en borging van het CO_2-doel 2030 en de bijbehorende afspraken in het Klimaatakkoord. De taken en verantwoordelijkheden van de leden van het transitiecollege zijn verbonden aan de afspraken in het Klimaatakkoord.
g. De afspraken worden vastgelegd in een nieuw glastuinbouw-convenant voor de periode 2020-2030 in opvolging van het Convenant CO_2-emissieruimte glastuinbouw 2020, de Meerjarenafspraak Energietransitie glastuinbouw 2020 en het Convenant Schone en Zuinige Agrosectoren.
h. Jaarlijks wordt de CO_2-emissie van de glastuinbouw gemonitord door WEcR. Partijen spreken de wens uit de methode van CO_2-emissie bepaling door het PBL/CBS (nationale CO_2-emissieregistratie / Nationale Energie Verkenning) te synchroniseren met de methode van WEcR. De verschillen tussen beide methoden worden geanalyseerd en opgelost. Uiterlijk 1 januari 2020 is dit gereed, zodat vanaf dat jaar vanuit één methode wordt gewerkt.
i. Er wordt door Kas als Energiebron en Greenport West een gebiedsmonitorsystematiek ontwikkeld in samenhang met de landelijke monitoring die regionale overheden kunnen benutten.

<u>Transitieprogramma Kas als Energiebron</u>

j. Ministerie LNV en LTO Glaskracht zetten de bestaande aanpak van het programma Kas als Energiebron voort in de periode 2021-2030. Dit betreft onder meer de uitvoering van sectorspecifiek onderzoek, ontwikkeling, communicatie, pilot-, demo-,vroege marktintroductieprojecten, stimulering van brede introductie, en monitoring. Afspraken, inzet en programma gelden tot en met 2030 en worden tenminste iedere 5 jaar geëvalueerd, de eerste keer in 2024.
k. Ministerie LNV en LTO Glaskracht versnellen en intensiveren het totale pakket aan activiteiten binnen het programma Kas als Energiebron gericht op realisatie van de ambitie 2030 door versnelling van energiebesparing en CO_2-vrije bronnen met een sterke focus op de implementatie van kennis en technische opties.
l. Tevens zetten ministerie LNV en LTO Glaskracht zich in voor verbreding van het instrumentarium voor noodzakelijk geachte investeringen, zoals een stimuleringsinstrument CO_2-emissiereductie (ten behoeve van uitkoppelen CO_2-bronnen en restwarmtebronnen); warmtenetten (transport en distributie), SDE^+ (ten behoeve van geothermie, biomassa, *all-electric*, zon-thermisch, en aquathermie) en kennis- en innovatieprogramma geothermie.
m. Ministerie LNV en LTO Glaskracht verlengen en intensiveren de PPS-financieringafspraak (50 procent publiek: 50 procent privaat) en het stimuleringskader (*Proof of Principle*, EHG, MEI) van het programma Kas als Energiebron voor de periode tot en met 2030. De huidige inzet en budget worden middels inzet van de Klimaatenveloppe vergroot.
n. Uiterlijk per 1 juli 2020 zal op basis van een analyse een herontwerp van het sectorspecifieke stimuleringskader worden gemaakt, gericht op invoering per 2021. Aandachtspunten daarin zijn de jaarlijkse flexibiliteit van de investeringslijst in de EHG, de jaarlijkse flexibiliteit in focus van de MEI en de afweging en samenhang ten opzichte van het generieke stimuleringskader.

<u>Gebiedsaanpak</u>

o. Het Transitiecollege genoemd onder f ontwikkelt en realiseert een gestructureerde gebiedsaanpak. Onder de noemer Greenport NL organiseren de samenwerkende organisaties een versnelde gebiedsgerichte implementatie van CO_2-vrije energievoorziening in combinatie met modernisering van het glastuinbouwareaal.
p. De regionale Greenports maken voor 1-1-2022 afspraken over de modernisering van de bedrijven, waarmee het mogelijk wordt dat ondernemers landelijk 300 ha energiezuinige kassen per jaar realiseren.

q. Uiterlijk op 1 januari 2021 heeft Greenport NL in alle regio's met glastuinbouw een gebiedsvisie opgesteld waarin de ontwikkeling naar een klimaatneutrale energievoorziening is vastgesteld met een vertaling naar 2030 inclusief ruimtelijke ordening, onder- en bovengronds ruimtebeslag en versnelling van de ontwikkeling van businesscases voor de voorziening van CO_2, warmte en elektra.
r. Het resultaat van de gebiedsvisies wordt door de betrokken regionale overheden integraal betrokken bij de (uitvoering van de) RES. Betreffende regionale Greenports dragen er zorg voor dat de informatie die nodig is voor het RES-proces voorhanden is. Decentrale overheden zijn tevens verantwoordelijk voor de verankering van de ontwikkelde gebiedsaanpak en acties voor de duurzame energievoorziening en de modernisering in onder meer omgevingsvisies, RO-beleid en vergunningenbeleid.
s. Greenport NL benoemt de benodigde acties die worden opgepakt door ieder van de samenwerkende partijen waartoe zij de benodigde mensen, middelen, financiën en werkorganisaties inzetten en de noodzakelijke bevoegdheden en onderlinge aansturing regelen die leiden tot bindende samenwerking en afspraken binnen de gebiedsaanpak.
t. Decentrale overheden bieden ruimte in regels en vergunningverlening voor koplopers en innovaties die bijdragen aan de CO_2-reductie in de glastuinbouwsector.

<u>CO_2-voorziening</u>

u. Partijen zetten in op voldoende maatregelen om de benodigde CO_2-voorziening voor de glastuinbouwsector mogelijk te maken. Uiterlijk in 2030 is de ontwikkeling naar een CO_2-voorziening met een omvang van circa 2,0 Mton op jaarbasis zeker gesteld. De inzet en aanpak is gericht op kosteneffectieve afvang, transport en levering van CO_2, realisatie van onafhankelijk CO_2-transport, integratie en optimalisatie van CO_2-opslag (CCS), maximale ontsluiting van CO_2 uit biogene bronnen en innovatie en ontwikkeling van CO_2-winning uit de buitenlucht.
v. Partijen spreken af de benodigde omvang van de investeringen en haalbare kostenreducties uiterlijk 1 januari 2020 vast te stellen aan de hand van engineering studies en te vertalen naar een aanpak en instrumentarium waarmee investeringen in CO_2-afvang ten behoeve van de CO_2-voorziening aan de glastuinbouw mogelijk worden.
w. Partijen spannen zich in om levering van CO_2 aan de glastuinbouw te waarborgen, en te voorkomen dat CO_2-voorziening aan de glastuinbouwsector onzeker wordt, als mogelijk gevolg van CCS of andere vormen van belasting van CO_2-emissies van de industrie. Partijen hebben uiterlijk binnen 6 maanden na ondertekening van het Klimaatakkoord een onderzoek uitgevoerd naar opties waarmee voorkomen wordt dat de CO_2-voorziening aan de glastuinbouw beperkt wordt als gevolg van de ontwikkeling van CCS of andere vormen van CO_2-emissie beperking of -belasting in de industrie.
x. Partijen spreken af dat aardgas en WKK- en ketelinstallaties beschikbaar blijven als back-up voorziening voor CO_2 aan glastuinbouwbedrijven zolang de leveringszekerheid van externe CO_2 niet is veiliggesteld.

<u>Restwarmte en geothermie</u>

y. Partijen zetten in op sluitende maatregelen om uiterlijk in 2030 een totale voorziening van externe warmte aan de glastuinbouwsector mogelijk te maken van 10 PJ op jaarbasis gericht op voorbereiding en realisatie van uitkoppeling, voorbereiding en realisatie van transport- en distributienetten, borging van het volloop- en leegloopprisico, inpassing en voorrang voor duurzame warmte en contractering van warmte op basis van een systematiek van open netten en marktwerking.
z. De Rijksoverheid realiseert uiterlijk 1 januari 2022 de benodigde wettelijke randvoorwaarden voor investeringen in warmte uitkoppeling en warmtenetten voor levering van (rest)warmte aan glastuinbouw in combinatie met de gebouwde omgeving.
aa. De Rijksoverheid zal in samenspraak met partijen uit de energie- en warmtesector en organisaties die de warmte afnemers vertegenwoordigen, uiterlijk 1 januari 2022 een marktordening voor warmtetransportnetten vaststellen.

bb. De geothermiesector heeft zich via het Masterplan Aardwarmte reeds gecommitteerd aan een opschaling van geothermie in zowel de glastuinbouw als de gebouwde omgeving. De sector zet zich daarbij in voor verdere kostenreductie, het ontwikkelen van een (aard)warmte propositie met warmtebedrijven, het verbreden van de basis en het verder professionaliseren van de sector over de gehele waardeketen en het zorgen voor een lokaal en regionaal maatschappelijke dialoog over aardwarmte in de context van de energietransitie.
cc. De Rijksoverheid intensiveert de inzet op geothermie gericht op het wegnemen van knelpunten in de wet- en regelgeving en door uitvoering van een missiegedreven kennis- en innovatieprogramma gericht op risicobeheersing in de exploitatiefase, professionalisering van de sector, bevordering van standaardisatie, kennis van de ondergrond (seismiek) en een kostenreductie van 50 procent. Ook handhaaft de Rijksoverheid de RNES garantieregeling en de SDE$^+$-regeling voor deze techniek.

<u>Bloembollen en bolbloemen</u>
dd. De bloembollensector kent een integrale aanpak op het gebied van energie en klimaat met, naast landgebruik in de open teelt en energieverbruik in de bedekte teelt, een specifieke inzet op het energieneutraal kunnen drogen en bewaren van bloembollen in de schuur. Innovaties in de bloembollensector hebben een spin-off naar andere agrosectoren waarbij de bewaring een belangrijke rol speelt, zoals aardappelen en fruit. KAVB neemt initiatief om, in samenwerking met de Rijksoverheid en Greenports, haar klimaatinzet uit te breiden met eerdergenoemde thema's.

C4.7 Voedselconsumptie en -keten

Partijen zijn van mening dat klimaatvriendelijke consumptie van burgers een langdurige inspanning vergt. Gedragsverandering op het gebied van verminderen van voedselverspilling, meer consumptie van groenten en fruit, en een groter aandeel consumptie van eiwitten op plantaardige basis, wordt gezien als belangrijke bijdrage het aan lange termijn klimaatbeleid.

Bij de aanpak van voedselverspilling en de eiwittransitie, zoals verwoord in de Transitieagenda Biomassa en Voedsel, komen klimaatbeleid en circulaire economie samen. In aansluiting op de Taskforce Circular Economy in Food stellen partijen zich ten doel om de voedselverspilling bij de consument, inclusief de voedselverliezen in de keten, in Nederland in 2030 te halveren ten opzichte van 2015. Afspraken in beide thema's (klimaatbeleid en circulaire economie) zijn dan ook complementair aan elkaar.

De gedragsverandering die nodig is voor een eiwittransitie is niet te onderschatten. Partijen streven ernaar om in 2050 in Nederland de verhouding dierlijk:plantaardig eiwit in ons dieet te hebben gedraaid van 60:40 naar 40:60. Dit past bovendien bij een gezond dieet, conform de adviezen hieromtrent van het Voedingscentrum. Naast deze verschuiving in dieet, is in Nederland gemiddeld een reductie van 10 tot 15 procent van de totale eiwitinname wenselijk. Partijen onderschrijven deze opgave.

Om invulling te geven aan deze opgaven zijn de volgende drie werkgebieden onderkend:
- Voedselverspilling reduceren in de gehele keten. Het Platform "Samen tegen voedselverspilling" bundelt alle partijen in de voedselketen en streeft naar halvering van voedselverspilling in de gehele voedselketen in Nederland in 2030 ten opzichte van 2015.[75] Door het monitoren en aanpakken van voedselverspilling bij zoveel mogelijk bedrijven en consumenten wordt CO_2 uitstoot vermeden. De ladder van Moerman is leidend voor alle inspanningen, die bij bedrijven, instellingen, ketens en samenwerkingsverbanden van bedrijven plaats kunnen vinden.

[75] Bron: Transitie-agenda Circulaire Economie – Biomassa en Voedsel, 2018.

- Ontwikkelen *Carbon Footprint* (CFP) als monitorings- en vergelijkingsinstrument. Hiervoor zijn heldere en eenduidige (Europese) definities nodig. Indien deze beschikbaar en eenvoudig toe te passen zijn, wordt door producenten van voedingsmiddelen, al dan niet via branches, deze standaard voor 2025 geïmplementeerd en publiek inzichtelijk gemaakt. Om de CFP van consumptie te verlagen zijn meerdere consumptiecategorieën in ogenschouw te nemen, in alle vormen van biomassagebruik, naast die van voedingsmiddelen. Deze CFP is mogelijk ook te benutten als basis voor verdienmodellen (zie paragraaf C4.3.2 afspraak b).
- Gedragsverandering. Partijen zijn van mening dat klimaatvriendelijke consumptie van burgers een gedragsverandering vraagt met lange adem. Voortschrijdend inzicht zal inzet en discussies adaptief maken. Zo wordt in 2019 wordt een publicatie verwacht waarbij de duurzaamheid/ CO_2-footprint van meerdere typen eiwitten (plantaardig/dierlijk) worden gecategoriseerd, zodat eiwitten op hun footprint gerangschikt kunnen worden. Gewenste gedragsveranderingen zullen in onderlinge samenhang moeten worden beschouwd, om verwarring bij consumenten te voorkomen. Het gaat hierbij om gezondheid in combinatie met:
  - consuminderen in het algemeen en van klimaatonvriendelijke producten in het bijzonder (niet beperkt tot voedingsmiddelenproducten);
  - voedselverspilling tegengaan;
  - minder eiwitinname voor die bevolkingsgroepen waarvoor dit relevant is;
  - meer consumptie in Nederland van groenten en fruit en lager aandeel consumptie van producten met een hoge carbon footprint.

Partijen spreken het volgende af:

<u>Voedselverspilling reduceren</u>
Ter versterking van "Samen tegen Voedselverspilling":

a. Partijen spannen zich ervoor in dat 80 procent van hun leden binnen 5 jaar actief deelnemen aan de aanpak tegen voedselverspilling, bij voorkeur volgens de aanpak van "Samen tegen Voedselverspilling".
b. De Rijksoverheid neemt deel als voedselafnemer (via de bedrijfscatering), treedt op als (mede-)financier en draagt bij aan kleinschaliger initiatieven.
c. Rijksoverheid spant zich, waar nodig in om te komen tot bijstelling van regelgeving die voedselverspilling onnodig bevordert – dan wel het bestrijden ervan onnodig bemoeilijkt.
d. VNG streeft ernaar om in zoveel mogelijk gemeenten en/of regio's living labs te realiseren om maatschappelijke coalities te bouwen om voedselverspilling tegen te gaan.
e. Betrokken partijen zullen in 2019 input leveren aan de Task Force Herijking Afvalstoffen om te komen tot verdere verwaarding van reststromen en bijproducten in de keten.

<u>*Carbon footprint* inzichtelijk maken</u>

f. Producenten van voedingsmiddelen voor de Nederlandse markt bepalen op basis van deze (Europese) standaard, mits beschikbaar en eenvoudig toe te passen, voor 2025 de CFP per kilogram voedingsstoffen van hun productgroepen en zo mogelijk hun producten.
g. Bedrijven in de productieketen berekenen hun CFP op productgroep niveau. De Nederlandse overheid spant zich in voor een heldere en eenvoudige Europese standaard voor de CFP op productgroep niveau (bijvoorbeeld de PEFCR). Bedrijven dragen bij aan de ontwikkeling van deze standaard en nieuwe categorieën waarvoor nog geen regels beschikbaar zijn.
h. De bedrijven maken de *carbon footprint* van hun producten al dan niet via branches publiek inzichtelijk, verlagen de CFP van hun productieketen stapsgewijs en leggen aan hun klanten en stakeholders uit welke maatregelen zij genomen hebben om meer klimaatvriendelijke producten aan te bieden.
i. Bedrijven houden vanaf 2019 bij hun productontwikkeling rekening met het verlagen van de CFP van producten.

j. Supermarkten stimuleren klimaatvriendelijke producten in de winkel, door deze als ‘gemakkelijkste én normaalste keuze’ voor consumenten te positioneren. In het bijzonder dragen zij bij aan de eiwittransitie en het verleiden van de consument om meer plantaardige eiwitten (60 procent) ten opzichte van dierlijke producten (40 procent) en producten uit de Schijf van vijf conform het preventie-akkoord te consumeren. Zij vervullen tevens een actieve rol in Alliantie Verduurzaming voedsel, inclusief implementatie en monitoring.

Gedragsverandering

k. Partijen benutten de meest recente inzichten uit wetenschappelijk onderzoek voor beïnvloeding van gedragsverandering naar de afgesproken doelen in dit Klimaatakkoord.
l. Partijen spreken af verdere verdieping te realiseren met betrekking tot de definitie van klimaatvriendelijke producten voor 1-1-2020. Hierbij bezien zij, na advies van Voedingscentrum Nederland, voor welke specifieke doelgroepen een beperking van de eiwitinname vanuit gezondheidsperspectief niet wenselijk is. Tevens zal het Voedingscentrum duiden hoe een eventuele eiwitreductie in de voedselinname dient plaats te vinden vanuit een gewenst volksgezondheidsperspectief.
m. Partijen spreken af dat alle interventies worden gedocumenteerd en centraal toegankelijk gemaakt in een database.

C5 Elektriciteit

C5 Elektriciteit

C5.1 Visie 2050

Het begrenzen van de klimaatverandering vraagt, op weg naar 2050, een CO_2-vrij elektriciteitssysteem. Deze transitie is onderdeel van de omslag naar een circulaire, CO_2-vrije economie en samenleving. Een CO_2-vrij elektriciteitssysteem betekent onder andere dat bestaande fossiele bronnen van elektriciteit worden vervangen door hernieuwbare bronnen. Dat is al volop gaande: er worden grote windparken op zee gebouwd en burgers wekken hun eigen elektriciteit op met zonnepanelen. Deze omslag moet worden versneld, ook om te kunnen voorzien in de extra behoefte aan hernieuwbaar opgewekte elektriciteit als gevolg van elektrificatie in de sectoren mobiliteit, landbouw, gebouwde omgeving en industrie.

De transitie naar een CO_2-vrij elektriciteitssysteem is 'van iedereen'. Dat is cruciaal om maatschappelijk draagvlak te behouden en te bevorderen. De transitie is een gezamenlijke opgave van burgers, (netwerk)bedrijven, overheden, maatschappelijke organisaties en de wereld van kennis en wetenschap. Samenwerking met onze buurlanden is daarbij belangrijk; de elektriciteitsmarkt stopt immers niet bij de grens. Het is ook een kans voor de Nederlandse duurzame en innovatieve economie van de 21ste eeuw. De transitie moet goed verbonden zijn met het gehele energiesysteem. Dit vraagt heldere spelregels voor de elektriciteitsmarkt en doet een beroep op overheden en netbeheerders om nieuwe bronnen van hernieuwbare elektriciteit, en het gebruik daarvan, goed en tijdig in te passen. Burgers kunnen actief meedoen aan nieuwe projecten. Er wordt zuinig omgegaan met ruimte en natuur. De kosten van de transitie worden zo laag mogelijk gehouden door elke kans op verdere kostenreductie te benutten.

De betrouwbaarheid van het elektriciteitssysteem dient te allen tijde te worden geborgd als in 2030 een groot deel van alle elektriciteit hernieuwbaar wordt opgewekt. Daarbij past een aanpak die ruimte biedt voor aanpassing, flexibiliteit en versnelling.

C5.2 Opgave en ambitie 2030

De opgave voor de elektriciteitssector is in eerste instantie om in 2030 de CO2-emissies met ten minste 20,2 Mton te verminderen. Dat is onderdeel van de algemene 49%-reductiedoelstelling van het kabinet voor Nederland. Het kabinetsvoornemen om gebruik van kolen voor de opwekking van elektriciteit te verbieden, maakt geen onderdeel uit van de bijdrage van de Sectortafel Elektriciteit, maar telt wel mee voor het doelbereik van 20,2 Mton. De elektriciteitssector zal daarnaast moeten voorzien in levering van CO2-vrije elektriciteit aan de andere sectoren, als gevolg van de elektrificatie aldaar. Dit alles vraagt om een stevige groei van het aandeel elektriciteit uit hernieuwbare bronnen.

Concreet wordt hierbij gestreefd naar het opschalen van de elektriciteitsproductie uit hernieuwbare bronnen tot 84 TWh. De maatregelen en acties die hiervoor nodig zijn, zijn uitgewerkt in concrete afspraken voor hernieuwbaar op land en wind op zee. Ten behoeve van een betrouwbaar elektriciteitssysteem zal in toenemende mate behoefte bestaan aan aanbod van flexibiliteit dat via de markt wordt gerealiseerd. Tevens is vanuit oogpunt van leveringszekerheid relevant dat wordt voorzien in voldoende regelbaar vermogen, dat in toenemende mate CO_2-vrij zal moeten zijn. De beoogde transitie naar meer productie uit hernieuwbare bronnen vraagt nauwe verbinding met de verduurzaming van de sectoren. Hiervoor is in het Klimaatakkoord een ontwikkelingsagenda voor systeemintegratie opgenomen die nader wordt toegelicht in D1. Concrete voorbeelden hiervan zijn de voorstellen voor waterstof (zie C5.7) en *power to heat* (zie C3.5.2). Als onderdeel van het borgingsmechanisme spreken partijen af dat in 2021 wordt besloten over de eventuele opschaling van hernieuwbare elektriciteit in verband met aanvullende elektriciteitsvraag. Op

dat moment is tevens de verwachting dat de individuele CO_2-reductieplannen van de industrie gereed zijn.

Daarnaast streven partijen naar een ophoging van de Europese ambities naar 55% reductie van broeikasgassen in 2030. In het geval doelbereik van de andere sectoren wordt bereikt via verdere elektrificatie, zal het aanbod van CO_2-vrije elektriciteitsproductie moeten matchen met deze extra vraag vanuit de sectoren (via directe elektrificatie dan wel via conversie naar andere energievormen) vanuit de sectoren. Het huidige ambitieniveau zal dan verhoogd worden, mits de juiste randvoorwaarden alsdan kunnen worden ingevuld. Om op deze extra vraag voorbereid te zijn, is het wenselijk dat hier de benodigde voorbereidingen worden getroffen, bijvoorbeeld door het reserveren van de benodigde ruimte. Het 55%-pakket (zie tabel) geeft inzicht in de bijbehorende ambities.

Tabel C5.2.1: Ambities productie elektriciteit uit hernieuwbare bronnen in 2030

	49% basispakket	55%
Wind op zee	49 TWh + PM	120 TWh
Hernieuwbaar op land (> 15 kW)	35 TWh + PM[76]	
Overige hernieuwbare opties (incl. CO2 vrij regelbaar vermogen) [77]	PM	
Totaal	84 TWh + PM (*)	

(*) Na de doorrekening van het ontwerp KA door PBL zal besloten worden of extra aanbod wordt opgenomen ten behoeve van doelbereik van 49% emissiereductie.

C5.3 Perspectief richting 2050

Hoe het duurzame energiesysteem van de toekomst er straks werkelijk uit gaat zien, weten ook wij niet precies. Dat kan ook niet. We willen overigens geen dichtgetimmerd plan: nieuwe innovaties en doorbraken in de komende jaren kunnen nieuwe inzichten, andere kosten en marktrijpe toepassingen brengen. We doen nu wél alles dat ook straks nog steeds verstandig is (*no regret*). Al hebben ook wij geen glazen bol, door onze oogharen zien we het volgende:

Het duurzame energiesysteem van de toekomst zal complexer zijn dan vandaag de dag. Het is één systeem vol duurzame elektronen en duurzame moleculen. We zien twee richtingen.

Met grootschalige uitrol van Wind op Zee in de komende decennia komt een grote groene krachtbron beschikbaar die energie brengt naar met name de duurzame industriële centra van Nederland. Het tot ontwikkeling brengen van deze 'Green Powerhouse Noordzee' vraagt een planmatige aanpak voorbij 2030, te vergelijken met de Deltawerken. Richting 2050 is groei mogelijk naar maximaal 60 GW aan opgesteld vermogen afhankelijk van de (internationale) vraag naar elektriciteit. Dat vereist goed overleg met alle betrokkenen, inclusief coördinatie met andere Noordzeelanden, met oog op een betrouwbaar en betaalbaar energiesysteem en een gecombineerde opgave van duurzame economie en borging, zo mogelijk ook versterking, van de ecologisch waarde van de Noordzee. Daarbij zullen in de toekomst opties zoals uitbreiding van interconnectie, conversie naar waterstof of andere energiedragers, flexibilisering van de vraagkant, *smart grids*, opslag en op langere termijn kunstmatige

[76] Mocht de opgave hoger worden dan 35 TWh, dan zal hierover opnieuw het gesprek worden gevoerd.

[77] Hierin is inbegrepen de verwachte groei van kleinschalig zon-PV naar 7 TWh in 2030. Aan de systeemtafel is de inschatting gemaakt dat in 2030 17 TWh aan CO_2-vrije regelbare productie benodigd is. Hernieuwbare opties kunnen hiervan onderdeel zijn. Bij deze inschatting zijn modelaannames gebruikt waaronder een restemissie van 12 Mton voor de elektriciteitssector. De modelaannames staan in paragraaf C5.6 weergegeven.

eilanden tot de mogelijkheden behoren met oog op een kosteneffectieve inpassing van meer wind op zee.
Op land is het beeld bijna spiegelbeeldig: burgers (bijvoorbeeld 'prosumenten'), wijken, overheden, publieke instellingen, (netwerk)bedrijven en maatschappelijke organisaties werken samen aan een groot web van lokale en regionale, kleine en grotere hernieuwbare bronnen van elektriciteit, goed ingepast in het netwerk, de ruimte en systemen van hernieuwbare warmte. Deze decentrale wereld doet een groot beroep op samenwerkingsbereidheid, vertrouwen, maatwerk, aanpassing en flexibiliteit van allen.

We zetten in op variëteit en flexibiliteit. Bijvoorbeeld met opties voor verduurzaming via innovatie- en demonstratieprojecten. We prikkelen marktpartijen om kosten naar beneden te brengen en innovaties in de markt te zetten. Effectuering van de kostenreductie vraagt ook om voldoende investeringszekerheid. We vragen netwerkbedrijven de omslag goed te faciliteren en verzoeken de overheden dit alles goed te instrumenteren. En we halen belemmeringen weg zodat de markt goed kan functioneren waardoor flexibiliteit uit diverse bronnen beschikbaar komt.

Ten slotte weten we ons omringd door goede buren. Dat vraagt om bereidheid om te investeren in samenwerking. Dat helpt tenslotte iedereen vooruit, want ook zij zijn bezig met dezelfde transitie naar een CO_2-vrij elektriciteitssysteem als een geïntegreerd onderdeel van een duurzaam energiesysteem. Dat kunnen we dan beter gezamenlijk doen. Zo moet het lukken.

C5.4 Windenergie op zee

Voor de realisatie van de klimaatdoelen van 2030 en 2050 zien we een groot potentieel voor windenergie op zee (WOZ). Daarom willen we voortvarend werken aan verdere uitrol in de komende decennia. Zeker in combinatie met elektrificatie van de industrie, met name in de kustzone, is WOZ in potentie de grootste toekomstige groene krachtbron voor de Nederlandse economie en samenleving.

Voor de periode tot en met 2030 wordt ten minste de staande routekaart WOZ 2030 gerealiseerd. Onder voorwaarden, zoals voldoende ruimte voor natuur en visserij alsmede goede bestuurlijke afspraken over de ruimtelijke ordening, zijn meer windparken op zee voor 2030 mogelijk. Dat kan aan de orde zijn wanneer een hoger ambitieniveau in zicht is, bij meer elektrificatie en wanneer het kabinet kiest voor het doel van 55% CO2-reductie in 2030. Ook na 2030 zal verdere opschaling van WOZ plaatsvinden.

Dit gaat niet vanzelf. Wederzijdse commitment en voorspelbaarheid zijn sleutels tot een succesvolle WOZ-aanpak. Daarnaast moeten investeerders zekerheid hebben dat er voor een hogere productie in voldoende mate een (internationale) afzetmarkt is. Bij onvoldoende marktprikkels zal er, ondanks een verwachte kostendaling, nog steeds een onrendabele top zijn waardoor businesscases het risico lopen niet van de grond te komen. In dat geval zal er nog steeds een vorm van investeringszekerheid (subsidie of andere maatregelen) nodig kunnen zijn.

De Noordzee wordt momenteel voor tal van doeleinden gebruikt. Er zijn meerdere belanghebbende partijen. Met dit Klimaatakkoord zetten partijen een betekenisvolle ambitie neer voor WOZ. Partijen van het Klimaatakkoord gaan ervan uit dat deze ambitie verder wordt uitgewerkt in 2019 onder het proces van de Noordzeestrategie 2030. Het belang van het (tijdig) welslagen van deze Noordzeestrategie 2030 is groot en randvoorwaardelijk voor het realiseren van de verdere ambities voor WOZ.

Partijen in het Klimaatakkoord gaan ervan uit dat betrokken partijen rondom de Noordzee, waaronder natuur, scheepvaart, visserij, zandwinning, militaire activiteiten, mijnbouw,

recreatie en de windenergiesector, zich in 2019 inzetten voor, en bijdragen aan de totstandkoming van een Akkoord voor de Noordzee, onder onafhankelijk voorzitterschap. De Noordzeestrategie 2030 voorziet in een Strategische Agenda in 2019 en een Rijksstructuurvisie Noordzee in 2020/2021 (die zal landen in het Nationaal Waterplan).

Afspraken over randvoorwaarden

Voor het realiseren van de 49%, eventuele versnellingsopties, het 55% scenario en de verdere doorgroei van wind op zee na 2030 zijn er randvoorwaarden voor een succesvolle uitrol voor windenergie op zee. De partijen spreken af dat nieuwe windparken worden gerealiseerd indien:

a. Voor de uitbreiding van het net op zee, bovenop de routekaart 2030, gezocht wordt naar specifieke aansluitlocaties aan de kust met voldoende vraag naar elektriciteit dan wel andere energiedragers na conversie, zodat uitbreidingen van het landelijke hoogspanningsnetwerk zo veel mogelijk voorkomen kunnen worden. Dit is tevens van belang omdat aanpassingen van het landelijke hoogspanningsnet een lange doorlooptijd kennen.
b. Er ook op de (middel)lange termijn een rendabele *businesscase* mogelijk is.
c. Er efficiënt gebruik gemaakt wordt van de ruimte in windparken, ook voor ander gebruik (doorvaart en medegebruik).
d. Voor de verdere uitbouw van WOZ boven op de Routekaart 2030, de Noordzeestrategie 2030 is afgerond.
e. Ook voor extra wind op zee, ten opzichte van de Routekaart 2030, er voldoende ecologische ruimte is en bij de locatie van windturbines op zee rekening gehouden wordt met de belangen van de visserij. Ten behoeve hiervan worden in de Rijkstructuurvisie de toekomstige kaders vastgelegd. De Rijksstructuurvisie zal gebaseerd zijn op de volgende, gezamenlijk overeengekomen, uitgangspunten:
    1. Een integrale beleidsafweging van alle maatschappelijke belangen, binnen de randvoorwaarden van een veilig en verantwoord gebruik van de Noordzee en de draagkracht van een gezond ecosysteem.
    2. Balans tussen natuur, visserij en (wind)energie:
        - De verdere groei van windenergie op zee voor een duurzaam energiesysteem.
        - Het bereiken van een Goede Milieu Toestand (GMT).
        - Een economische en ecologische duurzame visserij die toekomstbestendig is.

       Op basis van het onafhankelijke advies over een Noordzeestrategie 2030 (OFL) komen partijen uiterlijk medio 2019 tot een akkoord voor de Noordzee waarin het Kabinet met andere partners op hoofdlijnen afspraken maakt over de bovengenoemde balans, de wijze waarop deze wordt bereikt, het tijdpad, en het beschikbaar stellen van toereikende en tijdige instrumenten en middelen die nodig zijn om de noodzakelijke innovatie, transitie en mitigatie ten behoeve van een duurzaam gebruik van de Noordzee te komen, mogelijk via een Noordzeetransitiefonds.[78] Partijen hebben in het kader van het Klimaatakkoord reeds uitgesproken dat meer kennis van de Noordzee en effecten van de diverse activiteiten van de Noordzee gewenst is, onder andere voor het aanwijzen voor nieuwe gebieden voor WOZ. Binnen de Noordzeestrategie 2030 wordt een kennisagenda opgesteld met de betrokken partijen, waarna in constructieve dialoog de feiten worden vastgesteld via *joint fact finding*. Voor deze kennisagenda zijn op dit moment voldoende financiële middelen beschikbaar via het Europees Fonds voor Maritieme Zaken en Visserij (EFMZV), het Visserij innovatiefonds, het Wind op zee Ecologisch Programma (WOZEP), het Basis GMT en de programmalijn ecologische innovatie van het TKI WOZ.

[78] Partijen zullen na de doorrekening bezien welke voortgang geboekt wordt in het parallelle Noordzeetraject.

Afspraken

Voor de realisatie van 49 TWh (circa 11,5 GW) aan windenergie op zee en eventuele verdere groei voor 2030 spreken partijen af dat:

a. Zij zich allen inzetten voor de ontwikkeling van de Noordzeestrategie en voor extra wind op zee bijdragen aan de totstandkoming van de Rijksstructuurvisie.
b. De Rijksoverheid voor 2030 tijdig en voldoende kavelbesluiten neemt, vooronderzoek verricht, de vergunning en voldoende tenders uitschrijft, TenneT opdracht geeft voor het aanleggen van het net op zee (zolang windparken elektrisch worden ontsloten), en zo mogelijk jaarlijks de tenders aanbiedt aan de markt voor de uitrol van tenminste 49 TWh (circa 11,5 GW) in overeenstemming met de routekaart 2030 en in overeenstemming met de verkenning van de aanlanding van het net op zee.
c. De opgewekte energie in de vorm van elektriciteit[79] of eventueel een andere energiedrager na conversie, naar het vaste land wordt getransporteerd en TenneT de netaansluitingen realiseert volgens het ontwikkelkader Windenergie op Zee (Elektriciteitswet), het voorgaande in overeenstemming met het uitrolschema van de huidige routekaart 2030. De oplevering wordt afgestemd met de windparkontwikkelaars.
d. De kosten van het net op zee even als de netten op land betaald zullen worden uit de nettarieven. Uitgewerkt wordt door de Rijksoverheid op welke wijze de kostenverdeling van het net op zee kan worden vormgegeven, rekening houdend met zowel de Europese wet- en regelgeving op dit vlak als met de effecten op de verdeling van de lasten over de aangeslotenen.
e. De sector zich maximaal inspant om WOZ tegen de laagst mogelijk kosten te realiseren.
f. De sector ernaar streeft om de productiekosten te reduceren naar (minder dan) 5 ct/KWh in 2024 en 3-4 ct/KWh in 2030, onder de randvoorwaarden dat er voldoende volume en een stabiele uitrol zijn, er voldoende zekerheid is over de lange termijn vraagontwikkeling en flexibiliteit van de vraag, dan wel er zekerheid is over inkomsten zolang dit (nog) ontoereikend is.
g. Partijen onderzoeken – om de zekerheid van realisatie van de windparken te vergroten – met ingang van 2019 voorafgaand aan iedere tender de rentabiliteit van de businesscase voor wind op zee. Hierbij wordt onder andere gekeken naar de ontwikkeling van de vraag en de inpassing in het energiesysteem (bv. koppeling met opslag of vraag). De Rijksoverheid gebruikt deze informatie voor de besluitvorming over de tendersystematiek. De resultaten van het onderzoek zullen ter beschikking worden gesteld aan ieder die geïnteresseerd is om op de tender in te schrijven.
h. Er nader onderzoek komt naar de business case van opwek van hernieuwbare elektriciteit, in het bijzonder wind op zee. Daarnaast is goed en tijdig inzicht in de beoordeling van financierende partijen van belang, de wijze waarop risico's (bv geen ondersteuning vanuit de SDE+ na 2025) worden gewogen en mogelijk ingeprijsd, en de mogelijke gevolgen daarvan op de financieringsmogelijkheden. De vraag is tevens aan de orde of er sprake is van stijgende financieringslasten en of die – indien gewenst – kunnen worden gemitigeerd, bijvoorbeeld door inzet van financieringsinstrumenten als garanties, (Europese) cofinanciering of andere opties. Aan Invest-NL wordt gevraagd hier onderzoek naar te verrichten, meer inzicht te verschaffen in risico's en financieringsmogelijkheden, kansrijke opties te identificeren en daarover eind 2019 te rapporteren[80].
i. Rijksoverheid en windsector elke 5 jaar inventariseren of er systemische aanpassingen nodig zijn om te komen tot een succesvolle business case voor WOZ en zo ja, welke. Hiervoor start een gezamenlijk onderzoek in 2019 en uiterlijk in 2023 wordt het besluit genomen, of en zo ja, welke aanpassingen er nodig zijn. Dit kan zowel het instrumentarium betreffen als oplossingen in de markt zelf.

---

[79] In de toekomst zal mogelijk conversie naar andere energiedragers offshore gaan plaatsvinden en zal deze energie via geëigende middelen aan land gebracht worden.

[80] Bij de uitkomsten van dit onderzoek wordt bekeken of vergelijkbare inzichten wenselijk zijn met betrekking tot mogelijke financieringsrisico's van Hernieuwbaar op Land (HOL) en kleinschalig Zon-PV.

j. Partijen blijvend ondersteuning bieden aan innovaties voor innovatie- en demonstratieprojecten gericht op:
   - kostenreductie en optimalisatie (veilig en betaalbaar opschalen)
   - integratie in het energiesysteem (waaronder opslag en conversie)
   - integratie in de omgeving (meervoudig ruimtegebruik waaronder natuur en visserij).

C5.5 Productie uit hernieuwbare bronnen op land

Naast wind op zee zullen ook op land kansen worden verzilverd voor meer productie van hernieuwbaar opgewekte elektriciteit. Voorzien wordt een rijk geschakeerd, overwegend decentraal, hernieuwbaar elektriciteitssysteem in 2050 met richting 2030 vooraleerst Wind op Land (WOL) en Zon-PV. Voor de opgave wordt onderscheid gemaakt tussen de kleinschalige productie van Zon-PV bij voornamelijk huishoudens en de meer grootschalige productie op land en op daken, zoals op dit moment gestimuleerd wordt met behulp van de SDE+. De ambitie voor de meer grootschalige (> 15 kW)[81] elektriciteitsproductie op land bedraagt tenminste 35 TWh productie in 2030. Daarbij wordt gewerkt met een techniek-neutrale opgave. Doel is om decentrale overheden - en hun maatschappelijke partners - in staat te stellen een goed plan met maatschappelijke acceptatie op te stellen. Ze kiezen daarbij voor het instrument van de Regionale Energiestrategieën (RES), waarin onder de bevolking maximaal wordt ingezet op maatschappelijke acceptatie van de energietransitie en de manier waarop dat in de regio kan worden gerealiseerd. Wat dit betekent aan extra vermogen wind of zon ligt daarmee niet op voorhand vast. Het is aan de regio om na te gaan op welke manier de doelstellingen het beste gerealiseerd kunnen worden. Onverlet de opgave van tenminste 35 TWh, kunnen plannen voor kleinschalig zon-PV en overig hernieuwbaar op land in de RES betrokken worden.

Uit de analyse die het PBL heeft gedaan ten behoeve van het Klimaatakkoord volgt dat de verwachte productie van Zon-PV (>15 kW) en WOL in het basispad reeds circa 17 TWh[82] in 2030 bedraagt. Ook zonder het Klimaatakkoord zou deze productie naar verwachting oplopen als gevolg van de inspanningen die worden geleverd om te voldoen aan afspraken voor 2020 en 2023 uit het Energieakkoord.

De resterende opgave is ruimtelijk gezien mogelijk. Mocht de doelstelling hoger worden, dan zal hierover opnieuw het gesprek worden gevoerd.

Naast de meer grootschalige elektriciteitsproductie op land is ook kleinschalige productie van zonne-energie van belang voor het realiseren van de klimaatopgave. De opwek van zonne-energie door huishoudens draagt daarbij tevens bij aan het vergroten van de betrokkenheid van burgers en de acceptatie van de energietransitie.

Overheden zullen de initiatieven voor de duurzame elektriciteitsproductie voornamelijk aan de markt overlaten. Waterschappen zien een relatie tussen de energieopgave van waterschappen en hun watertaken. Hierover zullen met betrokkenheid van partijen nadere afspraken worden gemaakt. De markt is in dit geval een verzamelterm voor alle soorten van initiatiefnemers: van projectontwikkelaars tot energiecoöperaties. Vanuit dat uitgangspunt geredeneerd moet het voor de initiatiefnemers aantrekkelijk worden gemaakt om projecten op te zetten. Indien de projecten te onzeker zijn om de investering terug te verdienen of als het rendement in

---

[81] Betreft projecten die in aanmerking komen voor SDE+.

[82] De NEV 2017 voorgenomen beleid zonder SDE+ schat het opgestelde vermogen in 2030 in op 3,7 GW WOL en 14,3 GW Zon-PV. Uitgaande van een aantal vollasturen van respectievelijk 3237 uur en 854 uur, komt de geschatte elektriciteitsproductie op 11,98 TWh voor WOL en 12,21 TWh voor Zon-PV. Opgeteld is dit 24,19 TWh voor WOL en Zon-PV gezamenlijk. Aftrekken van een ingeschatte productie van 7 TWh kleinschalig Zon-PV, levert een ingeschatte productie van grootschalig HOL in het basispad van circa 17 TWh.

welke vorm dan ook te laag is, zal de animo om een project te starten laag zijn. Vanuit dat uitgangspunt zijn de onderstaande maatregelen beschreven.

Afspraken

Voor de productie van hernieuwbare elektriciteit op land (verder: hernieuwbaar op land) spreken partijen het volgende af:

a. De RES leidt tot besluitvorming door gemeenten en provincies over de manier waarop de doelstellingen voor hernieuwbare elektriciteitsopwekking voor 2030 op land bovenop de afspraken van het Energieakkoord het beste gerealiseerd kunnen worden. Het gaat dan om ruimtelijke aspecten die de basis vormen voor de borging in het omgevingsbeleid op provinciaal en gemeentelijk niveau. In een stevige werkstructuur wordt – op regionaal en op nationaal niveau samen met maatschappelijke partners, waaronder marktpartijen, maatschappelijke en groene organisaties en netbeheerders – gestuurd op het proces en de resultaten. NVDE en Energie-Nederland coördineren op nationaal niveau hierbij de inbreng vanuit de energiesector. We maken de volgende afspraken:

   1. De Rijksoverheid en andere RES-partijen spannen zich in om knelpunten in wet- en regelgeving zo snel als mogelijk op te lossen. Het nationaal programma RES inventariseert de ruimtelijke knelpunten met betrekking tot wet- en regelgeving[83]. Indien op projectniveau wet- en regelgeving in de weg staat, zal dit door middel van maatwerkoplossingen zoveel mogelijk opgelost worden. Indien dit niet mogelijk blijkt, wordt gezamenlijk gezocht naar een andere oplossing. Bovenwettelijke regels en beleid worden door de betreffende overheid heroverwogen indien hierdoor de doelstelling van de RES niet binnen bereik ligt.

   2. Ten aanzien van de planning zullen de decentrale overheden zorgen dat de ruimtelijke maatregelen voor hernieuwbaar op land in een groot deel van de regio's medio 2021 zijn afgerond. Gezamenlijk doel is dat uiterlijk op 1 januari 2025 alle aangevraagde benodigde vergunningen zijn afgegeven en dat in voorkomende gevallen tenders voor uitgifte van projecten zijn afgerond, met het oog op de tijdige realisatie van de opgave. Om voldoende volume te waarborgen en uitval van projecten te compenseren, zal daarbij in de RES'en en omgevingsplannen meer ruimte worden gezocht en ingepland.

   3. De uitvoering van bestaande afspraken, waaronder die in het Energieakkoord, lopen door, waardoor in de praktijk een stilstand wordt voorkomen. Dit geldt ook voor plaatsen waar nu al planologische ruimte is. Dit verloopt onafhankelijk van de RES en de daarmee samenhangende aanpassing van het omgevingsbeleid. Binnen het vigerend omgevingsbeleid kunnen projecten ontwikkeld worden.

   4. Voor kostenreductie is het essentieel dat er een voortdurende, stabiele en voorspelbare pijplijn aan projecten voor zon en wind op land bestaat. Om de ambitie te realiseren, is het uitgangspunt dat in 2025 de projecten die optellen tot minimaal 35 TWh een SDE+-subsidie aangevraagd hebben.

   5. De decentrale overheden zullen in het eerste kwartaal van 2019 inzichtelijk maken wat in de pijplijn zit aan projecten (in termen van verwachte jaarlijkse aantallen GW) inclusief planontwikkeling die (1) de komende jaar nog verwacht worden (2) waar op termijn middels de RES ruimte voor komt.

   6. Jaarlijks maken de partijen van het Klimaatakkoord een prognose van het benodigde uitrolpad in TWh op basis van de doelstellingen van het klimaatakkoord en de actuele prognose voor ontwikkeling van de markt. Als onderdeel van deze monitoring spreken

[83] In D7 staat meer over de RES en in D5 wordt nader ingegaan op het bevordering van draagvlak voor de maatregelen uit het Klimaatakkoord en de energietransitie en rol van burgerparticipatie hierbij.

partijen af dat, ten dienste van het kostenreductiepad, een indicatief uitrolpad wordt gehanteerd waarbij uiterlijk 1 januari 2023 50%, 1 januari 2024 70% en 1 januari 2025 100% van de te realiseren projecten planologisch is vergund. Knelpunten met het oog op het gestelde doel worden besproken tussen partijen en passende actie wordt alsdan ondernomen.

b. Regio's zijn gebaat bij overzicht en eenduidigheid wat betreft kennis, ondersteuning en data. Om regio's optimaal te kunnen ondersteunen, maar zeker ook om als Nationaal Programma RES (kosten)efficiënt te werken, dient kennisversnippering daarom te worden voorkomen. Om dit te bewerkstellingen wordt er zoveel mogelijk gewerkt met één loket waar regio's met al hun hulp- en kennisvragen terecht kunnen: het Expertisecentrum Energietransitie. Dit betekent dat regio's via het Expertisecentrum Energietransitie onafhankelijke, feitelijke kennis, rekenregels, aannames en duidelijkheid over wet-regelgeving op het gebied van zowel warmte als hernieuwbare opwek kunnen verkrijgen zonder dat zij hiervoor naar aparte instituten hoeven. De uitwerking van het samenbrengen van kennis- en expertisecentra ten behoeve van de energietransitie in de regio's, zal in het eerste kwartaal van 2019 verder worden vormgegeven. Overheden ontwerpen de contouren van dit centrum. Daarbij wordt betrokken of en op welke wijze partijen daaraan bijdragen.

c. Participatie en acceptatie zijn van groot belang voor de ruimtelijke inpassing van de energietransitie en daarmee voor de uitvoerbaarheid. Participatie ziet toe op en bevordert de uitwerking van het motto 'iedereen kan meedoen'. Voor de Sectortafel Elektriciteit gaat het om de participatie bij de ruimtelijke inpassing en exploitatie van energieprojecten (>15kW niet-gebouwgebonden wind en zon). Participatie en acceptatie zijn randvoorwaarden voor doelrealisatie maar kunnen op gespannen voet staan met de beoogde kostenreductie. Over de exacte invulling van participatie wordt verder ingegaan in de passage over de RES.

   1. *Procesparticipatie:* Overheden zijn primair verantwoordelijk voor communicatie over nut en noodzaak van de energietransitie. In het kader van de Green Deal Participatie van de Omgeving bij Duurzame Energieprojecten (procesparticipatie tijdens ontwikkeling van projecten) en het nationaal programma RES (procesparticipatie tijdens de RES) worden handreikingen participatie opgesteld. Ontwikkelaars, overheden en daarmee ook financiers krijgen hiermee handvatten voor een participatieve aanpak. Deze handreikingen kunnen worden benut om de beoogde werkwijze voor participatie een expliciete plaats te geven in sectorale gedragscodes en ruimtelijke kaders zoals omgevingsvisies, omgevingsplannen en projectbesluiten.

   2. *Omgevingsparticipatie*:
      - De initiatiefnemer doorloopt een proces om te komen tot een wenselijke en haalbare vormgeving van participatie. Het gaat hierbij om de participatiewaaier; dit kan zijn procesparticipatie, financiële participatie, financiële obligaties, eigendomsparticipatie, een omgevingsfonds of een combinatie hiervan. Het bevoegd gezag controleert dat initiatiefnemers en omgeving hierover het gesprek aangaan. Afspraken met de omgeving worden vastgelegd in een omgevingsovereenkomst. Op basis hiervan wordt er een projectplan gemaakt waarin wordt beschreven hoe binnen het project de eigendomsverdeling optimaal wordt ingericht.
      - Om de projecten voor de bouw en exploitatie van hernieuwbaar op land in de energietransitie te laten slagen, gaan in gebieden met mogelijkheden en ambities voor hernieuwbare opwekking, partijen gelijkwaardig samenwerken in de ontwikkeling, bouw en exploitatie. Dit vertaalt zich in evenwichtige eigendomsverdeling in een gebied waarbij gestreefd wordt naar 50% eigendom van de productie van de lokale omgeving (burgers en bedrijven). Investeren in een zon

–en/of windproject is ondernemerschap. Dat vergt ook mee-investeren en risico lopen. Het streven voor de eigendomsverhouding is een algemeen streven voor 2030. Er is lokaal ruimte om hier vanwege lokale project-gerelateerde redenen van af te wijken. Hierbij wordt ook in acht genomen de bijzondere positie van de waterschappen, die zowel lokale ontwikkelaar zijn als decentrale overheid met een verduurzamingsopgave van hun eigen bedrijfsprocessen.

3. *Omgevingsfonds:* Een omgevingsfonds is één van de mogelijkheden van de participatiewaaier. Als er een omgevingsfonds komt, dan wordt dit met een voor het project redelijk bedrag gevuld door de initiatiefnemer(s), waarbij de hoogte van de bedragen uit de NWEA-gedragscode als richtlijn wordt gehanteerd. De NWEA-gedragscode wordt nu bekeken bij de Green Deal Participatie. Deze uitkomsten zullen worden overgenomen. Voor zonprojecten vraagt dit nader onderzoek. Dit is reeds gestart en zal in 2019 gereed komen. Besluitvorming over de besteding van het omgevingsfonds gebeurt door de omgeving.

4. ODE Decentraal, de Natuur- en Milieufederaties (NMF's), Holland Solar, de Nederlandse WindEnergie Associatie (NWEA), de Klimaat- en Energiekoepel (KEK) en eventueel anderen brengen *best practices* in kaart over vormen van participatie zodat mensen met een lager inkomen mee kunnen doen aan de energietransitie. Deze worden ingebracht in de RES en kunnen worden toegepast in projectontwikkeling.

d. Door de RES zullen regionale verschillen ontstaan wat betreft ruimtelijke keuzen t.a.v. locaties en randvoorwaarden aan opwek, en daardoor in de kosten. Hierbij gaat het om kosten voor infrastructuur en kosten van de opwek zelf. Partijen uit het Klimaatakkoord ontwikkelen in het eerste kwartaal van 2019 een kostenafwegingskader dat binnen de RES toegepast kan worden en dat regionale besluitvorming helpt om keuzes te maken tussen kosten en ruimtelijke randvoorwaarden. Dit afwegingskader omvat een kostenverdelingsmethode die beoogt dat de eventuele additionele regioafhankelijke meerkosten van de infrastructuur zo min mogelijk in rekening worden gebracht bij de andere regio's. Ten tweede beoogt het kostenafwegingskader dat de optelsom van de RES'en past binnen financiële middelen die (vanuit de SDE+) beschikbaar zijn en dat projecten nog steeds realiseerbaar blijven.
e. In het kader van de participatie door de lokale omgeving wordt veel waarde gehecht aan lokale initiatieven. Een belangrijke belemmering voor hun participatie ligt op twee terreinen. In de eerste plaats bij een gebrek aan kennis. Lokale initiatiefnemers worden aangemoedigd om gebruik te maken van de kennis en expertise die voorhanden is bij het op te richten Expertisecentrum, zoals geformuleerd onder b. Daarnaast zijn vooral de voorfinancieringskosten een belangrijke hindernis. EZK heeft hiervoor een bijdrage gedaan. InvestNL, ODE Decentraal, IPO en VNG hebben uiterlijk in juli 2019 onderzocht of provincies en gemeenten het mogelijk kunnen maken dat autonome energiecoöperaties een beroep kunnen doen op een regeling[84], waarmee de onderzoeken en daarmee samenhangende projectondersteuning, die noodzakelijk zijn voor het doen van een succesvolle vergunning aanvraag, kunnen worden gefinancierd. Hierbij zal onderzocht worden op welke wijze dit het meest efficiënt georganiseerd kan worden, waarbij ook (bestaande) regionale/provinciale fondsen worden meegenomen in het onderzoek. Het Ontwikkelfonds, waarin de regeling zal vallen, is met hulp van NIA (InvestNL), Nationaal Groenfonds en REScoopNL ingericht en startklaar. Het gaat hier uitdrukkelijk niet om het financieren van het benodigde vermogen van het project. Bij een *financial close* van het project worden deze middelen teruggestort. Hiermee is een revolverend fonds in het leven geroepen. Tevens zal onderzocht worden of de leges die verbonden zijn aan het project pas bij *financial close* in rekening gebracht kunnen worden dan wel als het project gestaakt wordt.

[84] Sommige partijen geven aan dat hierbij het *level playing field* niet in het geding mag komen.

f. Afgesproken wordt dat de SDE+ tot en met 2025 voor nieuwe investeringen in hernieuwbare elektriciteitsopties beschikbaar is. Om de geplande productie te halen binnen het afgesproken kader van de SDE+ moet aan de voorwaarden onder g worden voldaan om de benodigde middelen in overeenstemming te brengen met de beschikbare middelen.

g. De kostprijzen van hernieuwbare elektriciteit zijn de afgelopen jaren sterk gedaald door onder andere technologische ontwikkeling. Partijen zetten er gezamenlijk op in de komende jaren een verdere kostprijsreductie te realiseren, met als doel dat na 2025 hernieuwbare elektriciteit concurrerend wordt met de marktwaarde van de geproduceerde elektriciteit. Partijen streven ernaar om onderstaand kostenreductiepad te realiseren[85]. Deze kostprijzen zijn het uitgangspunt voor de SDE+, waarbij er onderscheid wordt gemaakt naar de mate van projectgrootte bij zon-PV en windsnelheden bij Wind op Land.

Euro/MWh	2020	2021	2022	2023	2024	2025
WOL	59	55	52	50	49	47
Zon-PV	83	78	73	68	63	58

Deze kostprijzen zullen jaarlijks ten behoeve van de openstelling van de SDE+ worden gemonitord. De kostprijzen uit de tabel gaan ervan uit dat een deel van de kostenreductie gerealiseerd wordt door het verlagen van de netaansluitkosten doordat de netbeheerder op een efficiënte wijze kan uitbreiden richting de productielocaties waardoor de aansluitingen tegen lagere maatschappelijke kosten gerealiseerd kunnen worden.
Om deze kostprijsreductie te halen, komen partijen het volgende overeen:

- De Rijksoverheid spant zich in voor het wegnemen van technische en wettelijke belemmeringen.
- Waar dit vanuit grondbezit en gebruik ten behoeve van de primaire functie van de grond mogelijk is, zal tendering bij voorkeur worden toegepast voor grootschalige projecten.
- Tenderen van Hernieuwbaar op Land wordt momenteel al uitgeprobeerd in het reeds gestarte pilotprogramma dat - in consultatie met de marktpartijen - verder kan worden uitgebreid. De Rijksoverheid en andere overheden kunnen locaties voorbereid naar de markt brengen, gericht op optimale prijs-kwaliteit binnen het project. Het mag niet gericht zijn op een hogere prijs van de grond.
- Het streven is een substantiële bijdrage te leveren aan de 35 TWh en dit zoveel mogelijk te doen binnen de kaders die de huidige SDE-regeling daarvoor stelt. Dit kan zowel op overheidsgronden als op basis van vrijwilligheid op privégronden. De Rijksoverheid pakt dit op in het kader van het Programma Verduurzaming Maatschappelijk Vastgoed.
- De Rijksoverheid onderzoekt of het wenselijk en nodig is om de kerntaken van betrokken Rijksvastgoedhoudende diensten aan te passen voor de benutting van Rijksgronden en daken. Welke mate van voorbereiding daarbij het meest kosteneffectief is, wordt verder geconcretiseerd op basis van het lopende Pilotprogramma Hernieuwbare energie op Rijks(waterstaats)gronden. Dit dient te leiden tot een groter aanbod van gronden en daarmee tot een dalende marktconforme grondvergoeding. In de berekening van het kostenreductiepad is rekening gehouden met een prijs van 1 euro/MWh.
- Decentrale overheden verstrekken in de regel vergunningen voor een periode van bij voorkeur minimaal 25 jaar.
- Decentrale overheden spannen zich in om zo snel mogelijk planologische zekerheid te bieden aan initiatiefnemers, conform het uitrolpad onder a.

[85] Dit onder voorbehoud van externe ontwikkelingen in marktrentes en grondstofprijzen.

- De Rijksoverheid en de decentrale overheden zullen zich inspannen om in 2030 uitsluitend Hernieuwbaar op Land van Nederlandse bodem te gebruiken. Zij gaan er daarbij vanuit dat dit voorbeeld door andere publieke dienstverleners en door het bedrijfsleven navolging zal krijgen.
- Marktpartijen maken in 2019 – binnen de kaders van de Mededingingswet – een plan van aanpak om tot kostprijsreductie te komen voor de onderdelen waarop zij zelf directe invloed hebben. Hierbij wordt in ieder geval ingegaan op de (financiële) inzet op innovatie en mogelijkheden om profiel- en onbalanskosten te verlagen c.q. beperken.

h. Een andere belangrijke succesfactor is de zekerheid dat de opgewekte stroom ook kan worden geleverd aan het net. De planning van de netbeheerders en de bouw van zonneweides en windmolenparken zou op elkaar afgestemd moeten worden. Om dit beter te organiseren zijn tenminste de volgende stappen nodig:

1. De netbeheerders en marktpartijen streven naar een tijdige en (maatschappelijk) kostenefficiënte manier van inpassen en aansluiten van hernieuwbare productie op land. Hiertoe ontwikkelen de netbeheerders, marktpartijen en de Rijksoverheid een voorstel tot hervorming van het afwegingskader en monitoring voor netuitbreiding, met daarin heldere criteria onder welke voorwaarden de netbeheerder het net mag uitbreiden richting de productielocaties waardoor de aansluitingen tegen lagere maatschappelijke kosten gerealiseerd kunnen worden en er meer inzicht ontstaat in de kosten en de termijnen. Hiermee leveren de netbeheerders een bijdrage aan de kostprijsreductie-opgave voor Hernieuwbaar op Land. Afgesproken wordt hiervoor in 2020 een plan van aanpak uitgewerkt te hebben.

2. De netbeheerders nemen deel in de RES'en, zodanig dat in het proces over afweging van locaties voor opwek mogelijkheden die het infranet biedt, zowel ten aanzien van wat geschikte plekken zijn voor opwek, als wat betreft de kosten mee kunnen wegen. Expertise van marktpartijen kan hierbij benut worden.

3. Als onderdeel van de RES wordt door de netbeheerders een 'locatiecheck' gedaan. Ontwikkelaars nemen voordat zij een vergunning en/of SDE+ subsidie aanvragen contact op met de netbeheerder. Netbeheerders maken tijd en middelen vrij om informatie over net, doorlooptijd en kosten te delen met de ontwikkelaar. Daarbij brengen zij de consequenties in kaart en een tijdpad om de benodigde infrastructuur te kunnen realiseren. Ontwikkelaars nemen deze informatie mee in de aanvraag voor vergunning en SDE+ en vervolgens zullen netbeheerders ook volgens dit tijdpad handelen. Dit versterkt de business case vanuit het totale kostenperspectief, inclusief maatschappelijke kosten voor energie infrastructuur.

4. Om maatschappelijke kosten te vermijden dient het kostenverdelingsvraagstuk van de infrastructuur voor zonneparken nader onderzocht en geoptimaliseerd te worden. Daarbij wordt onder meer gekeken naar het bestaande opknipverbod voor Wind op Land en meerdere leveranciers op een aansluiting. De uitkomsten hiervan moeten in de loop van 2019 beschikbaar komen.

5. De Rijksoverheid doet na overleg met netbeheerders en marktpartijen een voorstel tot aanpak van de overige wettelijke knelpunten met betrekking tot infrastructuur. Hierbij wordt in ieder geval gekeken naar de mogelijkheden om niet-redundant aan te sluiten, sturingsmogelijkheden ten aanzien van transportbeperkingen en het voorkomen van ondoelmatige transporten door de benutting van flexibiliteit bij afnemers en producenten. Deze punten worden nader uitgewerkt ten behoeve van de Energiewet 1.0.

6. De Rijksoverheid doet samen met de netbeheerders en marktpartijen een voorstel voor het aanpassen van het wettelijk kader voor de termijnen van het realiseren van een aansluiting. Netbeheerders en marktpartijen spannen zich in om te gaan werken

met een wederzijds vooraf afgesproken 'wensweek', rekening houdende met de ketenverantwoordelijkheid van derde partijen die de aanlegtermijn beïnvloeden (zoals vergunningverleners).

C5.6 Elektriciteitssysteem en infrastructuur

De transitie naar een duurzaam elektriciteitssysteem stelt het bestaande systeem en alle betrokken spelers voor nieuwe uitdagingen. In essentie gaat het om drie elementen:

1. De productie van hernieuwbaar opgewekte elektriciteit kent grotendeels een gevarieerd patroon. Eenvoudig gesteld zijn zon en wind variabele, weersafhankelijke bronnen. Om vraag en aanbod onder alle omstandigheden op elkaar af te stemmen zal een groter beroep gedaan worden op flexibiliteit van het systeem. Flexibiliteit zal moeten komen van alle mogelijke vormen van buffering in zowel tijd als omvang: opslag, *demand side response*, hybride elektrificatie, regelbare productie en flexibiliteit uit het buitenland via interconnectie. Grotere weersafhankelijkheid van het aanbod leidt ertoe er een grotere behoefte komt aan korte en lange termijn flexibiliteit.
2. De transitie zal de vraag naar elektriciteit in volume en profiel doen veranderen. Elektrificatie is voor de industrie, gebouwde omgeving en mobiliteit een mogelijke route voor verduurzaming. De omvang en snelheid van elektrificatie hebben een grote invloed op de werking van het elektriciteitssysteem. Het toepassen van hybride oplossingen, inclusief allerlei vormen van buffering, kan significant bijdragen aan de benodigde flexibiliteit.
3. Hernieuwbaar opgewekte elektriciteit zal ingevoed en onttrokken moeten kunnen worden op het net. Dat stelt netbeheerders voor de uitdaging om tegen zo laag mogelijke kosten nieuwe bronnen en additionele elektrificatie te faciliteren door o.a. toereikende netcapaciteiten te bieden. Het stelt overheden voor de taak om dit ruimtelijk goed in te passen. Infrastructuren voor het transporteren, converteren en opslaan van elektriciteit, aardgas, biogas, waterstof, CO_2 en warmte zullen ook op elkaar afgestemd moeten worden.

Met deze uitdagingen zal gedurende de transitie de leveringszekerheid op het huidige hoge niveau dienen te blijven. Om de systeemopgave op de meest kosteneffectieve wijze te adresseren, is een integrale benadering nodig. Bekeken moet worden hoe duurzame elektronen en duurzame moleculen efficiënt ingezet kunnen worden, hoe de netten in de toekomst robuust, slim, toereikend en efficiënt kunnen functioneren, in welke mate interconnectie kan bijdragen, hoe de vraag slimmer kan worden afgestemd op het aanbod (*demand side response*), hoe capaciteit van energieopslag en –conversie optimaal ingezet kan worden en hoe hybridisering van de energievraag hieraan ondersteunend kan zijn. Naar zijn aard is het huidige marktmodel een goede basis om de systeemopgave tot 2030 op kosteneffectieve wijze in te vullen en sluit het aan bij de Europese wet- en regelgeving. Voortdurende monitoring van onder andere de lange termijn leveringszekerheid, zal onderdeel moeten zijn van de transitie.

Infrastructuur speelt een sleutelrol in de transitie, kent een lange realisatietijd, en levensduur, en daarmee lange afschrijvingstermijnen. Investeringen in netten vergen daarom een doorkijk voorbij 2030, waarbij tijdige investeringskeuzes moeten passen binnen de lange termijndoelen. Breed gedragen beelden omtrent toekomstscenario's en het verwachte energiesysteem kunnen bijdragen aan bijvoorbeeld het verminderen van risico's bij investeringsbeslissingen van marktpartijen en netbeheerders en aan het voorkomen van vertraging in de energietransitie.

De transitie heeft grote gevolgen voor markten. Er is sprake van nieuwe markten die nog tot wasdom moeten komen en van bestaande markten die zullen gaan veranderen. De sectortafels hebben aandacht gevraagd voor keuzes die de overheid zal moeten maken betreffende de ordening van bestaande en nieuwe markten. Daarbij is specifiek aandacht nodig voor de omgang met toekomstige infrastructuur voor CO_2, waterstof en warmte.

Naarmate de transitie vordert, krijgen de verschillende markten, waaronder die voor elektriciteit en gas, in toenemende mate met elkaar te maken. Systemen integreren in een samenspel van elektronen en moleculen. Het ordeningsvraagstuk speelt daarmee niet alleen binnen sectoren, maar snijdt ook dwars door de sectoren heen. In D1 staat een nadere beschrijving van de ontwikkelingsagenda voor systeemintegratie.

Om grootschalige inpassing van hernieuwbare elektriciteitsproductie uit wind en zon in te passen moet het systeem veel flexibeler worden. De volgende punten zijn daarbij van belang:

- De regelbare productie zal vanaf 2030 in toenemende mate CO_2-vrij moeten worden ingevuld. Het tempo waarin dit gebeurt en de mate waarin de markt dit vraagstuk zelf kan oplossen, zijn onzeker en afhankelijk van veel factoren. De internationale, wederzijdse ondersteuning zal in vorm en mogelijkheden veranderen omdat ook de buurlanden een energietransitie ondergaan. Interconnectie kan flexibiliteit leveren maar de bijdrage is onzeker. Monitoring van de marktontwikkelingen, de ontwikkelingen in de buurlanden en monitoring van de ontwikkeling van de leveringszekerheid door TenneT worden daarmee nog belangrijker. De internationale context is zeer relevant. Gebruik zal worden gemaakt van input uit o.a. pentalaterale analyses, ENTSO-e analyses en informatie over buitenlands energie- en industriebeleid. Nadere afstemming (beleidsmatig en wederzijdse ondersteuning) met buurlanden op het gebied van leveringszekerheid is noodzakelijk. Mede gezien de lange realisatietijd van infrastructuur, productie- en conversie-installaties en de (door-)ontwikkeling van relevante technologieën, zal de monitoring ook een lange termijn horizon hebben.
- Het toenemende belang van flexibiliteit en de omvang van de systeemopgave vragen om voldoende aandacht in de innovatieagenda om de uitdaging waar te kunnen maken en om systeemkosten zo laag mogelijk te houden. Het ontwikkelen van nieuwe flexibiliteitsopties en de kostendaling van bestaande, is hier onderdeel van. Technieken van grootschalige (CO_2-vrije) flexibiliteitopties om de lange termijn te voorzien in flexibiliteit (inclusief weer- en seizoenpatronen en extreme weersituaties) moeten, gezien de lange doorlooptijden, nu al worden doorontwikkeld om op tijd te kunnen worden toegepast.
- Beleidsmaatregelen die aanzetten tot elektrificatie moeten ook flexibiliteit volop mogelijk maken en/of behouden.
- Flexibiliteit kan komen uit interconnectie, *demand side response* (waaronder hybridisering), opslag en regelbare productie. Technologieneutraliteit is hierbij het uitgangspunt. Er wordt onderscheid gemaakt in een behoefte aan korte termijn flexibiliteit (<48 uur) en in lange termijn flexibiliteit (>48 uur). De analyse en inventarisatie van opties laten zien dat er met de ontwikkelingen in het energiesysteem die mede in dit Klimaatakkoord worden voorzien (met name elektrificatie in de industrie, transport, gebouwde omgeving en de landbouw), in potentie voldoende opties beschikbaar komen om de korte termijn flexibiliteitsvraag op te vangen. Een goede facilitering van marktpartijen op gebied van de datavoorziening is daarbij belangrijk. Monitoring moet inzicht bieden of deze opties zich daadwerkelijk volgens plan ontwikkelen en of deze opties technisch en commercieel in staat zijn flexibel te worden ingezet. Ter invulling van de lange termijn flexibiliteit is een mix van de verschillende bronnen van flexibiliteit nodig. Onder bepaalde scenario's gebaseerd op een aantal aannames[86] is naar schatting 15 tot 17 GW regelbare capaciteit (langdurige *demand side response* uit bijvoorbeeld hybride systemen, interconnectie, grootschalige opslag en regelbare productie) nodig bij een

[86] Enkele aannames betreffen: een elektriciteitsvraag van 125 TWh, 84 TWh bruto productie uit wind en zon (of in een ander scenario respectievelijk 150 TWh vraag en 110 TWh wind en zon), enkele TWh *curtailment*, import/export per saldo over het gehele jaar 0, een voor deze modelberekening toegepast CO_2-emissieplafond voor de elektriciteitssector van 12 Mton waarvan 6 Mton gereserveerd voor elektriciteitsproductie uit hoogovengassen (4TWh), 18 TWh uit gascentrales binnen de resterende emissieruimte en 5 TWh productie uit warmtekracht productie in andere sectoren. De optimale hoeveelheid regelbare productie naast weersafhankelijke productie is niet bepaald en zou zowel meer als minder kunnen zijn. In de praktijk is geen sprake van een emissieplafond voor de elektriciteitssector.

gemiddeld weerjaar. In een extreem weerjaar is een aantal GW meer nodig. Verder is bij deze modelaannames de benodigde CO_2-vrije regelbare productie in 2030 ingeschat op 17 TWh en voor niet CO_2-vrije productie op 27 TWh. De monitoring richt zich op a) de geïnstalleerde en geplande capaciteit (CO_2-vrije) regelbare productiecapaciteit en de verwachte beschikbaarheid en inzet van deze capaciteit bij de voorziene toekomstige marktomstandigheden, b) de ontwikkeling van *demand side response*, c) buffering en d) de ontwikkelingen in het buitenland. Door de verdere groei van elektrificatie en door de steeds kleinere emissieruimte zal de behoefte aan CO_2-vrije regelbare productie verder stijgen. Het elektriciteitssysteem kan op een aantal manieren met CO_2–vrije regelbare productie worden gevoed: met elektriciteit uit CO_2-vrije waterstof of uit andere hernieuwbare bronnen zoals biomassa en groen gas, uit kernenergie, of uit fossiele bronnen waarbij CO_2 wordt afgevangen. De verschillende technologische oplossingen kennen verschillende realisatietermijnen, kosten, maatschappelijk draagvlak en andere karakteristieken waardoor ze in meer of mindere mate realistisch zijn voor de periode tot 2030. Biomassa kan verschillende toepassingen krijgen, in hoofdstuk D2 over biomassa wordt hier dieper op ingegaan.

- Energie-infrastructuur is voor de energietransitie sterk voorwaardenscheppend. De energie-infrastructuur (elektriciteit, (groen)gas en andere energiedragers) zal verder ontwikkeld moeten worden opdat tijdig voldoende capaciteit beschikbaar is. Tijdige en integrale ruimtelijke planning waarbij ook infrastructuur vanaf de start wordt meegenomen, is belangrijker dan ooit. Het optimaliseren en meer benutten van infrastructuur vereist nieuwe manieren van samenwerken met marktpartijen. Veel hiervan is al mogelijk binnen bestaande wetgeving, maar een verdere optimalisatie van regelgeving is hiervoor noodzakelijk. Aandachtspunten zijn verder het plannen en uitvoeren van proactieve netinvesteringen, waarbij het optimum gezocht wordt tussen de maatschappelijk laagste kosten en risico’s op overinvesteringen. Incentive regulering, het kostenverdelingsvraagstuk van de infrastructuur, alsmede een gelijk speelveld voor aansluitingen op energie infrastructuren, dienen in dat kader ook nader onderzocht te worden.

Afspraken

a. De Rijksoverheid zal in 2020, mede op basis van de input uit dit Klimaatakkoord en met stakeholders, een integrale aanpak uitbrengen waarin wordt ingegaan op de belangrijkste keuzes die op systeemniveau aan de orde zijn. Hierin wordt o.a. ingegaan op CO2-vrij regelbaar vermogen.
b. De Rijksoverheid en Netbeheer Nederland verkennen in samenwerking met de toezichthouder en marktpartijen (vraag- en aanbodkant) in een separaat proces, gekoppeld aan de voorbereidingen van de Energiewet 1.0 (indiening bij de Tweede Kamer voorzien eind 2019) het vraagstuk rond de brede wens voor anticiperende investeringen in de netinfrastructuur en het tijdig gereed hebben van de netaansluitingen ten behoeve van de energietransitie, door met name de verwachte invoeding uit grootschalige duurzame (decentrale productie) elektrificatie van de vraagkant (industrie) en groei van elektrisch vervoer. Deze verkenning heeft als doel om waar nodig ruimte en prikkels te creëren voor netbeheerders voor anticiperende investeringen in netinfrastructuur die de energietransitie en het tijdig halen van de doelstellingen ondersteunen. Wet- en regelgeving wordt hier navenant op aangepast, alsmede ook de toezichthoudende rol van de ACM. Betere benutting van infrastructuur door innovatieve oplossingen en waar mogelijk werken met nieuwe concepten worden ook nader verkend, met als doel sneller en flexibeler in te kunnen spelen op de behoefte aan transportcapaciteit onder gelijktijdig voorkomen van ondoelmatige investeringen.
c. De Rijksoverheid zal samen met stakeholders in 2019 nader uitwerken en vastleggen hoe de monitoring van de marktontwikkelingen, de leveringszekerheid en de ontwikkelingen in de buurlanden plaatsvindt, incl. wat er wordt gemonitord, door wie en met welk

tijdsinterval. Deze monitoring levert een samenhangend beeld van de ontwikkeling van de leveringszekerheid en de relevante aspecten hierbij, zoals de voortgang op het gebied van verduurzaming en de ontwikkeling van de flexibiliteit van het systeem. Om voorbereid te zijn op eventuele risico's voor de leveringszekerheid ontwikkelt de Rijksoverheid medio 2020 een kader dat gebruikt kan worden op het moment dat de monitoring laat zien dat de ontwikkelingen in de markt niet toereikend zijn om de leveringszekerheid te blijven garanderen.

d. Gasunie en TenneT nemen samen met de regionale netbeheerders in 2019 het initiatief om een integrale infrastructuurverkenning 2030-2050 op te stellen waarin inzichten vanuit de energiesector, vraagontwikkeling in de industrie en bevindingen vanuit de regionale energiestrategieën (RES'en) worden meegenomen. Daarbij worden relevante stakeholders betrokken, waaronder marktpartijen. Deze infrastructuurverkenning 2030-2050 dient als leidraad voor onder andere de investeringsplannen van de netbeheerders en voor investeringen door marktpartijen. De verkenning is gereed in 2021.
e. Rolverdeling, dataveiligheid, datakwaliteit en toegang tot data (ordentelijk en efficiënt) moeten wettelijk geborgd worden, waarbij toestemming voor het gebruik goed en eenduidig is geregeld.
f. De inpassing van een hoog aandeel weersafhankelijke hernieuwbare elektriciteit zal tegen lagere maatschappelijke kosten mogelijk zijn als het energiesysteem zo flexibel mogelijk is ingericht. De Rijksoverheid en marktpartijen onderzoeken uiterlijk in 2019 de aanpassing van wet- en regelgeving met het oog op het wegnemen van belemmeringen ter versterking van de markt voor flexibiliteitsopties. Voorbeelden die in ogenschouw worden genomen zijn de uitwerking van de nettarieven op incidentele piek-afname van elektriciteit, fiscale behandeling van opslag en het geven van een wettelijke basis voor het uitgangspunt 'verzwaren tenzij' bij netbeheer.
g. Netbeheerders en marktpartijen (en indien nodig de Rijksoverheid) ontwikkelen een systematiek voor congestiemanagement met inzet van lokale flexibiliteit (flexibele verbruikers, opslagsystemen en productie-installaties) gebaseerd op marktprincipes.
h. Voor het ontwikkelen van een werkende en markt-gebaseerde inzet van flexibiliteit is het wenselijk dat er een open (Europese) standaard voor flexibiliteit voor apparaten komt, zoals zonnepanelen, laadpalen en warmtepompen. De markpartijen, onder leiding van FME, onderzoeken, in samenwerking met de Rijksoverheid en netbeheerders, hoe dit kan worden georganiseerd.
i Vanuit de Integrale Kennis- en Innovatieagenda (IKIA) wordt in de meerjarige missie gedreven innovatieprogramma's (MMIP's) ingezet op onder meer de (door-)ontwikkeling van flexibiliteitsopties die vraag en aanbod (op alle relevante tijdschalen) in balans brengen. Hierbij wordt synergie gezocht met de ontwikkelingsagenda voor systeemintegratie en de uitvoeringsagenda waterstof.

C5.7 Waterstof

Stringente klimaateisen, 49% minder broeikasgassen in 2030 en rond 100% in 2050, vragen om een drastische verandering van het energiesysteem en het industrie- en grondstoffensysteem. Nederland kan, dankzij zijn omvangrijke procesindustrie, geografische voordelen en gaskennis en -infrastructuur, door deze transitie proactief aan te pakken een onderscheidende *clean-tech*-industrie en kennispositie opbouwen die blijvende waarde toevoegt aan de Nederlandse economie. Deze twee overwegingen vormen de basis voor een programmatische en gefaseerde ontwikkeling van een waterstofsysteem, dat een aantal wezenlijke functies in een CO_2-vrije energie- en grondstoffenhuishouding gaat vervullen.

Waterstof in een CO_2-vrije energie- en grondstoffenhuishouding

Op de middellange (2030) en lange (2050) termijn zal waterstof een aantal cruciale functies in het energie- en grondstoffensysteem moeten en kunnen vervullen. Het gaat daarbij met name om:

1. CO_2-vrije *feedstock* voor de procesindustrie. Waterstof wordt nu al veel gebruikt (ca. 100 PJ omgerekend naar energiewaarde), en de behoefte zal groeien door nieuwe duurzame chemische processen. Deze *feedstock* zal op termijn CO_2-vrije waterstof moeten zijn. Hiervoor is geen alternatief.
2. CO_2-vrije energiedragers voor hogetemperatuurwarmte voor de procesindustrie. Alternatieven voor temperaturen boven ca. 600 graden zijn beperkt.
3. Regelbaar CO_2-vrij vermogen, energieopslag voor langere perioden, en energietransport over langere afstanden. Deze zijn nodig in een *energievoorziening* waarin het aandeel niet regelbare weersafhankelijke duurzame energiebronnen sterk toeneemt en waar de bronnen (Wind op Zee) zich op grote afstand van de gebruiker bevinden. Die behoeften zullen vooral vanaf circa 2030 gaan toenemen.
4. Mobiliteit, met name personenvervoer voor grotere afstanden en wegtransport als focus richting 2025. Als belangrijke opties voor de wat langere termijn (richting 2030) zijn zwaar wegtransport over lange afstanden, scheepvaart en rail nadrukkelijk in beeld. We zetten naast batterij-elektrisch vervoer sterk op waterstof in als onderdeel van het beleid dat zich richt op 0-emissie mobiliteit. Belangrijk is daarbij de transitie van grijze naar groene waterstof.
5. Gebouwde omgeving, mogelijk voor gebouwen en wijken die om verschillende redenen moeilijk op andere wijze te verduurzamen zijn.

De mate waarin en het tempo waarmee ook ten behoeve van deze functies een vraag naar waterstof zal ontstaan, hangt onder meer af van de beschikbaarheid en kosteneffectiviteit van alternatieve manieren om aan de gevraagde functies te voldoen. Alleen al gegeven de eerste drie genoemde functies is waterstof – puur als H_2 en/of gebonden aan zogeheten 'dragers' – een *robuuste oplossing* in het 'eindbeeld' van een CO_2-vrije energie- en grondstoffenhuishouding. Nederland heeft een goede uitgangspositie om een rol voor waterstof voor te bereiden met zijn omvangrijke procesindustrie, die al ca. 100 PJ waterstof gebruikt, zijn grote potentieel voor wind op de Noordzee en zijn gasinfrastructuur en -kennis. Waterstof geeft de mogelijkheid om grote hoeveelheden duurzame energie op kosteneffectieve manier in het systeem te passen en om nieuwe circulaire processen en waardeketens in de Nederlandse economie op te bouwen. Binnen alle industriële clusters bereiden marktpartijen zich voor op een groeiende rol voor waterstof; met studies, ontwikkeling van business-cases en voorgenomen investeringen. De plannen voor groene waterstof tellen op tot een totale ambitie voor 2025 van meer dan 800 MW electrolyservermogen en 15 kiloton uit biogene brandstoffen. Daarnaast wordt er op internationale schaal heel veel aandacht besteed aan waterstof als klimaatneutrale energiedrager. De verwachting is dat op termijn een omvangrijke internationale waterstofmarkt zal ontstaan, waarop Nederland een sterke rol kan spelen.

De noodzaak om te werken aan waterstof blijkt ook uit de vraagontwikkeling. In het kader van het klimaatakkoordproces is de potentiële vraag naar waterstof in kaart gebracht. Hieruit volgt dat er in 2030 alleen al aan de kust een grote potentiële vraag naar waterstof is voor industriële toepassingen (circa 125 tot 213 PJ). Het industriecluster Chemelot in Limburg kent een potentiële vraag naar waterstof van circa 25 tot 40 PJ. Daarnaast kan aan de kust een aanvullende vraag naar waterstof ontstaan voor elektriciteitsproductie. De daadwerkelijke vraag in 2030 is mede afhankelijk van de ontwikkeling van prikkels voor de industrie om te verduurzamen en van prikkels voor duurzame en CO_2-vrije elektriciteitsproductie.

Waterstofbronnen

Het streven is om zoveel mogelijk in te zetten op groene waterstof, voornamelijk op basis van elektrolyse geproduceerd uit duurzame elektriciteit, maar ook op basis van biogene grondstoffen, mits duurzaam geproduceerd. Er moet voor gezorgd worden dat de inzet van blauwe waterstof – geproduceerd uit aardgas met afvang van CO_2 – optimaal bijdraagt aan de

ontwikkeling van een breder waterstofsysteem, zonder de groei van groene waterstof te belemmeren.
Op grond van internationale plannen en ontwikkelingen lijkt het waarschijnlijk dat er een mondiale waterstofmarkt zal ontstaan die zowel blauwe als groene waterstof omvat. Via certificering is differentiatie naar *carbon footprint* altijd mogelijk.

Waterstofprogramma
In het kader van dit Klimaatakkoord zal gestart worden met een substantieel waterstofprogramma. Dat programma zal zich primair richten op het ontsluiten van het aanbod van groene waterstof, de ontwikkeling van de benodigde infrastructuur en de samenwerking met diverse sectorprogramma's, en het faciliteren van lopende initiatieven en projecten. Vanuit dit programma kan ook de synergie tussen infrastructuur en het gebruik van waterstof worden bevorderd.
Het is cruciaal dat dit programma zich al op korte termijn gaat richten op de stapsgewijze opschaling van de productie van groene waterstof uit duurzame elektriciteit. De redenen daarvoor zijn:

- De noodzakelijke grootschalige productie van groene waterstof vraagt om een snelle prijsreductie van elektrolysers en de prijs van duurzame elektriciteit. Voor de elektrolysers moet (en kan naar verwachting van betrokken marktpartijen) door opschaling tot 2030 een reductie van 65% op de capex van elektrolysers gerealiseerd worden, van ca. € 100 miljoen per 100 MW nu naar € 35 miljoen per 100 MW bij opschaling naar 3-4 GW aan geïnstalleerd electrolysevermogen[87]. Gekoppeld aan de verwachtingen ten aanzien van de kosten van duurzame elektriciteitsopwekking kan groene waterstof op termijn concurrerend worden.
- Om de groeiende vraag naar groene waterstof te accommoderen, is voldoende duurzame elektriciteit nodig. Daarbij is aandacht gewenst voor een zekere koppeling tussen de groei van elektrolysecapaciteit en groei van Wind op Zee. Hierbij moet ook worden nagedacht op welke wijze de capaciteit, inzet en locaties van elektrolyse-installaties kunnen bijdragen aan de inpassing van duurzame elektriciteit in het energiesysteem. De consequenties voor de infrastructuur worden meegenomen in de integrale infrastructuurverkenning 2030-2050 die Gasunie en TenneT in 2020 zullen uitvoeren.
- Gezien de uitstekende uitgangspositie van Nederland voor de productie en inzet van waterstof kan Nederland een leidende positie op dit gebied gaan vervullen als ons land vooropgaat in die ontwikkeling.

Ambitie van dit programma is om in 2030 3-4 GW aan geïnstalleerd vermogen aan elektrolysers te hebben gerealiseerd, waarbij de ontwikkeling in de pas moet lopen met de extra groei van het aandeel duurzame elektriciteit.

Daarnaast zal het programma zich richten op de ontwikkeling van een optimale waterstofinfrastructuur. In de periode tot 2025 zal in de verschillende industriële clusters en energieclusters naar verwachting een behoefte aan regionale infrastructuur voor waterstof ontstaan. Bij een geïnstalleerd vermogen van 3-4 GW ontstaat ook de behoefte aan opslag van waterstof en aan koppeling van verschillende clusters. Dit kan grotendeels met (aangepaste) bestaande aardgasinfrastructuur. Op basis hiervan zullen de komende jaren voorbereidingen worden getroffen voor het realiseren van een landelijke basisinfrastructuur voor waterstof (transport en opslag).

Het programma richt zich niet rechtstreeks op de ontwikkeling van de vraag naar waterstof; die taak ligt veel meer bij de verschillende sectorprogramma's. Wel zal nauw met deze sectorprogramma's worden samengewerkt om te bekijken hoe de verwachte vraag zich gaat

[87] De capex beslaan op dit moment circa 30-35% van de kosten van elektrolyse.

ontwikkelen en wat er vanuit het waterstof programma nodig is om deze vraag verder te ontwikkelen.

Tot 2030 worden er in dit programma de volgende fases en doelen onderscheiden:
- 2019-2021: Voorbereidend programma voor de uitrol van waterstof, met de vele lopende initiatieven en projecten als vertrekpunt, af te sluiten met een evaluatie ten behoeve van de nadere invulling en doelen van de volgende fases. Eind 2021 wordt besloten over de definitieve inrichting van de vervolgfase en over de omvang van de opschaling na 2030.
- 2022-2025: Op basis van de resultaten van de eerste fase, met name als de kostendaling van elektrolyse en het commitment van de betrokken partijen daar voldoende basis voor bieden, opschaling naar zo mogelijk 500 MW geïnstalleerde elektrolysecapaciteit, in combinatie met ontwikkeling van waterstofvraag en regionale infrastructuur, en koppeling van de verschillende clusters. In 2025 wordt besloten over de definitieve inrichting van de vervolgfase.
- 2026-2030: Opschaling naar 3-4 GW geïnstalleerde elektrolysecapaciteit, koppeling aan opslaglocaties, uitbouw infrastructuur, onder meer onder voorwaarde van de extra groei van duurzame elektriciteit.

In het voorbereidende programma voor de periode 2019 tot en met 2021 worden in ieder geval de volgende onderdelen opgenomen:
- In samenwerking met diverse innovatie- en sectorprogramma's moet gekeken worden hoe het in het kader van het Klimaatakkoord in te zetten instrumentarium gericht op emissiereductie, met name in de industrie, optimaal bijdraagt aan de uitrol en inzet van waterstof.
- Onderzoek, innovatie, ontwikkeling en demofaciliteiten (ordegrootte 20-30 MW) voor verschillende waterstofketens, met oog voor differentiatie naar gevraagde kwaliteiten ('specs') voor de verschillende toepassingen.
- Gezamenlijk monitoren van de ontwikkeling van de businesscase voor elektrolyse en onderzoek naar op welke termijn welk instrument kan bijdragen aan de opschaling en kostenreductie van elektrolysecapaciteit.
- Onderzoeken van de vraagontwikkeling naar waterstof en de consequenties daarvan voor de plan- en besluitvorming voor de ontwikkeling en realisatie van de hiervoor benodigde extra duurzame opwekcapaciteit. Dit onderzoek is medebepalend voor de besluitvorming in 2021 over extra wind op zee. (zie C5.10)
- Bepalen van de benodigde transport- en opslaginfrastructuur en de benodigde financiering daarvoor.
- Ontwikkeling van een (EU) waterstof-certificatiesysteem zodat verschillende kwaliteiten in de markt onderscheiden kunnen worden.
- In het kader van de in 2020 te formuleren visie op de marktordeningsvraagstukken van de energietransitie zal er duidelijkheid worden gegeven over waterstof als energiedrager.
- Onderzocht zal worden hoe wettelijke en regulatorische ruimte gecreëerd kan worden voor experimenten om regionale en landelijke netbeheerders ervaring op te laten doen op het gebied van transport en distributie van waterstof en hiervoor de benodigde investeringen te kunnen doen, bijvoorbeeld via de AMvB tijdelijke taken.
- De netbeheerders zullen in dat geval in samenwerking met marktpartijen waterstofpilotprojecten starten, met als doel om samen een werkbare keten te onderzoeken.

De overheid draagt circa € 30-40 miljoen per jaar extra bij voor demofaciliteiten en pilots uit de middelen van de Klimaatenvelop voor de industrie en elektriciteit, waar mogelijk via bestaande regelingen en financieringsmogelijkheden. Ook voor innovatieprogramma's wordt gezocht naar synergie met inzet op elektrochemische conversie. Opname in de SDE++ is aan de orde op het moment dat waterstof qua kostprijs concurrerend is met andere opties in de regeling. Partijen zeggen toe alle hiervoor benodigde informatie en inzichten te delen met de

Rijksoverheid. Mede op basis van deze informatie zal als onderdeel van de vormgeving van de SDE++ regeling de kostprijsontwikkeling van waterstof jaarlijks worden bezien.

Zo'n programma zou moeten bestaan uit een landelijke component als het gaat om de realisatie van de noodzakelijke randvoorwaarden, maar ook uit regionale deelprogramma's met een maatwerk-aanpak per industriecluster en omliggend verzorgingsgebied. Daarnaast zet de overheid in op internationale samenwerking voor de ontwikkeling van waterstof en in lijn hiermee ontsluiten van fondsen via diverse EU-programma's.

Een aldus gefaseerd programma behelst samenwerking tussen sleutelpartijen (overheden, marktpartijen, kennisinstellingen, netwerkbedrijven en maatschappelijke organisaties), zodat de ontwikkeling van een waterstofsysteem gecoördineerd vorm kan krijgen.

C5.8 Instrumentarium

Een voorspoedige transitie naar een duurzaam elektriciteitssysteem vraagt om een effectief en samenhangend pakket van instrumenten en maatregelen.

Inzet ETS

Het ETS is de hoeksteen van het Europese klimaatbeleid. Recentelijk is de herziening van de ETS-richtlijn afgerond en de herziene richtlijn zal in 2021 in werking treden. Tevens start in 2019 de marktstabiliteitsreserve waarmee een deel van het overschot aan emissierechten op de markt wordt weggenomen. Het ETS levert op basis van de huidige herziening van de ETS-richtlijn in 2030 43% CO2-reductie ten opzichte van 2005. Deze bijdrage vanuit het ETS is een belangrijk element in de toezegging die de EU in het kader van het Klimaatakkoord van Parijs heeft gedaan om de uitstoot in 2030 met minstens 40% procent te verminderen ten opzichte van 1990. Een hogere emissiereductie binnen het ETS is echter nodig om in lijn met het Klimaatverdrag van Parijs de mondiale temperatuurstijging tot ruim onder 2 graden Celsius te beperken, laat staan de ambitie van 1,5 graad Celsius.

Afspraken

De volgende afspraken worden gemaakt:

a. Partijen uit het Klimaatakkoord nemen het voortouw om in EU-verband te pleiten voor 55% CO2-reductie in 2030 t.o.v. 2005.
b. Partijen uit het Klimaatakkoord zetten zich in EU-verband in om het ETS te versterken door het ETS-plafond verder aan te scherpen en in lijn te brengen met 55% CO2-reductie in 2030 of door in EU-verband in te zetten op een Europese minimum CO2-prijs.

Zowel de Rijksoverheid als overige genoemde partijen zullen invulling geven aan de bovenstaande afspraken door zich in te spannen om bij de voor hen relevante stakeholders, waaronder lidstaten en Europese brancheorganisaties, steun te verwerven voor de hierboven beschreven inzet.

CO_2-minimumprijs

Het kabinet voert daarnaast per 2020 een CO_2-minimumprijs voor de productie van elektriciteit in. Deze wordt in de wet vastgelegd.

Hierbij moet het publieke belang van leveringszekerheid geborgd worden. Burgers en bedrijven dienen te kunnen rekenen op een stabiel en betrouwbaar aanbod van (een groeiend aandeel duurzaam opgewekte) elektriciteit. Bij de keuze van de vormgeving van het prijspad wordt daarom gebruik gemaakt van de inzichten die experts, waaronder PBL, hebben gedeeld met de tafel over de effecten van een nationale minimumprijs op verduurzaming en de leveringszekerheid. Zij geven aan dat een geleidelijk oplopende minimumprijs met een marge onder het prijspad van het EU-ETS essentieel is om de

leveringszekerheid te borgen, maar dat dit tegelijkertijd een belangrijke prikkel geeft voor verduurzaming, vanwege de zekerheid die het de markt biedt.

Het kabinet zal de nationale CO_2-minimumprijs met het volgende prijspad invoeren:

	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Prijspad (*)	12,3	13,5	14,9	16,4	18	19,8	21,8	24	26,4	29	31,9
ETS-prijs (**)	20,5	21	21,5	24,6	27,7	30,8	33,4	36,3	39,3	42,7	46,3

(*) Euro per ton CO_2
(**) Raming PBL (Bron: Corjan Brink, Projectie ETS-prijs volgens uitgangspunten concept wetsvoorstel minimum CO_2-prijs elektriciteitsproductie, PBL 2018)

Partijen spreken voorts af:

a. Bij overeenstemming over een pentalaterale variant is het prijspad van de pentalaterale CO_2-minimumprijs leidend. Het Rijk en zo veel mogelijk partijen spannen zich hiervoor in, door te streven naar een pentalaterale[88] CO_2-minimumprijs. Dit geeft een substantiële prikkel aan verduurzaming, naast het ETS, en bovendien worden effecten op leveringszekerheid dan voorkomen. Bij een pentalaterale variant zet het kabinet daarom in op een ambitieuzer prijspad.
b. Jaarlijks vindt monitoring plaats met betrekking tot leveringszekerheid. TenneT onderzoekt ieder jaar risico's voor leveringszekerheid voor steeds de daaropvolgende 6 jaren, op basis van objectieve indicatoren. Hierin worden nieuwe ontwikkelingen in de ETS-prijs meegenomen.
c. Het prijspad wordt naar beneden bijgesteld, wanneer uit de monitoring blijkt dat er risico's voor leveringszekerheid, in één of meerdere jaren, blijken te zijn.
d. Opwaartse bijstellingen van het prijspad worden minimaal 5 jaar van te voren aangekondigd, waarbij op basis van de eerder genoemde objectieve indicatoren (TenneT) blijkt dat de leveringszekerheid gewaarborgd blijft.
e. In 2023 wordt het prijspad voor de periode na 2030 vormgegeven, in samenhang met de dan beschikbare inzichten over het perspectief van hernieuwbare opwek na de stopzetting van de SDE+.

SDE+

De SDE+ is op dit moment het belangrijkste instrument voor de stimulering van de productie van hernieuwbare energie. Dit subsidie-instrument bevat een aantal kenmerken waardoor de regeling volgens internationale maatstaven goed functioneert. Het gaat dan om de kenmerken van techniekneutraliteit, onderlinge concurrentie en meerjarige zekerheid voor investeerders. Conform het regeerakkoord wordt de SDE+ verbreed zodat naast hernieuwbare energie ook andere CO_2-reducerende technieken in aanmerking komen voor subsidie.

[88] Het betreft hier minimaal de volgende landen: Frankrijk, Duitsland en België.

Afspraken

Partijen komen het volgende overeen:
a. De SDE+ wordt, voor de opgave voor grootschalige elektriciteit, tot en met eind 2025 opengesteld voor nieuwe committeringen voor hernieuwbare elektriciteitsopties. Hiermee blijft de SDE+ een belangrijk instrument voor het realiseren van de afgesproken ambities voor 2030 voor deze opties. Uitgangspunt is dat er voldoende projecten, voor het afgesproken doel in 2030, tijdig zullen worden voorbereid zodat deze nog in aanmerking kunnen komen voor ondersteuning via de SDE+.
b. Er wordt voor Wind op Land en zon-PV een concreet kostprijsreductiepad met bijbehorende condities afgesproken dat als basis dient voor de basisbedragen in de SDE+ (zie afspraken Hernieuwbaar op Land).
c. Partijen streven naar subsidievrije windparken op zee. De SDE+ is tot en met 2025 als achtervang beschikbaar mocht dit nodig zijn voor het laten slagen van de tenderprocedure voor Wind op Zee voor de uitvoering van de vervolgroutekaart.

Alternatief SDE+

Met het oog op de benodigde verdere doorgroei van hernieuwbare elektriciteit na 2030 is het van belang om tijdig te onderzoeken in hoeverre de investeringszekerheid voor hernieuwbare elektriciteitsprojecten ook zonder financiële ondersteuning vanuit het Rijk geborgd kan worden.

Afspraken

Ter voorbereiding op nieuwe investeringen vanaf 2026 spreken partijen daarom het volgende af:
a. In 2021 in starten we een onderzoek naar eventuele alternatieve instrumenten om voor de periode na 2025 de investeringszekerheid op een kosteneffectieve wijze te blijven borgen, met oog op het realiseren van de afgesproken ambities voor 2030 en daarna. Daarbij wordt naar verschillende instrumenten gekeken- niet zijnde financiële instrumenten vanuit de Rijksoverheid - waaronder een vorm van een leveranciersverplichting en het verder stimuleren van de vraag naar hernieuwbare elektriciteit.
b. Begin 2023 wordt in overleg met de betrokken partijen definitief besloten over een alternatief instrumentarium. Het door partijen gedeelde uitgangspunt daarbij is dat de investeringszekerheid ook na 2025 geborgd moet zijn.
c. Als de keuze voor een instrument aan de orde is, dan zijn de volgende criteria van toepassing. Het instrument:
    - Leidt tot de laagste maatschappelijke kosten;
    - Biedt zekerheid dat de ambities voor hernieuwbare elektriciteit worden gerealiseerd;
    - Borgt de investeringszekerheid hetgeen concreet betekent dat het zorgt dat het merendeel van de projecten rendabel kan worden ontwikkeld.
    - Leidt tot minimale marktverstoringen, ook in relatie tot de Europese markt.
    - Is ondersteunend aan de leveringszekerheid en de flexibiliteit van het systeem
    - Is praktisch uitvoerbaar.
d. Als alternatief instrumentarium aan de orde is, wordt met de voorbereiding van de invoering hiervan al in 2023 gestart met het oog op een tijdige inwerkingtreding in 2026.
e. Het eventuele alternatieve instrumentarium ziet in principe toe op de realisatie van de ambities na 2030. Indien benodigd met het oog op het realiseren van de afspraken voor 2030, zou het ook al eerder een rol kunnen spelen.

Opvolging salderingsregeling

In het Regeerakkoord is opgenomen dat de salderingsregeling duurzame elektriciteit wordt omgevormd in een nieuwe regeling. Daarvoor is een langjarige kasreeks beschikbaar gesteld van €240 mln. per jaar. Ook is afgesproken dat er een aparte regeling komt voor

energiecoöperaties, die het mogelijk maakt dat omwonenden makkelijker kunnen participeren in duurzame energieprojecten in hun directe omgeving. Ook wordt onderzocht hoe projecten van energiecoöperaties met een kleinverbruikersaansluiting kunnen worden opgenomen in de opvolger van de salderingsregeling.

Afspraken

a. De salderingsregeling wordt omgevormd tot een nieuwe regeling omdat de verwachting is dat de kosten van zonnestroom zullen dalen en er steeds minder stimulering nodig is voor kleinschalig zon. Volgens de huidige inzichten is er na 2030 geen stimulering meer nodig voor zonnepanelen bij consumenten. De stimulering zal dan ook richting 2030 afgebouwd worden naar nul. Belangrijke uitgangspunten voor de opvolging van de salderingsregeling zijn:
   - Een gemiddelde terugverdientijd van circa zeven jaar voor een representatieve referentiecasus en de meest kostenefficiënte zonnepanelen die op de markt verkrijgbaar zijn. Uit de evaluatie van de salderingsregeling en gesprekken met de zonnesector blijkt dat particulieren bij een terugverdientijd van ongeveer zeven jaar bereid zijn te investeren in zonnepanelen.
   - Voor burgers en bedrijven die al geïnvesteerd hebben in zonnepanelen komt er een soepele overgang.
   - Over de zelf opgewekte hernieuwbare elektriciteit die burgers en bedrijven zelf direct verbruiken of opslaan achter de aansluiting, betalen kleinverbruikers ook in de toekomst geen energiebelasting, BTW en ODE.

b. Mede naar aanleiding van overleg met stakeholders is de terugleversubsidie aangemerkt als voorkeursoptie om lokale hernieuwbare energie te stimuleren. Recent hebben echter ook verschillende stakeholders hun zorgen geuit aan de Rijksoverheid over de vormgeving van de regeling, nu steeds meer details duidelijk worden. Deze zorgen betreffen met name de uitvoerbaarheid (waaronder bemetering) en de mogelijke effecten van een budgetplafond op de marktontwikkeling. De Rijksoverheid onderzoekt hoe de zorgen met betrekking tot de uitvoering binnen de terugleversubsidie kunnen worden weggenomen en blijft daarover ook in gesprek met de betrokken stakeholders. Daarnaast spreken partijen af om eind 1e kwartaal 2019 een optie voor een alternatief instrument uitgewerkt te hebben inclusief een beoordeling op de uitgangspunten. Daarin wordt ook het effect op projecten van energiecoöperaties meegenomen. De bovenstaande uitgangspunten blijven daarmee onverminderd van kracht. Doelstelling is een start van deze nieuwe regeling per 1 januari 2021.

Innovatie-instrumentarium

Zon en wind kunnen in de komende jaren en decennia zeer grote volumes hernieuwbare elektriciteit voor de energietransitie gaan leveren, maar dat gebeurt niet zonder meer. Ambitieuze verdere kostenreductie, opschaling en verhoging van het uitroltempo, ruimtelijke inpassing en integratie in het energiesysteem zijn essentiële voorwaarden voor succes. Bij kosten gaat het nadrukkelijk niet alleen over opwekkosten, maar ook over kosten om energie beschikbaar te maken voor eindgebruik met CO2-vrije elektriciteit als basis. Om aan deze voorwaarden te voldoen zijn innovatieve oplossingen nodig om grote stappen voorwaarts te kunnen maken en om knelpunten weg te nemen. Dat vraagt een goede balans tussen aandacht voor en financiering van laag, midden en hoog Technology Readiness Level (TRL)-activiteiten.

Afspraken

Partijen komen overeen dat:

a. De innovatiemiddelen vanuit de SDE+ en Hernieuwbare Energieregeling (HER) met als voorwaarde een toekomstige besparing op de SDE+-regeling, worden doorgetrokken tot en met 2023, waarbij het budget afloopt naarmate we dichterbij 2025 komen.

b. De Demonstratieregeling Energie-Innovatie (DEI) zoveel mogelijk wordt verbreed van een regeling voor alleen energiebesparing en hernieuwbare energieproductie naar een regeling waarbij alle CO_2-reducerende opties ondersteund worden, in lijn met de reikwijdte van de Integrale Kennis- en Innovatieagenda (IKIA) die bij het Klimaatakkoord wordt vastgesteld. Daarbij worden met de DEI tevens innovaties gestimuleerd die bijdragen aan de flexibilisering van het energiesysteem (waaronder waterstof) en innovaties met als doel tot een betere ruimtelijke inpassing te komen. Zoals tevens aangeven in de afspraken over waterstof, is daar circa € 30-40 miljoen per jaar extra voor beschikbaar.
c. De innovatiemiddelen in de DEI worden doorgetrokken tot en met 2030. Waar nu vaak slechts één demonstratieproject van een nieuwe techniek wordt gestimuleerd wordt het toegestaan om meerdere demonstratieprojecten te stimuleren binnen de DEI. Ook pilots worden toegestaan.
d. De regelingen binnen de Topsector Energie worden herijkt naar aanleiding van de gestelde prioriteiten binnen de IKIA en de daarbinnen uitgewerkte Meerjarige Missiegedreven Innovatieprogramma's (MMIP's). Nieuw ten opzichte van de huidige regelingen is dat een samenhangend pakket aan R&D-projecten mogelijk wordt gemaakt, waarbij partijen subsidie kunnen ontvangen voor een integraal pakket aan innovatieve oplossingen.
e. Als onderdeel van de MMIP's en met name voor de lage TRL's wordt het nieuwe spoor van de Nationale Wetenschapsagenda (NWA) benut, waarbij gerichte *calls* uitgezet kunnen worden op de prioriteitsgebieden. EZK werkt samen met OCW om hier gezamenlijk op in te zetten en hier waar mogelijk budget voor vrij te spelen.
f. De innovatieprogramma's van de TKI's worden versterkt door deze in lijn te brengen of te integreren in de MMIP's.
g. Er ruimte blijft voor nieuwe instrumenten of aanpassingen aan de huidige instrumenten indien (onderdelen van) de MMIP's daarmee beter gefaciliteerd kunnen worden.
h. De volgende bedragen jaarlijks additioneel vanuit de Rijksoverheid beschikbaar zijn voor de ondersteuning van innovatie voor de genoemde thema's, waarbij het overgrote deel zal worden benut voor pilots en demo's.

	2020-2030
Opslag en conversie	€ 10 - 15 mln.
Waterstof	€ 30 - 40 mln.[89]
Ruimtelijke inpassing	€ 10 - 20 mln.

Het totaalbedrag is leidend. Afhankelijk van de concrete aanvragen van partijen kan worden besloten om de onderlinge verdeling te wijzigen. Daarnaast zal periodiek worden geëvalueerd of herijking van de genoemde thema's nodig is met het oog op de opgave richting 2030 en 2050. Daarbij zal in ieder geval worden bezien of het wenselijk is om een deel van de middelen te benutten voor extra inzet op kostenreductie, met het oog op aflopende middelen vanuit de HER voor hernieuwbare elektriciteit.

C5.9 Ruimtelijke inpassing

De opschaling van hernieuwbaar opgewekte elektriciteit op land leidt tot een grote ruimtelijke opgave, zeker na 2030. Dit geldt zowel boven als onder de grond. Daarbij zijn de gestelde ambities uitvoerbaar, mits aan een aantal randvoorwaarden wordt voldaan. Bij de keuze voor de locatie voor duurzame opwek wordt tevens de beschikbaarheid, bouwtijd en kosten van netcapaciteit meegewogen. Waar capaciteit op het net (onderstations) is, kunnen projecten sneller gerealiseerd worden. Voor goede ontwikkellocaties met beperkte netcapaciteit, wordt uitbreiding hiervan onderzocht. Het ruimtelijk beslag van benodigde infrastructuur (waaronder onderstations) is onderdeel van de ruimtelijke opgave.

[89] Dit is het totaalbedrag vanuit industrie en elektriciteit.

In de RES zullen de volgende vier ruimtelijke principes in de regionale afweging mee worden genomen:
- Streef naar zuinig en (zoveel mogelijk) meervoudig ruimtegebruik.
- Breng vraag naar en aanbod van hernieuwbaar opgewekte elektriciteit zoveel mogelijk dicht bij elkaar.
- Combineer opgaven en ga indien nodig over tot uitruilen en herbestemmen.
- Sluit zo goed mogelijk aan bij gebieds-specifieke ruimtelijke kwaliteit.

Alle partijen in het Klimaatakkoord erkennen dat het realiseren van deze hernieuwbare elektriciteitsopgave een forse ruimtevraag met zich meebrengt. Het inpassen vergt een zorgvuldige ruimtelijke afweging waarvoor het primaat ligt bij decentrale overheden (provincies en gemeenten). Naar aanleiding van de motie Dik-Faber[90] gaat het kabinet met de decentrale overheden, agrarische sector, zonne-energiesector, de netbeheerders en de Natuur- en Milieufederaties na welke waarborgen de huidige afwegingskaders bieden voor een zorgvuldige ruimtelijke inpassing en of er nog meer nodig is om zon op daken te stimuleren.

Afspraken

Partijen spreken af dat:
a. Bij de totstandkoming van de locatiekeuze voor de inpassing van hernieuwbare elektriciteit, in onder meer de RES, de provinciale omgevingsvisie (POVI) en - afgeleid daarvan - een gemeentelijk bestemmingsplan/omgevingsplan (GOVI), de impact op natuur en landschap integraal zal worden meegenomen en afgewogen. Lokale natuur- en milieuorganisaties, marktpartijen en netbeheerders worden vroegtijdig en volwaardig betrokken in de afwegingen rond locatiekeuzes en meervoudig ruimtegebruik zodat we negatieve effecten op natuur en landschap tegengaan en voorkomen.
b. Bij de keuzes voor inpassing van hernieuwbare elektriciteit dient een balans te worden gevonden met andere functies en waarden als natuur, landschap, woningbouw en/of recreatie. In het kader van de RES, het gemeentelijke, provinciale en nationale omgevingsbeleid (waaronder op korte de termijn de NOVI) zal inzichtelijk worden gemaakt wat het effect is van de relevante afwegingen, zoals het in stand houden van bestaande functies en waarden, waaronder natuur en landschap.
c. Bij elk project slim meervoudig ruimtegebruik wordt gestimuleerd door, onder andere en waar mogelijk, waarde aan natuur en landschap toe te voegen door extra natuurelementen te creëren (bijvoorbeeld met gewassen, wandelroutes, groene stroken, insectenparken, watergangen). Hierbij kan door het bevoegd gezag voor natuur onder meer gebruik worden gemaakt van de criteria uit de 'Checklist Natuurbelangen bij Windenergie op Land' - later dit jaar uitgebreid tot 'Checklist Natuurbelangen bij Duurzame Energieprojecten op Land'.
d. Partijen committeren zich voor zowel Hernieuwbare elektriciteit op Land als bij Wind op Zee aan een proces om de ecologische knelpunten op te lossen. Hierbij wordt in ieder geval gekeken naar:
    - De wijze waarop de Vogel- en Habitatrichtlijn zodanig kan worden toegepast dat recht wordt gedaan aan de wettelijke bescherming van kwetsbare soorten en tegelijkertijd meer ruimte wordt geboden voor hernieuwbare elektriciteit.
    - De wijze waarop initiatiefnemers aanvullende mitigerende maatregelen kunnen nemen om het negatieve effect op soorten en de natuur te voorkomen dan wel deze effecten te compenseren.
    - Aanvullende bredere maatregelen om de staat van instandhouding van deze soorten, rekening houdend met hun biotopen, te verbeteren en negatieve effecten op de natuur (zoals de biodiversiteit) te verminderen.

[90] Kamerstukken TK 2018-2019, 32813 nr. 204

e. De Rijksoverheid stelt jaarlijks € 10 tot 20 miljoen beschikbaar voor pilots, demo's en experimenten om tot een goede ruimtelijke inpassing en meervoudig ruimtelijkgebruik te komen.

C5.10 Hogere ambities voor 2030

In dit Klimaatakkoord besluiten partijen het voortouw te nemen om in EU verband te pleiten voor 55% CO_2-reductie in 2030 t.o.v. 1990. Mocht het kabinet besluiten tot een hogere doelstelling, dan is het van belang dat de benodigde stappen zijn voorbereid zodat tijdige opschaling mogelijk is.

Een verhoging van het ambitieniveau zal naar verwachting gerealiseerd worden door een zeer stevig deel elektrificatie, waaronder conversie naar andere energiedragers, in de sectoren industrie, mobiliteit, gebouwde omgeving en landbouw. Hybridisering van de vraag en buffering biedt daarbij voordelen ten aanzien van flexibiliteit. Verder moet bij lagere emissieruimte de ontwikkeling van opslag, CO_2-vrije regelbare productie en *demand side response* en de benodigde aanpassingen in de infrastructuur worden versneld.

Afspraken

Ter voorbereiding op een eventuele ophoging van het ambitieniveau spreken partijen het volgende af:

a. Nieuwe gebieden op zee worden voor 2021 aangewezen in het proces om te komen tot een Rijksstructuurvisie Noordzee.
b. De gebieden op zee worden ruim aangewezen, zodat er met het aanwijzen van de kavels nog rekening gehouden kan worden met de resultaten van het ecologisch onderzoek.
c. TenneT zal in 2019 in samenwerking met de Rijksoverheid en marktpartijen onderzoeken of en hoe het vergunningenproces van de netten op zee en/of netten op land eerder kan starten of mogelijk kan worden verkort, teneinde de ambities ten aanzien van offshore wind te faciliteren. Hierbij worden zowel kansen als risico's in kaart gebracht.
d. In de RES wordt aandacht besteed aan de ruimtelijke consequenties van eventuele ophoging naar 55% in 2030 voor Hernieuwbaar op Land.
e. Partijen spreken af dat over de eventuele opschaling van hernieuwbare elektriciteit in verband met een aanvullende elektriciteitsvraag in 2021 wordt besloten als onderdeel van het borgingsmechanisme. Op dat moment is tevens de verwachting dat de individuele CO2-reductieplannen van de industrie gereed zijn. De resultaten van deze besluitvorming worden verwerkt in de ruimtelijke planning van hernieuwbare opwek.

Indien er de komende jaren wordt besloten tot een verhoging van de productie van hernieuwbare elektriciteit omdat er meer elektrificatie in andere sectoren plaatsvindt, of indien het kabinet besluit tot ophoging van de nationale ambitie naar 55% CO2-reductie in 2030, gelden de volgende randvoorwaarden:

a. Besluitvorming over extra Wind op Zee en Hernieuwbaar op Land is in 2021 benodigd met het oog op tijdige realisatie hiervan voor 2030.
b. Opschaling van het net op zee vraagt om uitbreiding in stappen van 2 GW, waarbij ruimte wordt gelaten voor een gefaseerde uitgifte van kavels.
c. Het aan land brengen van de geproduceerde elektriciteit van windturbines op zee wordt zo kostenefficiënt mogelijk gedaan. Hierbij wordt ook gekeken naar de mogelijkheden om een deel van de stroom om te zetten in waterstof, zodat het elektriciteitsnetwerk niet of minder hoeft te worden verzwaard. Indien wordt besloten tot elektrische aansluiting dan zal TenneT de netaansluitingen realiseren, waarbij de volgende condities gelden:
    - Tot en met 2030 kan TenneT maximaal 1x2 GW netaansluitingen extra realiseren bovenop de routekaart 2030 (en vanaf 2030 dan elk jaar een netaansluiting van 2 GW) mits:

(1) Er eenduidige besluitvorming inzake windenergiegebieden, aansluitlocaties en het te hanteren aansluitconcept minimaal 8 jaar voor gewenste realisatie plaatsvindt.
(2) Er zekerheid is over voldoende vraag op de specifieke aansluitlocatie aan de kust en uitbreidingen van het landelijke hoogspanningsnetwerk zo veel mogelijk voorkomen kunnen worden.
(3) TenneT verplichtingen aan kan gaan voorafgaand aan het verkrijgen van de definitieve vergunningen en vóór het succesvol tenderen van windparken.

d. Uitbreiding tot 3x2 GW vóór de periode 2030 (1x 2 GW in 2029 en 2x 2 GW in 2030) is alleen mogelijk als er bestuurlijke overeenstemming is dat uitbreiding van de huidige routekaart 2030 niet leidt tot vertraging bij de lopende projecten. Partijen accepteren dat uitbreiding van de huidige routekaart 2030 het uitdagender maakt om de aansluitingen op zee tijdig te realiseren en het kostenreductie pad van WOZ in het algemeen succesvol te continueren.

Partijen zijn bereid om het gesprek aan te gaan over een eventuele verhoging van de ambities voor Hernieuwbaar op Land, onder de voorwaarden dat allereerst wordt gekeken naar de mogelijkheden voor Wind op Zee en kleinschalig zon. Inspanningen van decentrale overheden die leiden tot meer dan 7 TWh kleinschalig zon (zoals lokale stimuleringsregelingen) tellen daarbij mee voor deze opgave.

D Cross-sectorale samenhang

D Cross-sectorale samenhang

D1 Systeemintegratie

Het energiesysteem verandert. Met een groeiend aandeel hernieuwbaar opgewekte elektriciteit, nodig vanwege een groeiende vraag door elektrificatie in industrie, mobiliteit en gebouwde omgeving, zal het aanbod in toenemende mate een weer- en seizoenpatroon gaan volgen. Die trend wordt met het Klimaatakkoord versterkt. De verwachting is dat in 2030 rond 70 procent van de elektriciteitsproductie afhankelijk is van het weer. Richting 2050 zal het energiesysteem nagenoeg geheel duurzaam van aard zijn. Tot 2050 zullen er momenten zijn dat het aanbod voor meer dan 100 procent in de vraag kan voorzien en er zullen momenten zijn dat de vraag vrijwel volledig gedekt moet worden door andere bronnen dan weersafhankelijk hernieuwbaar vermogen, vanwege ongunstige weersomstandigheden.

De behoefte aan flexibiliteit, hybride elektrificatie, en opslag neemt als gevolg hiervan toe. Dit Klimaatakkoord bevat daarom afspraken over de wijze waarop in die flexibiliteitsbehoefte binnen het elektriciteitssysteem kan worden voorzien, in de vorm van opslag, conversie, interconnectie met het buitenland, regelbaar vermogen en vraagsturing.

Het Klimaatakkoord zet daarnaast in op oplossingen *buiten* het elektriciteitssysteem. De omzetting van elektriciteit naar (duurzame) moleculen (en vice versa) biedt nieuwe mogelijkheden om een (over)aanbod van de ene energiedrager te koppelen aan (tijdelijke) schaarste van de ander, of om op een later moment weer terug te brengen in het elektriciteitssysteem. Daarnaast biedt de koppeling aan warmtenetwerken mogelijkheden voor een nuttig gebruik van een tijdelijk overproductie aan hernieuwbare energie.

In de gebouwde omgeving heeft de systeemverandering een ander karakter. Daar zal de vraag naar hernieuwbare energie (warmte en elektriciteit) grote veranderingen ondergaan als gevolg van onder andere de uitfasering van aardgas en de groei van zon-pv en elektrisch vervoer. Met – regionaal en lokaal sterk gevarieerde - grote effecten op de energie-infrastructuur. Deze systeemverandering heeft andere (flexibiliteits)vraagstukken dan bij het centrale elektriciteitssysteem, en heeft daar tegelijk raakvlakken mee.

In het toekomstig energiesysteem zijn nu nog goeddeels gescheiden onderdelen - elektriciteit, gas en warmte – in toenemende mate geïntegreerd. Deze systeemintegratie maakt het mogelijk om infrastructuur en opwekcapaciteit efficiënt te benutten. Systeemintegratie en innovatieve ontwikkelingen bieden ook mogelijkheden om het energiesysteem op decentraal niveau meer weerbaar te maken tegen verstoringen op centraal niveau. Het duurzame energiesysteem van de toekomst zal zowel betrouwbaar moeten zijn, als betaalbaar voor burgers en bedrijven.

De systeemverandering van A naar B laat zich niet uittekenen. Zeker is dat ze reeds gaande is, en de komende jaren verder doorzet, waarbij de grote veranderingen na 2030 worden verwacht. In de aanloop naar 2030 moet we ons daarop zo goed mogelijk voorbereiden. Systeemverandering/integratie is dan ook geen planmatig proces. De grote complexiteit - op verschillende schaalniveaus - en onzekerheid vragen om de inrichting van een lerend proces. Dat proces draait niet om het vinden van een blauwdruk van de toekomst, maar om de vraag hoe bestaande, doorontwikkelde systemen zich gaandeweg kunnen gaan verhouden tot systemen die in opkomst zijn en hoe de verschillende schaalniveaus binnen elk systeem met elkaar interacteren.

Visievorming (op energiedragers en benodigde infrastructuur)

Het Klimaatakkoord bevat afspraken over gezamenlijke trajecten, te starten vanaf 2019, die vanuit systeemperspectief nauw samenhangen. Deze trajecten zijn samengevat in onderstaande tijdlijn.

In de fase van uitwerking- en uitvoering vormt het Klimaatakkoord een knooppunt dat moet zorgen voor coördinatie en afstemming tussen oplever- en keuzemomenten in de tijd. Daarbij moet de vinger aan de pols worden gehouden van feitelijke ontwikkelingen en moet rekening worden gehouden met nieuwe informatie die aanleiding geeft tot bijstelling van toekomstige verwachtingen.

Systeemintegratie vergt samenhangende visievorming op energiedragers en de benodigde (nieuwe) infrastructuur. Zo'n toekomstvisie is niet statisch, maar adaptief, en dient te worden bijgesteld wanneer nieuwe ontwikkelingen dit nodig en mogelijk maken.
In de RES en de CO_2-reductieplannen van de industrie wordt de infrastructuurbehoefte voor elektriciteit, gassen, vloeistoffen en warmte in beeld gebracht; (zie ook C3.5)
Gasunie en TenneT starten in 2019, samen met de regionale netbeheerders, een integrale infrastructuurverkenning 2030-2050 (oplevering is voorzien in 2021), die de basis vormt voor afspraken rond de prioritering van investeringen in infrastructuur tussen netbeheerders en overheden. In de verkenning zijn inzichten vanuit de energiesector, vraagontwikkeling in de industrie en bevindingen vanuit de RES meegenomen. (zie ook C3.5)

Met de invoering van de Omgevingswet vervalt het instrument 'structuurvisie'. Hiervoor in de plaats komt het kerninstrument 'programma', waarmee uitvoering wordt gegeven aan het beleid uit een omgevingsvisie. De Rijksoverheid neemt begin 2019 het voortouw in het opstellen van zo'n 'programma' gericht op de ruimtelijke planning van en het maken van ruimtelijke reserveringen voor het hoofdenergiesysteem op nationale schaal. Dit programma is dan als het ware de opvolger van het Structuurschema Elektriciteitsvoorziening (SEVIII) en mogelijk ook (delen van) andere structuurvisies.

De Rijksoverheid betrekt hierbij de decentrale overheden, netbeheerders en andere relevante partijen. Vanwege de sterke afhankelijkheden tussen verschillende energievormen (elektriciteit, H2, aardgas, hernieuwbare gassen, CO_2, warmte) en de toenemende noodzaak voor opslag en conversie ook op nationale schaal, ligt het voor de hand dat er meer ruimtelijke zaken in worden opgenomen dan alleen ruimtereserveringen voor het transport van elektriciteit. Wat precies de scope ervan zal zijn, en hoe de totstandkoming het beste georganiseerd kan worden wordt begin 2019 verder uitgewerkt. Belangrijk aandachtspunt hierbij is ook de samenhang met het programma Noordzee, het programma Bodem en Ondergrond en andere relevante programma's.

Keuzes in ordening en regulering

Systeemintegratie biedt nieuwe mogelijkheden om infrastructuren efficiënt te benutten en om vraag en aanbod van energie op elkaar af te stemmen. Met keuzen ten aanzien van ordening en regulering bepaalt de Rijksoverheid het speelveld en de spelregels voor netbeheerders en private partijen. Door te anticiperen op systeemverandering kan de Rijksoverheid de energietransitie versnellen. Dat gaat nooit zonder kosten en risico's, die binnen een kader van publieke belangen moeten worden afgewogen.

In 2020 stelt de Rijksoverheid, mede op basis van input van partijen aan de tafels en stakeholders, een brede visie marktordening & energietransitie vast, inclusief beleidsagenda richting 2030. Hierin wordt vanuit een systeemperspectief ingegaan op de ordening, regulering en bekostiging van nieuwe infrastructuur voor met name warmte, waterstof en CO_2; rekening houdend met de implicaties voor gas en elektriciteitsnetwerken en ruimtelijke impact en vertrekkend vanuit scenario's voor 2030 en 2050.

Vooruitlopend daarop komt de Rijksoverheid medio 2019 met een visie marktordening CCS en bekostiging CO_2-infrastructuur; de wettelijke kaders hiervoor moeten uiterlijk 2021 zijn aangepast; (zie C5.6). Tevens is medio 2019 een Rijksvisie op de marktordening van collectieve warmtenetten voorzien; de wettelijke kaders hiervoor moeten eveneens uiterlijk 2021 zijn aangepast.

Tijdlijn

2019 -2020	Regionale Energie Strategieën
Begin 2019	Infrastructure Outlook 2050 Gasunie/Tennet
Medio 2019	Rijksvisie marktordening CCS en financiering van CO_2-infrastructuur. De wettelijke kaders moeten uiterlijk 2021 zijn aangepast.
Medio 2019	Rijksvisie marktordening collectieve warmtenetten. De wettelijke kaders moeten uiterlijk 2021 zijn aangepast.
2019	Gasunie en TenneT starten, samen met de regionale netbeheerders, tot een integrale infrastructuurverkenning 2030-2050. Oplevering is voorzien in 2021.
2019	De Rijksoverheid start een programma (onder de NOVI) gericht op ruimtelijke planning van en het maken van ruimtelijke reserveringen voor het hoofdenergiesysteem op nationale schaal.
2019-2020	CO_2-reductieplannen industrie
2020	Brede Rijksvisie Marktordening & Energietransitie, incl. beleidsagenda richting 2030, waarin vanuit een systeemperspectief zal worden ingegaan op de ordening, regulering, bekostiging van nieuwe infrastructuur voor met name warmte, waterstof en CO_2, rekening houdend met de implicaties voor gas en elektriciteitsnetwerken en vertrekkend vanuit scenario's voor 2030 en 2050.
(Vanaf) 2020	Verbrede monitor leveringszekerheid
Eind 2021	Transitievisies warmte

Kennisontwikkeling

Er is grote behoefte aan kennisontwikkeling op het thema systeemintegratie. Het Meerjarig Missiegedreven InnovatieProgramma 'Een robuust en maatschappelijk gedragen energiesysteem', dat onderdeel is van de IKIA Klimaatakkoord (zie D3), sluit hierbij aan.

Deze kennisontwikkeling richt zich in de eerste plaats op het gezamenlijk adequaat nemen van met hoogwaardige kennis en informatie onderbouwde, besluiten. Het MMIP zal tevens aandacht besteden aan onderzoek en ontwikkeling voor een doelmatig ontwerp en beheer van kostenefficiënte geïntegreerde interacterende energie infrastructuur en de rol van digitalisering hierin. Ten slotte zijn er uitdagingen met betrekking tot hybridiseren van grootschalige (industriële) energievragen en aanpassingen aan de transmissie- en energietransport-infrastructuur, zoals benodigde netverzwaring, flexibilisering van het gasnet en warmtetransport. Al deze veranderingen hebben impact op de leefomgeving. Daarom zal dit MMIP ook kennis en innovaties ontwikkelen die zorgen voor een efficiënte, ecologisch en landschappelijk verantwoorde ruimtelijke inpassing met een maximaal maatschappelijk draagvlak.

D2 Biomassa

Het kabinet is ervan overtuigd dat de inzet van biomassa nu en richting 2030 en 2050 noodzakelijk is voor de verduurzaming van onze economie en het realiseren van de klimaatopgave.

Biomassa wordt in alle klimaatsectoren gebruikt als energiebron. In de landbouw is biomassa belangrijk voor de bodemvruchtbaarheid en de koolstofvoorraad in de bodem. Op termijn zal biomassa daarnaast ook in toenemende mate als materiaal en grondstof kunnen gaan dienen. Een zo optimaal en zo efficiënt mogelijk gebruik van de beschikbare hoeveelheid biomassa is gewenst om zoveel mogelijk klimaatwinst te boeken en de economische waarde van biomassa te vergroten. Aan de sectortafels is vooralsnog vooral gesproken over de inzet van biomassa ter vervanging van fossiele brandstoffen met als doel CO_2 emissies terug te dringen. Uitgangspunt is dat alleen duurzame biomassa werkelijk bijdraagt aan verduurzaming van de economie en dat duurzame biomassa op mondiaal niveau op termijn schaars zal zijn.

Duurzame biomassa

Op dit moment gelden wettelijke duurzaamheidscriteria voor specifieke biomassastromen en toepassingen die via het overheidsinstrumentarium gestimuleerd worden. Voor biobrandstoffen die ingezet worden voor vervoer is sinds 2009 het Europese duurzaamheidskader van de Richtlijn Hernieuwbare Energie (RED) van toepassing. De aangepaste richtlijn (RED2) stelt dit kader ook verplicht voor grootschalige andere energietoepassingen van biomassa om mee te kunnen tellen als hernieuwbare energie. Naast de wettelijk geldende duurzaamheidscriteria voor biomassa maken veel partijen vrijwillig gebruik van private certificeringsprogramma's om de duurzaamheid van biomassa aan te tonen. Met de elektriciteitssector zijn nationaal nu al afspraken over de duurzaamheidscriteria voor biomassa gemaakt. Het kabinet wil in lijn daarmee ook met andere klimaatsectoren het kader ontwikkelen voor duurzame biomassa. De nog te ontwikkelen duurzaamheidscriteria zijn bedoeld om in principe van toepassing te zijn op alle biomassa en alle toepassingen (ongeacht gestimuleerd of niet), voor zover bestaande juridische kaders daar nog niet in voorzien.

Het proces naar een integraal duurzaamheidskader kent de volgende elementen:

a. Het Rijk geeft opdracht voor technische analyse. Beoogd eindresultaat is een voorstel voor duurzaamheidscriteria voor alle toepassingen van biomassa.
   - Duurzaamheidscriteria per in te zetten biomassastroom. Deze criteria moeten handhaafbaar zijn.
   - Een beschouwing door PBL van maximale beschikbaarheid per in te zetten biomassastroom, rekening houdend met diverse invullingen van het fair share beginsel.
   - Een beschouwing door PBL van toepassingsmogelijkheden per in te zetten biomassastroom, uitgaande van een zo optimaal en efficiënt mogelijk gebruik (cascadering).
b. Een doorrekening van daadwerkelijke klimaatwinst en daarmee verbonden kosten. Daarbij heeft het kabinet de intentie om die klimaatwinst mee te nemen in het handelen.
c. Een advies door een speciale (SER-)commissie over draagvlak voor en uitvoerbaarheid van het duurzaamheidskader, op basis van consultatie van stakeholders. Hier worden de keuzes behandeld die voorliggen op het gebied van verdeling (fair share), gewenste prioritering van toepassingen en cascadering.
d. Besluitvorming door het kabinet en doorvertaling van de consequenties naar de vijf sectoren.

e. Voor de implementatie van de duurzaamheidscriteria zal per stroom moeten worden bezien op welke wijze en met welke fasering dit kan en wenselijk is. Voor stromen waar juridische vastlegging wenselijk is, moet worden bekeken of en hoe dit kan, o.a. gegeven het bindende karakter van de Europese duurzaamheidscriteria in RED2.

Beschikbaarheid van duurzame biomassa

De markt voor biomassa is wereldwijd en vraag en aanbod worden via marktwerking op elkaar afgestemd. Omdat voor vele toepassingen naar biomassa wordt gekeken en het aanbod niet ongelimiteerd kan groeien, is de verwachting dat op mondiaal niveau op termijn schaarste ontstaat. Op dit moment is er nog een onbenut potentieel van onder meer bermgras, snoeiafval en zuiveringsslib en reststromen uit de voedingsmiddelenindustrie.

Partijen die biomassa willen benutten, zetten zich actief in voor uitbreiding van het binnenlandse en buitenlandse aanbod van duurzame biomassa, door middel van initiatieven die bijdragen aan:

a. verduurzaming van bestaande biomassastromen;
b. verwaarding van onbenut biomassapotentieel;
c. vergroting van de productie van duurzame biomassa, en
d. ontwikkeling van nieuwe vormen van biomassaproductie.

In 2019 wordt over de sectoren heen, met de hiervoor benodigde partijen, een routekaart uitgewerkt gericht op een verdubbeling van het binnenlandse aanbod van duurzame biomassa. De regionale uitwerkingen van het Klimaatakkoord kunnen hierbij mogelijk een rol spelen. Kennisontwikkeling en innovatie ten behoeve van de ontwikkeling van nieuwe vormen van biomassaproductie en de verwerking daarvan als grond- of brandstof, maken hiervan onderdeel uit.

In aanvulling hierop verklaren de partijen bij het klimaatakkoord om de duurzaamheid van geïmporteerde biomassa in de landen van herkomst actief te bevorderen. Hiertoe kan het wenselijk zijn aan te sluiten bij publiek-private initiatieven, de recente Europese afspraken over biomassa voor energietoepassingen na 2020 (RED2) waar deze niet verplicht zijn, en in overleg te treden met landen van herkomst of biomassa producerende partijen. Ook doet het kabinet een appèl op alle partijen die biomassa willen benutten om zich actief in te zetten voor uitbreiding van het aanbod van duurzame biomassa, vanuit welbegrepen eigenbelang. Dit komt ook concreet tot uiting in de inzet van partijen om in de kennis- en innovatieagenda's in te zetten op de ontwikkeling van nieuwe vormen van biomassaproductie en de verwerking daarvan als grond- of brandstof.

Inzet van duurzame biomassa

Het streven van partijen is om toe te werken naar een zo hoogwaardig mogelijke toepassing van duurzame biomassa. Het Planbureau voor de Leefomgeving verwacht in de periode na 2030 knelpunten in het aanbod. Daarom is richting 2050 prioritering van de inzet van duurzame biomassa in Nederland gewenst.

In de periode tot 2030 kan biomassa voor meerdere toepassingen dienen als transitiebrandstof. Dit komt tot uitdrukking in de voorstellen voor extra inzet van duurzame biomassa in de sectoren. Voor de langere termijn is het streven van partijen om duurzame biomassa in te zetten voor hoogwaardige toepassingen in de economische sectoren waar weinig alternatieven zijn, bijvoorbeeld als grondstof in de industrie en als brandstof in zware voertuigen en de lucht- en scheepvaart. Richting 2030 moet hiermee al rekening worden gehouden in de mate waarin toepassingen worden gestimuleerd of ontmoedigd. Dit komt ook concreet tot uiting in de inzet van partijen om onder meer in de kennis- en innovatieagenda's in te zetten op de ontwikkeling en opschaling van biomassa-vrije alternatieven voor alle

toepassingen. Daarnaast zal de Mobiliteitstafel als onderdeel van het Klimaatakkoord afspraken maken om de productie en het aanbod van duurzame geavanceerde gasvormige en vloeibare biobrandstoffen te vergroten, vooral welke in de toekomst nodig zijn voor zwaar wegtransport en lucht- en scheepvaart waar ook na 2030 geen voldoende alternatieve aandrijfbronnen voor beschikbaar zijn.

De inzet van de partijen aan alle tafels en de samenwerking over de tafels heen is daarnaast nodig om een gecascadeerde inzet van biomassa van de grond te krijgen en gunstige business cases te ontwikkelen. In dat kader worden de volgende afspraken gemaakt:

a. Partijen aan de Industrietafel zullen in 2019 afspraken maken om actief bij te dragen aan de acties die onder het Uitvoeringsprogramma Circulaire Economie worden uitgewerkt op het gebied van de productie en inzet van biomassa voor materialen en chemie die bijdragen aan de nationale klimaatopgave.
b. De Industrietafel zal samen met de Elektriciteitstafel in 2019 een routekaart uitwerken over de wijze waarop partijen toewerken naar de inzet van enkel nog gecascadeerde, duurzame biomassa op de middellange termijn.
c. De Industrietafel zal afspraken maken om een routekaart/programma uit te werken voor het maximaal realiseerbare hergebruik van CO_2 (CCU) uit biomassa.

Inzet van biomassa in kleinschalige installaties heeft een negatief effect op luchtkwaliteit. Waar de toepassing van biomassa voor energie leidt tot een verslechterde luchtkwaliteit en waar dit mogelijk is, wil het kabinet de luchtkwaliteitsemissienormen aanscherpen voor kleine installaties vanaf 2022 (m.n. NOx en fijnstof). Het kabinet zal daarnaast als onderdeel van de evaluatie van de ISDE in 2019 kritisch kijken naar de wenselijkheid van verdere stimulering van kleinschalige verbranding van biomassa (pelletkachels en installatie <0,5 MW).

Voorzorg

Hoewel PBL pas na 2030 knelpunten verwacht in de beschikbaarheid van duurzame biomassa, is het verstandig om rekening te houden met onzekerheden in prognoses van vraag en aanbod. Tegen die achtergrond worden de volgende afspraken gemaakt:

a. Zodra het kabinet het integrale duurzaamheidskader heeft vastgesteld, beoordeelt PBL de consequenties daarvan voor de inzet van duurzame biomassa in de periode tot 2030. Op grond van de resultaten van deze beoordeling wordt besloten over eventuele aanvullende acties die nodig zijn voor realisatie van het 49%-doel.
b. PBL wordt gevraagd om jaarlijks inzicht te bieden in de ontwikkeling van vraag en aanbod van duurzame biomassa en eventuele knelpunten in de beschikbaarheid van duurzame biomassa tijdig te signaleren.
c. Het kabinet zal de opties voor flexibiliteit in het kader van de elektriciteitsproductie, zoals sturing op de vraag, opslag van energie, conventioneel standby vermogen en CO_2-vrij regelbaar vermogen waaronder – als andere alternatieven niet voldoende kostenefficiënt voorhanden zijn – biomassa (die zoveel mogelijk is gecascadeerd), zo onafhankelijk mogelijk laten uitwerken, gericht op het publiek belang. Hierbij wil het kabinet komen tot een afwegingskader waarin helder wordt gemaakt wanneer welke besluiten aan de orde zijn.
d. De tafel Gebouwde omgeving beziet op basis van de warmteplannen die in 2021 beschikbaar zullen zijn, of en hoe nader zou kunnen worden gestuurd op het spaarzaam omgaan met biomassa voor verwarming door dit alleen daar in te zetten waar geen duurzaam alternatief is of dat alternatief veel duurder is.
e. In verband met onzekerheden in de prognoses van vraag en aanbod van duurzame biomassa is er extra borging gewenst in de periode dat het integrale duurzaamheidskader nog niet is geïmplementeerd. Gedurende die periode committeert het kabinet zich om terughoudend te zijn in het afgegeven van nieuwe subsidiebeschikkingen ter stimulering van het gebruik van duurzame biomassa, zodra partijen op basis van de jaarlijkse monitoring knelpunten in de beschikbaarheid van duurzame biomassa voor 2030 verwachten.

D3 Integrale kennis- en innovatieagenda

De maatschappelijke opgave van het Klimaatakkoord stelt in alle sectoren hoge eisen aan het innovatievermogen van economie en samenleving. Innovatie is benoemd als een doorsnijdend thema binnen het Klimaatakkoord. Een taakgroep innovatie is ingesteld om in opdracht van het Klimaatberaad een integrale (door alle sectoren heen en over de hele innovatieketen heen) kennis- en innovatieagenda (IKIA) op te stellen als onderdeel van het Klimaatakkoord en in lijn met de afspraken aan de sectortafels. De agenda articuleert de benodigde kennis en innovatie voor de maatschappelijke opgave van het Klimaatakkoord. Het stelt kennisinstellingen, departementen en bedrijven in staat om de innovatieopgaven te vertalen naar hun programmering.

De vijf sectortafels van het Klimaatakkoord hebben breed gedragen afspraken gemaakt over concrete doelen en mogelijke oplossingsrichtingen om de maatschappelijke opgave aan te pakken. De taakgroep heeft deze vertaald in missies voor 2050 en tussendoelstellingen voor 2030. De hiervoor benodigde kennis en innovatie is leidend voor deze IKIA. Er wordt ook een verbinding gelegd met internationale ontwikkelingen (EU/IEA). Daarmee past deze IKIA bij uitstek bij de recente ontwikkeling binnen het innovatiebeleid, om maatschappelijke uitdagingen centraal te stellen, onder de noemer van missiegedreven innovatiebeleid[91] en *Horizon Europe*[92].

Een doelgerichte en toekomstbestendige kennis- en innovatie agenda voor de maatschappelijke opgave van het Klimaatakkoord wordt gekenmerkt door een goede balans tussen aandacht voor de korte termijn (ontwikkeling, demonstratie en uitrol) en voor de middellange en lange termijn (onderzoek en ontwikkeling). Daarmee wordt het halen van de 2030 (tussen)doelen mogelijk gemaakt en tegelijkertijd de noodzakelijke basis gelegd voor het realiseren van de missies voor 2050.

De kennis- en innovatieopgaven om een missie mede te helpen realiseren vragen doorgaans een langjarig commitment voor een programmatische aanpak, en krijgen in deze agenda vorm in zogenoemde Meerjarige Missiegedreven Innovatieprogramma's (MMIP's). Naast maatschappelijke gedreven onderzoek en innovatie in het kader van het Klimaatakkoord blijven ook nieuwsgierigheid gedreven en aanbod gedreven onderzoek en innovatie van belang voor maatschappelijke uitdagingen. Als hier relevante onderwerpen voor een MMIP uit naar voren komen, kunnen deze ook hier een plek krijgen.

Afspraken:

a. De IKIA bij het Klimaatakkoord articuleert de kennis- en innovatieopgaven volgend uit (sectorale) maatschappelijke missies voor de doelstelling van 95% CO_2-reductie in 2050 en de 49% CO_2-reductiedoelstelling in 2030 als tussendoel. De IKIA is daarmee de missiegedreven kennis- en innovatieagenda voor klimaat en energie en bepalend voor de benodigde inzet op kennis en innovatie.
b. De IKIA vertaalt de missies uit het Klimaatakkoord door in concrete meerjarige missiegedreven innovatieprogramma's (MMIP's). De MMIP's bestrijken de gehele kennis- en innovatieketen. De MMIP's maken expliciet welke kennis- en innovatieactiviteiten volgens de huidige inzichten nodig zijn voor de verschillende delen van de innovatieketen met betrekking tot: onderzoek, ontwikkeling, pilots/demonstratie en implementatie. De inzet is om in de MMIP's aan de voorkant de verbinding van de inzet van onderzoek op de maatschappelijke opgaven te versterken en aan de achterkant de verbinding naar de implementatie.

---

91 In de recente Kamerbrief 'Naar Missiegedreven Innovatiebeleid met Impact' van de minister van EZK wordt het Klimaatakkoord nadrukkelijk benoemd als voorbeeldproces voor het moderniseren van het innovatiebeleid.

92 http://europa.eu/rapid/press-release_IP-18-4041_nl.htm

c. In de hierna volgende matrix zijn de missies en de bijbehorende MMIP's weergegeven die nodig zijn om de doelstellingen van de sectortafels te realiseren. De hierbij betrokken partijen spreken de intentie uit die MMIP's uit te voeren, inclusief de bijbehorende beleidsmaatregelen voor het creëren van markten voor deze innovaties, conform het opgenomen maatregelenpakket in het Klimaatakkoord.
d. In het eerste kwartaal van 2019 presenteert de taakgroep innovatie de IKIA, waarin de MMIP's uit de hierna volgende matrix nader zijn uitgewerkt. Hierbij wordt een consultatie van externe partijen betrokken.
e. Conform de inzet van het kabinet zoals verwoord in de kamerbrief *Naar Missie gedreven Innovatiebeleid met Impact*, wordt de IKIA de richtinggevende agenda voor klimaat en energie. De IKIA omvat onder andere de agenda's van de Topsector energie en andere relevante topsectoren die een bijdrage kunnen leveren aan de klimaat- en energieopgave.
f. Er zal sprake zijn van een 5-jaarlijkse herijking van de IKIA als onderdeel van het 5-jaarlijkse herijkingsmoment in de borgingscyclus Klimaatakkoord die aansluit bij het Klimaatplan. Jaarlijks wordt de voortgang van het Klimaatakkoord op hoofdlijnen gerapporteerd, inclusief de voortgang van de programma's uit de IKIA. Als onderdeel van de uitwerking van het missiegedreven innovatiebeleid kijkt de overheid hoe deze cyclus en de huidige programmeringscyclus voor het topsectorenbeleid op elkaar aan te sluiten.
g. Voor de uitvoering van de IKIA en MMIP's wordt voortgebouwd op bestaande uitvoeringsstructuren voor onderzoek en innovatie, waar nodig aangepast ten behoeve van een optimalisatie van het innovatieproces. Daarbij wordt stapsgewijs toegewerkt naar een werkwijze die aansluit bij de uitgangspunten van missiegedreven innovatiebeleid. Zo zal worden bezien hoe de integraliteit van de agenda kan worden geborgd, passend binnen de bredere ontwikkelingen rond de vernieuwingen van het topsectorenbeleid. De Rijksoverheid komt hier vóór juli 2019 met een voorstel.
h. In 2019 wordt het huidige energie-innovatie-instrumentarium geoptimaliseerd om de MMIP's zo goed mogelijk te faciliteren. Er blijft ruimte voor nieuwe instrumenten of aanpassingen aan de huidige instrumenten indien (onderdelen van) de MMIP's daarmee beter gefaciliteerd kunnen worden. Zie ook de specifieke afspraken over aanpassingen van het innovatie-instrumentarium bij Elektriciteit onder C5.8.
i. De IKIA is voor het thema klimaat en energie richtinggevend voor de inzet van publieke middelen die NWO en TO2-instellingen inzetten op de topsectoren, voor de inzet van de PPS-toeslag, de MKB-innovatiemiddelen (MIT) en de departementale innovatiebudgetten voor klimaat en energie waaronder de budgetten voor de demonstratieregeling energie-innovatie (DEI) en de hernieuwbare energieregeling (HER). De Rijksoverheid stelt extra middelen beschikbaar uit de Klimaatenveloppe, voornamelijk gericht op het faciliteren van pilots en demonstraties. Daarnaast kan gebruik worden gemaakt van de middelen voor de Nationale Wetenschapsagenda (NWA); consortia kunnen in competitie voorstellen indienen. De Rijksoverheid zet zich in om de boven beschreven werkwijze te verankeren in de verschillende programmeringen, waaronder het nieuwe kennis- en innovatiecontract gericht op het missie gedreven innovatie- en topsectorenbeleid en de TO2-bestedingsplannen. De voorbereiding hiervan start met de voorbereiding van de programmering voor 2020–2023 in 2019.
j. De inzet van de publieke middelen voor de IKIA wordt mede afgestemd op de bereidheid van private partijen om publieke middelen te matchen met private bijdragen.

Matrix kennis- en innovatieagenda

In de hierna volgende matrix zijn meerdere MMIP's en deelprogramma's opgenomen die dwarsverbanden hebben met andere sectoren c.q. de missies en MMIP's van die sectoren. Voorbeelden zijn onder andere elektrochemische conversie (w.o. waterstof), geothermie, maatschappelijk draagvlak, biomassa, sociale innovatie en digitalisering. In de uitwerking van de governance van de IKIA en de MMIP's is speciale aandacht nodig voor de wijze waarop met deze crossovers kan worden omgegaan. Zo is het denkbaar dat er enkele cross-sectorale innovatieprogramma's worden ingericht rondom bepaalde crossovers, zoals bijvoorbeeld elektrochemische conversie (w.o. waterstof) en geothermie.

IKIA Klimaatakkoord

Missies

A
Een volledig CO_2-vrij elektriciteitssysteem in 2050

B
Een CO_2-vrije gebouwde omgeving in 2050

Met als tussendoel(en)

In 2030:
- wordt er op land jaarlijks minimaal 35 TWh elektriciteit opgewekt met windenergie en zonne-energie > 15 kW;
- wordt er minimaal 49 TWh elektriciteit opgewekt met wind op zee.

In 2030:
- gaan 200.000 bestaande woningen/jaar van aardgas af;
- zijn1,5 mln woningen en 15% van de u-bouw en maatschappelijk vastgoed, aardgasvrij
- wordt minimaal 20% van het lokale energiegebruik (incl. EV) binnen de gebouwde omgeving duurzaam opgewekt.

MMIP's

Meerjarige Missiegedreven InnovatieProgramma's en deelprogramma's

1
Hernieuwbare elektriciteit op zee

- Kostenreductie en optimalisatie
- Integratie offshore energie in het energiesysteem
- Inpassing in de omgeving (ecologie en medegebruik)

2
Hernieuwbare elektriciteits-opwekking op land en in de gebouwde omgeving

- Verlaging van opwekkosten
- Nieuwe toepassingen, optimaal geïntegreerd
- Versnelling met maatschappelijk enthousiasme
- Integrale duurzaamheid
- Integratie in het energiesysteem

3
Versnelling energierenovaties in de gebouwde omgeving

- Enthousiasme van gebouweigenaren en gebruikers voor energierenovatie (MVI)
- Robotisering, digitalisering en integratie installatietechniek in bouwelementen
- Energieconcepten (incl. optimalisatie in de keten)

4
Duurzame warmte (en koude) in de gebouwde omgeving (inclusief glastuinbouw)

- Stille, compacte, slimme, kostenefficiënte warmtepompen
- Afgifte-, ventilatie- en tapwatersystemen
- Slimme compacte warmte-batterij
- Slimme laag/midden temperatuur warmtenetten
- Grootschalige thermische opslag
- Geothermie

5
Het nieuwe energiesysteem in de gebouwde omgeving in evenwicht

- Lokale systeemoptimalisatie
- Regelalgoritmen voor besparing, energieoptimalisatie en sectorkoppeling
- Data-architectuur en handelssystemen
- Flexibiliteit en elektriciteitsopslag

13
Een robuust en maatschappelijk gedragen energiesysteem

- Samen fact-based beslissen en vormgeven, inclusief verdienmodellen
- Ruimtelijke inpassing
- Inrichting infrastructuur, flexibiliteit, marktmechanismen en digitalisering
- Power-to-Molecules
- Grootschalige energieopslag, energie transport en hybridisering energievraag

IKIA Klimaatakkoord

C

In 2050 zijn grondstoffen, producten en processen in de industrie netto klimaatneutraal en voor tenminste 80% circulair

In 2030:
- worden 50% minder primaire grondstoffen verbruikt;
- zijn de broeikasgasemissies van productieprocessen en afvalsector verminderd tot circa 36 Mton CO2 equivalent;
- is verduurzaming van het industriële warmtesysteem tot 300 C bereikt;
- zijn elektrificatie en CO/CO2 hergebruik geeffectueerd;
- wordt CCS kosteneffectief ingezet;
- is duurzame waterstofproductie op weg naar implementatie;
- worden biogrondstoffen gezien als standaard.

6
Sluiting van industriële kringlopen

- Circulaire grondstoffen en producten
- Biobased grondstoffen en producten
- Ontwerp en inbedding van nieuwe circulaire ketens
- Toepassing CCS en maatschappelijke acceptatie

7
CO2-vrij industrieel warmtesysteem

- Warmtehergebruik, -opwaardering en opslag
- Diepe en ultradiepe geothermie voor industrie
- Toepassing klimaatneutrale brandstoffen
- Systeemconcepten voor warmte en koude
- Maximalisering van proces-efficiency

8
Elektrificatie en radicaal vernieuwde processen

- Productie waterstof, moleculen en innovatieve hernieuwbare brandstoffen
- Elektrische apparaten en elektrisch aangedreven processen
- Flexibilisering en digitalisering
- Radicaal vernieuwde processen
- Maatschappelijke implicaties van industriële elektrificatie

D

Emissieloze mobiliteit voor mensen en goederen in 2050

In 2030:
- zijn er 1,9 miljoen elektrische vervoersmiddelen;
- is 1/3 van het energieverbruik in de mobiliteit hernieuwbaar;
- maken we 8 miljard minder zakelijke (auto)kilometers;
- hebben minimaal de 32 grootste gemeenten zero-emissiezones voor stadslogistiek.

9
Innovatieve aandrijving en gebruik van duurzame energiedragers voor mobiliteit

- Zero Emissie aandrijftechnologie en voertuigen
- Energiedistributie voor elektrische voertuigen
- Distributie van waterstof en andere energiedragers voor brandstofcelvoertuigen
- Innovatieve hernieuwbare brandstoffen
- Zuinige voertuigen

10
Doelmatige vervoersbewegingen voor mensen en goederen

- Weten wat mensen beweegt
- CO2-reductie door nieuwe mobiliteitsconcepten voor personenvervoer
- CO2-reductie door innovaties in logistiek
- Transitie-ondersteunende kennis en tools

E

In 2050 is het systeem van landbouw en natuur netto klimaatneutraal

In 2030:
- is een extra reductie bereikt van minimaal 1 Mton CO2eq. methaan, 1 Mton CO2eq. reductie energieverbruik glastuinbouw en 1,5 Mton CO2eq. reductie door slimmer landgebruik.

11
Klimaatneutrale productie food en non-food

- Reductie methaanemissies door pens- en darmfermentatie
- Reductie emissies uit stal en mestopslag
- Koolstofvastlegging en vermindering emissies landbouwbodems en bemesting
- Vermindering emissies veenweidegebieden

12
Land en water optimaal ingericht op CO2 vastlegging en gebruik

- Zeewierveredeling, -teelt en na-oogst
- Verdubbelde fotosynthese
- Eiwit voor humane consumptie
- Klimaatbehendige natuur
- Klimaatvriendelijke keuze bij aanschaf producten
- Gezonde voedselkeuze
- Gebruiksreductie naar nulemissie

13
Een robuust en maatschappelijk gedragen energiesysteem

- Samen fact-based beslissen en vormgeven, inclusief verdienmodellen
- Ruimtelijke inpassing
- Inrichting infrastructuur, flexibiliteit, marktmechanismen en digitalisering
- Power-to-molecules
- Grootschalige energieopslag, energie transport en hybridisering energievraag

Toelichtende tekst per MMIP

MMIP 1. Hernieuwbare elektriciteit op zee. MMIP 1 richt zich op het mogelijk maken van de benodigde schaalsprong voor hernieuwbare elektriciteit op zee. De nadruk ligt op offshore windenergie, maar het programma is ook gericht op de ontwikkeling van offshore zonne-energie als oplossing met groot potentieel voor de langere termijn.
Voor een succesvolle implementatie van grootschalige offshore windenergie liggen de innovatieopgaven in het oplossen van knelpunten met betrekking tot hoge kosten, uitroltempo, offshore ruimtegebruik, veiligheid (zoals scheepvaart), ecologie en integratie van zeer grote hoeveelheden elektriciteit in het energiesysteem. Bij vraagstukken over integratie in het energiesysteem is nauwe samenwerking beoogt met het MMIP 13 *Een robuust en maatschappelijk gedragen energiesysteem*. Dit betreft vooral oplossingen die een directe relatie hebben met de offshore windparken, zoals opslag en conversie van energie op zee, naar bijvoorbeeld waterstof.
Voor offshore zonnestroomsystemen ligt de uitdaging in het aantonen van de technische, ecologische en economische haalbaarheid en het ontwikkelen en testen van concepten voor drijvende installaties. Daarbij spelen de combinaties met offshore windenergie en andere functies een belangrijke rol.

MMIP 2. Hernieuwbare elektriciteitsopwekking op land en in de gebouwde omgeving. Dit is een gezamenlijk programma van de sectoren Elektriciteit en Gebouwde Omgeving. Wind- en zonnestroom zullen in een CO_2-vrije energiehuishouding een belangrijk deel van de -sterk toenemende- elektriciteitsvraag in alle sectoren dekken, met opwekking in de gebouwde omgeving en het buitengebied, maar ook in de infrastructuur en op binnenwateren. MMIP 2 betreft innovaties die de sterke groei van deze opwekking mogelijk maken, rekening houdend met technische, economische, maatschappelijke en ecologische factoren. Het MMIP draagt ook bij aan Missie B, via lokale opwekking in de gebouwde omgeving. Innovaties zijn gericht op het verder verlagen van opwekkosten, op het beschikbaar maken van nieuwe toepassingen, optimaal geïntegreerd in hun omgeving (met meervoudig gebruik van de ruimte) en op integratie in het energiesysteem. Dit laatste in nauwe samenwerking met MMIP 13 *Een robuust en maatschappelijk gedragen energiesysteem*. De kennisvragen betreffen nadrukkelijk ook hoe de implementatie kan worden versneld met behoud van maatschappelijk enthousiasme en hoe circulariteit en integrale duurzaamheid kunnen worden gerealiseerd.

MMIP 3. Versnelling energierenovaties in de gebouwde omgeving. In dit programma worden innovaties ontwikkeld waaruit nieuwe energieconcepten voor de bouw- en installatiebranche ontstaan, met een aanzienlijk lagere kostprijs dan de concepten die op dit moment op de markt beschikbaar zijn. Dit is nodig om vanaf 2025 met 200.000 energierenovaties per jaar de gebouwde omgeving in 2050 kosteneffectief aardgasvrij te maken. De resultaten dienen bij te dragen aan het terugdringen van overlast voor bewoners en daar waar mogelijk comfort en gebruikersgemak te verbeteren. Deze innovaties faciliteren ook de industrialisatie (mogelijk robotisering) van de productie-, (ver)bouw- en installatieprocessen, inzet van duurzame materialen en radicale wijzigingen in de waardeketen om de gewenste versnelling van energietransitie in de gebouwde omgeving te bewerkstelligen. Het vraagt om samenwerking tussen o.a. partijen die de wensen van gebruikers kunnen vertalen in productspecificaties, de bouw- en installatiesector, de toeleveringsindustrie en deskundigen die bij kunnen dragen aan het vormgeven van brede gebruikersacceptatie. Dit MMIP draagt bij aan een snelle groei van de uitvoeringscapaciteit die nodig is om de “grote verbouwing van Nederland” voor 2050 te kunnen afronden.

MMIP 4. Duurzame warmte (en koude) in de gebouwde omgeving (inclusief glastuinbouw). Dit MMIP richt zich op technische en socio-economische innovatie voor een snelle groei van duurzame warmtesystemen. Doel is het verbeteren van bestaande typen apparaten en systemen (beschikbaar < 5 jaar) en het ontwikkelen van nieuwe concepten

(beschikbaar > 5 jaar) en bijbehorende diensten en gebruikersenthousiasme gericht op het realiseren van meerdere hoofdconcepten voor warmte en koude bij renovatie. Om gebruikers tijdig de verwarming te laten overzetten naar aardgasvrij is het noodzakelijk het aanbod af te stemmen op gebruikers, met betrekking tot omvang, comfort (geluid, thermisch), inpasbaarheid en betaalbaarheid (woonlasten). De innovaties zullen zich vooral richten op toepasbaarheid in bestaande (bewoonde) situaties, een lagere integrale kostprijs op systeemniveau, tempoverhoging naar aardgasvrije oplossingen. Het ontsluiten van nieuwe duurzame warmte (en koude) bronnen (zoals aquathermie, geothermie en thermische zonne-energie) en thermische opslag is nodig om de sterk groeiende vraag naar duurzame warmte in te vullen.

MMIP 5. Het nieuwe energiesysteem in de gebouwde omgeving in evenwicht. Verbindingen tussen verwarmingssystemen, zoals warmtepompen met eigen opwekking van schone energie, met opslag in wijkbatterijen en/of elektrische voertuigen, bieden nieuwe kansen voor geïntegreerde concepten. Dit MMIP is gericht op het komen tot een geïntegreerd energiesysteem in de gebouwde omgeving met optimale afstemming van de lokale schone energievraag vanuit bedrijven en burgers (comfort, elektriciteit, warmte en mobiliteit) met een zoveel mogelijk lokaal opgewekt aanbod van duurzame energie. Dit niet alleen op jaarbasis, maar juist ook op kwartier-, uur- en dagbasis en tussen seizoenen. Er wordt gewerkt aan de flexibiliteitscapaciteit die in 2030 nodig zal zijn. De eindgebruiker speelt een sleutelrol in dit systeem, dat duurzame energie zichtbaar dichtbij brengt, en zal hierbinnen kunnen kiezen voor een actieve (mede) sturende rol op basis van eigen behoeften en gericht op lagere kosten (zowel individueel als maatschappelijk).

MMIP 6. Sluiting van industriële ketens. Dit programma richt zich op duurzame vernieuwing van integrale waardeketens met nieuwe productieprocessen, hergebruik van materialen en grondstoffen, onderdelen of producten en het creëren van nieuwe materialen en producten die circulariteit faciliteren. Het draagt bij aan de versnelde ontwikkeling en implementatie van innovaties voor tenminste 80% circulaire en duurzame waardeketens in 2050. In 2030 worden 50% minder primaire grondstoffen gebruikt. De nadruk ligt op de sluiting van de koolstofketen. Waar nieuwe koolstofhoudende grondstoffen nodig zijn kan onder andere biomassa worden ingezet. Er zijn vier programmadelen:
In *Circulaire grondstoffen en producten* worden kennis en innovaties ontwikkeld voor omzetting van CO_2 en CO uit proces- en verbrandingsgassen naar grondstoffen en producten (CCU), (plus eventueel Direct Air Capture, DAC). Daarnaast worden processen ontwikkeld voor voorbewerking en chemische recycling van afval en plastic, en voor het sluiten van de non-ferro metaalketen via karakterisering, scheiding en recycling. In *biomassa gebaseerde grondstoffen en producten* worden routes voor hoogwaardige, onderscheidende inzet onderzocht. Doel is om suppletie met 20% niet-fossiele koolstof toepasbaar te maken voor kringloopsluiting waar dat op een andere manier niet mogelijk is. Parallel wordt onderzoek gedaan naar ontwerp van optimaal duurzame circulaire waardeketens met minimale koolstof footprint, cascadering, en nieuwe businessmodellen. Ten behoeve van het succes en de snelheid van de omwenteling is er aandacht voor maatschappelijke acceptatie, gedrag en economische inbedding. Om de CO_2-emissiereductiedoelstelling op korte termijn te kunnen halen is een vierde programmadeel gewijd aan *toepassing van CCS*. Hierin zijn alle activiteiten gericht op het versneld en kosteneffectief inzetten van CCS bij bestaande installaties, bijvoorbeeld bij de productie van blauwe waterstof. Onderwerpen zijn procesintegratie en optimalisatie van het afvangproces; transport, opslag en slimme monitoring, en maatschappelijke en systeemvragen.

MMIP 7. Een 100% CO_2-vrij industrieel warmtesysteem. Dit programma richt zich op ontwerp en (her) inrichting van klimaatneutrale energie- en warmtesystemen voor industriële clusters en bedrijven en optimale proces-efficiency. In 2050 is de warmtevoorziening voor alle temperatuurniveaus volledig CO_2-vrij. De warmtevraag is drastisch gereduceerd door de toepassing van efficiënte processen en wordt ingevuld met duurzame bronnen (elektriciteit,

geothermie, biomassa en duurzame gassen). In 2030 is door *power to heat* oplossingen en inzet van duurzame warmtebronnen minimaal 5,3 Mton CO_2-emissiereductie en een energiebesparing van 93 PJ bereikt. Deze omslag is niets minder dan een revolutie. De huidige praktijk moet omgebouwd worden naar een systeem met maximale toepassing van circulaire warmte – het opwaarderen van restwarmte in plaats van emitteren naar het milieu. Tot 2030 richt innovatie zich op het versneld beschikbaar krijgen van technologie voor temperaturen tot ongeveer 300 °C, zoals warmtepompen, door standaardisatie, modularisatie en ontwikkeling van projectmatige aanpak voor ontwerp en implementatie. Tegelijkertijd wordt technologie ontwikkeld die na 2030 in het hoogste temperatuursegment voor een omslag zorgt. Daarnaast wordt kennis opgebouwd voor optimale warmtebenutting in het systeem door het wegnemen van niet-technologische barrières.

MMIP 8. Maximale elektrificatie en radicaal vernieuwde processen. Dit programma is gericht op de ontwikkeling van kennis en kosteneffectieve innovaties voor volledig klimaatneutrale productieprocessen in 2050, optimaal geëlektrificeerd en volledig geïntegreerd in het duurzame energiesysteem. Industriële processen worden waar mogelijk elektrisch aangedreven, maken gebruik van klimaatneutrale (circulaire) grondstoffen en vervullen een belangrijke rol bij de levering klimaatneutrale secundaire grondstoffen, energiedragers, eindproducten, flexibiliteit en energieopslag. In 2030 is de industrie in staat het variabele vermogen aan duurzame elektriciteit volledig op te nemen.
Uitdagingen zijn kostenreductie en opschaling elektrische waterstofproductie en de ontwikkeling van klimaatneutrale brandstoffen en moleculen (in samenwerking met MMIP 13). Ontwikkeling van elektrische apparaten en elektrisch aangedreven processen vergroten de mogelijkheden voor elektrificatie. Combinatie met digitalisering biedt daarnaast richting 2050 kansen voor decentrale productieprocessen. Hiervoor is nieuw kennis over veiligheid en *proces control* nodig. Parallel wordt onderzoek gedaan naar maatschappelijke en systeemimplicaties van industriële elektrificatie en wordt nadrukkelijk gestuurd op radicale procesvernieuwing en disruptieve innovaties die na 2030 het verschil moeten gaan maken.

MMIP 9. Innovatieve aandrijving en gebruik van duurzame energiedragers voor mobiliteit. Centraal in de vergroening van de mobiliteitssector staat de beweging naar elektrisch aangedreven voertuigen, die hun energie betrekken uit batterijen of brandstofcellen. Het kabinet streeft ernaar dat in 2030 alle nieuw verkochte personenauto's zero-emissie zijn. Elektrisch vervoer vereist integratie van het energiesysteem en het mobiliteitssysteem via *smart grids* en draagt bij aan netbalancering en transport en buffering van duurzaam opgewekte energie. Dit vraagt een goede integratie van het mobiliteits- en energiesysteem, die samenkomen in de gebouwde omgeving. Waar elektrische aandrijving in personenauto's al doorbreekt, vraagt dit in de zwaardere toepassingen (vracht, maritieme sector en luchtvaart) nog veel innovatie op nieuwe batterijtechnologie (celtechnologie, systemen en productie), aandrijfsystemen, slimme laadinfrastructuur en de ontwikkeling van brandstofcel-elektrische toepassingen.
Dit betekent tevens dat voer- en vaartuigen met verbrandingsmotoren de komende decennia nog een significant onderdeel van het mobiliteitssysteem uitmaken. Door enerzijds het ontwikkelen (in samenwerking met MMIP 8), voldoende beschikbaar maken en toepassen van hernieuwbare brandstoffen met een lage directe en indirecte CO_2-emissie, zoals biobrandstoffen en synthetische brandstoffen, en anderzijds het ontwikkelen van zuinigere verbrandingsmotoren voor nieuwe en hoge *blends* van (uiterlijk in 2050 voor 100%) hernieuwbare brandstoffen kan ook dit deel van de mobiliteit worden verduurzaamd.

MMIP 10. Doelmatige vervoersbewegingen voor mensen en goederen. Een belangrijke doorbraak in het verduurzamen van mobiliteit komt door het anders en slimmer inrichten van het systeem (Mobility als a Service; MaaS). Nieuwe concepten waarbij de mobiliteitsbehoefte van personen wordt geoptimaliseerd door flexibel te switchen tussen verschillende vervoermiddelen (lopen, (deel)fiets, OV, deelauto, (water)taxi, huurconcepten) om vlot,

veilig, comfortabel, duurzaam en betaalbaar te reizen. Ontwikkelingen in de ICT en *big data* bieden de mogelijkheden om mobiliteit op maat aan te bieden. Innovaties, zoals zelfrijdende auto's, worden hieraan in de toekomst toegevoegd.
Ook in het goederenvervoer gaat veel veranderen. Door de uitrol van succesvolle platforms voor het uitwisselen/bundelen van lading, het inzetten van zero-emissie stadsdistributie en het ontwikkelen van een *physical internet* voor vracht, is het mogelijk om beladingsgraden te optimaliseren en de *modal shift* naar spoor of water te faciliteren. Daarnaast ontstaan alternatieve opties voor vervoer, zoals buizentransport (incl. hergebruik bestaande infrastructuur) en "exotische concepten" zoals hyperloop, waardoor op termijn de snelheid en duurzaamheid van transport worden verhoogd. Concepten die mobiliteit overbodig maken behoren in de toekomst ook tot de mogelijkheden.

MMIP 11. Klimaatneutrale productie food en non-food. De inzet van MMIP 11 is het realiseren van de reductie van broeikasgasemissies (CO_2, methaan, en lachgas) uit de productie van food en non-food. Deze reductie komt in samenhang en balans tussen plantaardige productie, bodem en landgebruik enerzijds en dierlijke productiesystemen anderzijds.
Voor landbouwproductie vormt de bodem de basis, met verschillende impact op het klimaat. Aan de ene kant is het een emissiebron vanwege verbranding van veen in veenweide-gebieden, en lachgasproductie in combinatie met bemesting, maar aan de andere kant kan er juist ook koolstof worden vastgelegd (zie ook MMIP 12). In dit MMIP wordt met kennis en innovatie een bijdrage geleverd aan de verlaging van de emissies en een verhoging van de vastlegging.
Een reductie in de emissies in de veehouderij kan op twee manieren. Ten eerste dieren minder methaan laten uitstoten door pens- en darmfermentatie, en ten tweede zorgen dat emissies uit de mest in stal en opslag worden verlaagd.
Voor zowel het plantaardige als het dierlijke productiesysteem moet een gezond bedrijfseconomisch model worden ontwikkeld om de bijdrage aan de klimaatdoelstelling uitvoerbaar te maken.

MMIP 12. Land en water optimaal ingericht op CO_2-vastlegging en gebruik. De vraag naar voedsel en diervoer blijft constant, maar die naar biomassa als grondstof voor materialen, biobrandstoffen en als vastlegging van koolstof in de natuur zal toenemen. Dit draagt bij aan emissiereductie in zowel landbouw als in andere sectoren. MMIP 12 gaat daarom over het verhogen van de biomassaproductie in de groene ruimte, en in de tot nu toe vrijwel onontgonnen blauwe ruimte. Daarbij speelt zeewier een grote rol, moet de efficiëntie van de fotosynthese worden verdubbeld, en legt de natuur meer koolstof vast. Deze verhoogde koolstofvastlegging gaat samen met eiwitproductie, waardoor nieuwe producten voor humane consumptie in het verschiet liggen.
Als grote randvoorwaarde geldt hierbij dat zowel producentengedrag als consumentengedrag een eminente impact hebben. Voor de producent is de missie niet alleen een energiegebruiks-reductie naar emissieloos, maar een significante opwek in 2050. Hierbij horen breed in te zetten kleinschalige na-oogst behandelingen en opwektechnologieën. Voor het consumentengedrag is de innovatieopgave hoe een halvering van de *footprint* door aankoopkeuzes is te bereiken, zowel voor food als voor non-food.

MMIP 13. Een robuust en maatschappelijk gedragen energiesysteem. Dit MMIP ontwikkelt kennis en realiseert innovaties voor een efficiënte transitie naar een robuust en maatschappelijk gedragen energiesysteem op zowel lokale, regionale, nationale en Noordwest Europese schaal. Deze kennisontwikkeling richt zich op de eerste plaats op het gezamenlijk adequaat nemen van, met hoogwaardige kennis en informatie onderbouwde, besluiten. Ook economische aspecten spelen hierbij een rol, zoals verdienmodellen die enerzijds zorgen voor zo laag mogelijke maatschappelijke kosten en de juiste prikkels naar energieproducenten en gebruikers en anderzijds kansen geven aan nieuwe diensten en producten. Dit MMIP zal tevens veel aandacht besteden aan onderzoek en ontwikkeling voor een doelmatig ontwerp en

beheer van kostenefficiënte, geïntegreerde en interacterende energie-infrastructuur en de rol van digitalisering hierin. Belangrijk hierbij is het creëren van voldoende flexibiliteitsopties die vraag en aanbod van energie (op alle relevante tijdschalen) in balans brengen, bijvoorbeeld middels *demand-side management*, interconnectie en conversie en opslag van energie. Hierbij zal specifieke aandacht worden besteed aan: *power-to-molecules*, fysische opslagmethodes, en thermische opslag. Tenslotte zijn er uitdagingen met betrekking tot hybridiseren van grootschalige (industriële) energievragen en aanpassingen aan de transmissie- en energietransport-infrastructuur, zoals benodigde netverzwaring, flexibilisering van het gasnet en warmtetransport. Al deze veranderingen hebben impact op de leefomgeving. Daarom zal dit MMIP ook kennis en innovaties ontwikkelen die zorgen voor een efficiënte, ecologisch en landschappelijk verantwoorde ruimtelijke inpassing met een maximaal maatschappelijk draagvlak.

D4 Arbeidsmarkt & Scholing

De transitie naar een duurzame economie, waar de energietransitie deel van uitmaakt, heeft impact op de arbeidsmarkt. Om het Klimaatakkoord uit te voeren zijn in de maakindustrie, bij netbeheerders en energiebedrijven, in de installatie- en onderhoudsbranche, chemische industrie en bij bouwbedrijven vele tienduizenden extra werknemers nodig. Anderen zullen in de traditionele industrieën juist hun baan (dreigen te) verliezen. Ook verandert veel bestaand werk van karakter, waardoor andere vaardigheden en daarmee toekomstgerichte ontwikkeling nodig zijn. Daarnaast is technologische innovatie nodig, omdat duurzame energie met de huidige technieken beduidend arbeidsintensiever is dan fossiele opwekking, waardoor welvaartsverlies dreigt. Om de betaalbaarheid, snelheid en het draagvlak van de doelstellingen uit het Klimaatakkoord te vergroten is het cruciaal om de economische en (inclusieve) werkgelegenheidskansen van dit proces te verzilveren en mogelijke knelpunten in de vraag naar werkenden tijdig te ondervangen en sociale risico's die hierbij horen op een passende wijze op te vangen. De kwaliteit van (nieuwe) banen moet daarbij op orde zijn. Dit alles is niet uniek voor de energietransitie, maar geldt ook voor andere grote transities zoals de opkomst van een circulaire economie, digitalisering en robotisering. Onderscheidend is wel dat de overheid een belangrijke aanjager van deze transitie is. Tot slot is niet alleen aandacht nodig voor verandering van beroepen en werkgelegenheid, maar ook voor de houding en het gedrag van mensen. Bescherming van de aarde raakt niet alleen (toekomstige) werkenden in de bovengenoemde sectoren, maar alle mensen en beroepen.

Krachtig, vernieuwend en efficiënt samenwerken

De grootte van de met elkaar verbonden uitdagingen op het gebied van de energie- en klimaattransitie[93] vraagt om een gezamenlijk, langdurig en sectoroverstijgend commitment voor wat betreft de ontwikkelingen op en de gevolgen voor de arbeidsmarkt. *Alle* partijen aan de klimaattafels moeten een bijdrage leveren én krachtig, vernieuwend en efficiënt samenwerken. Zelfs met sectoren van buiten de klimaattafels, aangezien daar ook werknemers zitten die mogelijk in de toekomst kunnen werken voor de energietransitie (krimpsectoren). Een integraal, breed gedragen en proactief arbeidsmarktbeleid van alle partners is nodig, aansluitend op bestaande samenwerkingen en (cao-)afspraken in regio's en sectoren. Als het met gericht, gezamenlijk beleid lukt om de energietransitie aantrekkelijker te maken om aan te werken en in te investeren, biedt dat Nederland volop kansen. Allereerst op een duurzamere en meer inclusieve toekomst, maar ook op een innovatieve economie met toekomstgerichte, schone en zekere banen waar meer mensen van kunnen profiteren. Veel mensen ervaren die arbeidsmarktkansen op dit moment niet, of verwachten dat de energietransitie tot meer lasten zal leiden. Krachtig samenwerken helpt niet alleen om aan voldoende goed gekwalificeerde werkenden te komen, maar ook om de transitie inclusief te maken.

Allereerst is het nodig om méér mensen aan te trekken met aantrekkelijk werk, goede arbeidsvoorwaarden en perspectief op ontwikkeling en werk. De overheid en overheidsorganisaties, waaronder het UWV, dragen zorg voor de noodzakelijke randvoorwaarden om te zorgen dat werkenden en werkzoekenden, ook mensen met een afstand tot de arbeidsmarkt, in staat zijn regie te pakken over leven en werk. Dit geldt zeker ook voor werkenden die hun taken/werk zien veranderen. In de tweede plaats is het zaak dat de huidige én toekomstige werkenden en bedrijven zich veel meer dan nu blijven ontwikkelen door responsief leren op maat, in intensieve samenwerking met het bedrijfsleven en vakbonden. Intensieve samenwerking van sociale partners, kennisinstellingen en overheden is ook van belang om via de leercurve de kwaliteit en productiviteit te verhogen. Al met al is een sterke leer- ontwikkelcultuur nodig in bedrijven, met voldoende veiligheid, tijd, ruimte en onafhankelijk advies voor werkenden om regie te kunnen nemen. Tot slot is het nodig om met

[93] De 'klimaat- en energietransitie' duiden we in dit hoofdstuk kortheidshalve aan met 'energietransitie'.

gerichte technologische en sociale innovatie de productiviteit te verhogen en het werk slimmer te organiseren rond de beschikbare menskracht.

Voor de langere termijn is het belangrijk dat alle leerlingen, ook de leerlingen in het funderend onderwijs, de juiste leerstof en leerhouding mee krijgen om goed om te kunnen gaan met grote maatschappelijke transities, zoals de energietransitie. Dat vraagt om continue evaluatie en actualisering van het curriculum. Maar ook om een gedegen en integrale visie van scholen op de manier waarop zij lesgeven over deze transities en de leeromgeving waarin dit onderwijs plaatsvindt. Een basisvoorwaarde om hier aan te kunnen voldoen is voldoende en goed onderwijspersoneel dat in staat wordt gesteld om zich te ontwikkelen en bijscholing te volgen.

Het SER-advies Energietransitie en Werkgelegenheid (2018)[94] bevat de uitgangspunten en zeven handvatten voor dit toekomstgerichte onderwijs- en arbeidsmarktbeleid, waarvoor in de loop van de tekst concrete afspraken zijn uitgewerkt.

- Integrale **human capital agenda's** met samenhangende, breed gedragen arbeidsmarkt-agenda's voor de middellange en lange termijn, waarin ook sociale gevolgen aan bod komen. Net als in de zorg of in het Techniekpact kan een plan uit landelijke afspraken en regionale actieplannen bestaan.
- **Vertaling** van nationale en sectorale afspraken **naar regionaal-economische agenda's**, waarbij opgetelde regionale initiatieven leiden tot nationale doelen. Ook verknoping van uitvoerend regionaal beleid met sectorale activiteiten (o.a. cao, O&O, sociale plannen) is noodzakelijk.
- **Modulair en responsief onderwijs**, dat is ingebed in een **sterke, positieve** ontwikkel- en **leercultuur** en voortbouwt op bestaande goede initiatieven, structuren en (cao-) afspraken.
- **Een inclusieve aanpak**, die afspraken bevat om het beschikbare arbeidspotentieel beter te benutten. Het gaat bijvoorbeeld om meer gewerkte uren en een grotere arbeidsdeelname van vrouwen, maar ook om mensen met een arbeidsbeperking en andere groepen met een afstand tot de arbeidsmarkt, die door nieuwe technologie complexer werk kunnen doen.
- Streven naar(de sociale infrastructuur voor) **goede en eerlijke arbeidsvoorwaarden**, -omstandigheden en -verhoudingen en medezeggenschap **in (nieuwe) deelsectoren**, die relevant zijn voor de energietransitie.
- Verbetering van regionale en sectorale **arbeidsmarktinformatie** en **inzicht in toekomstige arbeidsmarktbehoeften**. Die informatie is o.a. nodig om per klimaattafel systematisch de effecten van maatregelen te monitoren en een praktische impactanalyse uit te voeren. De taakgroep zal daarnaast nader onderzoek moeten (laten) uitvoeren naar de effecten van de energietransitie op de arbeidsproductiviteit in de sector.[95]
- **Werkgelegenheidsverlies** eerlijk en inclusief **opvangen** door werkenden daarop tijdig voor te bereiden, hun ontwikkeling en mobiliteit te faciliteren en door arbeidsmarkt- en sociale gevolgen passend op te vangen waar dat niet mogelijk blijkt met bestaande middelen. Vanuit het publieke belang, als aanjager en als wetgever heeft de Rijksoverheid een bijzondere verantwoordelijkheid en rol. Waar de transitie gepaard gaat met werkgelegenheidsverlies is in het kader van een 'just transition' een aanpak nodig die werkenden daarop tijdig voorbereidt, hun ontwikkeling en mobiliteit faciliteert en hen indien nodig financieel compenseert. Dit is een verantwoordelijkheid van alle betrokken partners.

---

[94] SER (2018) Energietransitie en werkgelegenheid. Kansen voor een duurzame toekomst. Advies 18/03.

[95] Met bestaande technologieën lijkt energieproductie arbeidsintensiever te worden: er zijn meer mensen nodig om onze stroom en warmte te produceren. Technologische innovatie moet welvaartsverlies voorkomen door de energietransitie slimmer uit te voeren.

Om tot gedragen afspraken over arbeidsmarkt en scholing te komen is een taakgroep geformeerd over sectoren heen, waarin een brede groep werkgevers-, werknemers- en onderwijspartijen en ministeries is vertegenwoordigd.[96] De deelnemende organisaties committeren zich aan alle afspraken in dit hoofdstuk en aan de individuele en gezamenlijke uitwerking en uitvoering daarvan.

Afspraken:

Partijen spreken het volgende af:

Integrale arbeidsmarktagenda's

a. De vijf sectortafels stellen elk, ondersteund en aangespoord door de taakgroep, in de eerste helft van 2019 een sectorale onderwijs- en arbeidsmarktagenda[97] op met een (periodiek te actualiseren) uitwerking naar een uitvoeringsagenda voor de komende vijf jaar en een actieagenda voor het komende jaar. Afhankelijk van de aard en omvang van de opgaven en de bestaande sectorale afspraken en structuren, kan de aanpak en het ambitieniveau per sector verschillen. De sectortafels stellen met behulp van de taakgroep en in overleg met (voor zover niet al aan de tafel aanwezige relevante) sectorale sociale partners, onderwijspartijen, overheden en andere belanghebbenden de invulling van de agenda. Om daartoe te komen maken zij een analyse van enerzijds de belangrijkste sectorale kansen en knelpunten op het terrein van arbeidsmarkt en anderzijds van (het bereik en de impact van) bestaande initiatieven die benut en/of versterkt kunnen worden om daaraan een vervolg te geven. De rol van de taakgroep is om aan te jagen, inhoudelijke en procesmatige ondersteuning te bieden en relevante partijen te betrekken en te verbinden.

b. De taakgroep verbindt de sectorale agenda's tot een overkoepelende arbeidsmarktagenda, met aandacht voor een goede fasering en cross-sectorale aspecten; de verbinding tussen regio's en sectoren; monitoring van arbeidsmarkteffecten en de inbedding in bredere thematiek zoals arbeidsmarktkrapte, een leven lang ontwikkelen, digitalisering en circulaire economie; en aansluiting op bestaande initiatieven.

c. In de arbeidsmarktagenda's is aandacht voor de volgende punten:
   - De arbeidsmarktagenda maakt verbinding tussen sectorale innovatieopgaven (kennis- en innovatieagenda) en de ontwikkeling van mensen (*Human Capital Agenda*), met als doel om technologische en sociale innovatie hand in hand te laten gaan. Partijen kunnen daarbij samenwerken met en leren van de *Human Capital Agenda* van de Topsector Energie.
   - De arbeidsmarktagenda maakt onderscheid tussen acties op de korte termijn (o.a. beschikbare arbeidscapaciteit beter benutten voor tekorten) en de lange termijn (o.a. plek van duurzaamheid in het onderwijs, maatregelen in deelsectoren die krimpen als gevolg van de energietransitie, inhoudelijke vernieuwing van beroepen).
   - Om sectoren aantrekkelijk te maken/houden en mensen een goede werkplek te bieden, besteedt de arbeidsmarktagenda aandacht aan het belang van plezierig, leerzaam en veilig werk onder goede arbeidsvoorwaarden, -omstandigheden en -verhoudingen, en aan voldoende stage- en opleidingsplaatsen ongeacht economische conjunctuurschommelingen. Sociale partners kunnen daarbij inspiratie halen uit afspraken in de zorgsector op grond van de arbeidsmarktagenda 'Aan het werk voor

[96] Deelnemende organisaties in de taakgroep zijn FNV, CNV, VCP, VNO-NCW, MKB, LTO Nederland, Techniekpact, Topsectoren, Bouwagenda, FME, Netbeheer Nederland, Werkgeversvereniging WENB, MBO Raad, SBB, Vereniging Hogescholen, VSNU, de Ministeries van EZK, SZW en OCW, VNG, UWV, Jonge Klimaatbeweging, Koepel Energie en Klimaat, Planbureau voor de Leefomgeving, SER-voorzitter Mariëtte Hamer.

[97] De afspraken in dit hoofdstuk zijn gericht op onderwijs- en arbeidsmarktagenda's, ook daar waar kortheidshalve is gekozen voor de term 'arbeidsmarktagenda'.

ouderen'. In de zorgsector monitort een landelijke regiegroep de agenda actief en heeft die agenda bijgedragen aan het maken van cao-afspraken.
- In de arbeidsmarktagenda's is aandacht voor werkenden die hun baan dreigen te verliezen. Mogelijke instrumenten zijn een regelmatig gesprek over ontwikkelingsmogelijkheden, loopbaanadvisering, voldoende opleidingsbudget, gericht voorkomen van baanverlies en ondersteuning bij (intersectorale) mobiliteit. De vakbeweging draagt het belang van (tijdige) scholing en ontwikkeling van werkenden actief uit via de vakbondsadviescentra en andere relevante projecten.
- De arbeidsmarktagenda bevat acties om meer mensen aan te trekken tot de technische sectoren, zowel vanuit het initiële onderwijs als door nieuwe groepen aan te trekken. Daarbij valt te denken aan werkzoekenden en specifieke groepen zoals statushouders. Dit betekent dat er nadrukkelijk verbinding moet worden gezocht met het sociale domein.
- In de arbeidsmarktagenda's wordt zoveel mogelijk slim en efficiënt aangehaakt op bestaande infrastructuren en initiatieven. Dit minimaliseert bestuurlijke drukte en legt de nadruk op het behalen van concrete resultaten alsook het zichtbaar maken van deze resultaten.

d. De sectorale agenda's vertrekken vanuit de belangrijkste arbeidsmarkt- en scholingsopgaven in de sector en sluiten nauw aan op bestaande initiatieven[98] en afspraken van sociale partners, onderwijspartijen, overheden en andere betrokkenen.

- **Landbouw en landgebruik**. Belangrijke opgaven gaan over het permanent ontwikkelen van mensen, technieken en onderwijscurricula, vertalen van nieuwe kennis en vaardigheden in de beroepspraktijk en tijdig anticiperen op nieuwe arbeidsmarktniches met scholing en beroepsvereisten. Bij het uitwerken van een sectorale agenda kan de sector aansluiten op innovatieprogramma's van Ministeries (waaronder LNV) en topsectoren Agri & Food en Tuinbouw & Uitgangsmateriaal. Het Groenpact initieert, ondersteund door de taakgroep en de sectorale borgingscommissie, de dialoog met branches, werknemers, onderwijs en overheden over de sectorale uitdagingen in het Klimaatakkoord. Het doel daarvan is tot afspraken te komen over gedeelde prioriteiten, een gezamenlijke aanpak en voldoende anticiperend vermogen. Daarbij zijn er ook werkgelegenheidskansen buiten de sector, zoals bij het opvangen van de energieklimaattransitie in steden door inzet van groen.

- **Elektriciteit**. In de elektriciteitssector kampen vooral netbeheerders en betrokkenen bij Wind op Zee met schaarste aan arbeidskrachten. In nieuwe (deel)sectoren is aandacht nodig voor veilig en gezond werk. Baanverlies gaat een rol spelen in kolen- en mogelijk gascentrales. Actieve begeleiding en scholing naar ander werk is wenselijk. Waar dat mogelijk is, gebeurt dat bij voorkeur naar (duurzame banen in) sectoren waar werkgelegenheid ontstaat om zo tekorten te verminderen. Voor technici zijn er kansen in de aanleg van een duurzame energie-infrastructuur gebaseerd op elektrificatie en in de toekomst waterstof en groen gas De Topsector Energie heeft met CAREER een landelijk platform gerealiseerd waar publiek-private en sociale partners samenwerken aan het arbeidsmarkt- en scholingsvraagstuk rondom offshore wind.

- **Industrie**. De sector signaleert een groot gebrek aan goed opgeleid personeel, met name in de installatie- en onderhoudsbranche en in de maakindustrie. Baanverlies

[98] Een belangrijke bestaande structuur vormen de topsectoren, waarbij het zaak is ook werknemers(partijen) goed te (blijven) betrekken. Voor de energietransitie zijn met name de Human Capital Agenda's van de topsectoren Energie, Chemie, High Tech Systemen en Materialen, Agri & Food, Tuinbouw & Uitgangsmateriaal en Logistiek van belang. De HCA's van deze topsectoren worden versterkt door hieraan ook nieuwe actielijnen toe te voegen, die er specifiek op gericht zijn uitstromende medewerkers uit (sub)sectoren die krimpen als gevolg van de transitie te helpen zich om te scholen naar beroepen waar door de transitie groei ontstaat.

gaat een rol spelen in de gas- en oliewinning en –toelevering en in raffinaderijen. Actieve begeleiding en scholing naar sectoren waar werkgelegenheid ontstaat is wenselijk, zowel voor de mensen die het betreft als om in die sectoren tekorten te verminderen. De sectortafel wil zich behalve op grotere (zij)instroom richten op permanente ontwikkeling van mensen, bedrijven en innovatie. Bij het uitwerken van een sectorale agenda kan de sector aansluiten op de implementatieagenda 2018-2022 van *smart industry*, de topsectoren Chemie en High Tech Systemen en Materialen.

- **Gebouwde omgeving**. Onder meer netbeheerders, installateurs en bouwbedrijven concurreren om schaars personeel met diverse andere sectoren. Behalve instroom, zij-instroom en behoud van voldoende werkenden willen sectorale partijen werken aan slimme inzet van mensen en permanente ontwikkeling van mensen, bedrijven en innovatie. De tafel gebouwde omgeving heeft in samenwerking met de Bouwagenda een landelijk breed gedragen 'Intentieverklaring arbeidsmarkt en scholing in wijkgerichte aanpak' opgesteld, die onder meer geïmplementeerd wordt in de regionale publiek-private samenwerkingen. Daarnaast is een specifiek convenant 'mbo-aanbod klimaattechniek' opgesteld. Het programma De Uitdaging werkt aan het oplossen van tekorten door innovatie, leren in het werk en de onderwijsketen te betrekken in de verduurzamingsopgave in de gebouwde omgeving. Voor het slagen van de afspraken aan de tafel gebouwde omgeving is het nodig, dat de betrokken partijen ook met elkaar op regionaal en lokaal niveau tot samenwerking komen op het gebied van menselijk kapitaal. Het goed inrichten van die samenwerking biedt allerlei werkgelegenheidskansen voor 'groene banen' .

- **Mobiliteit**. Belangrijke opgaven zijn de omslag van fossiel naar elektrisch aangedreven voertuigen en het bewerkstelligen van voldoende laadvoorzieningen voor elektrisch vervoer. Meer elektrisch (personen)vervoer werkt door in het type onderhoud en leidt tot een grotere nadruk op IT-vaardigheden van werkenden in garages en verwante (auto)bedrijven. In de technische curricula van mbo-, hbo- en wo-opleidingen krijgt elektrisch vervoer steeds meer aandacht, maar voldoende gekwalificeerd personeel blijft vooralsnog een uitdaging. In het goederenvervoer zijn digitale vaardigheden steeds belangrijker en groeit de behoefte aan goed opgeleide, zelfredzame professionals. Bij het uitwerken van een sectorale agenda kan de sector deels aansluiten op de human capitalagenda van de Topsector Logistiek, die aandacht vraagt voor een flexibele en innovatie kennisbasis, kennisdisseminatie in de sector en sociale innovatie

e. In het vernieuwde Techniekpact is de klimaatopgave als een van de maatschappelijke opgaven benoemd waaraan invulling moet worden gegeven. De ondersteuning van regionale initiatieven die raken aan de energietransitie, wordt daarvoor uitgebreid. Techniekpactregio's worden bovendien gestimuleerd initiatieven te ontplooien of uit te breiden die bijdragen aan het verminderen van arbeidsmarktknelpunten. Deze beide lijnen worden expliciet opgenomen in de opdracht van EZK, SZW en OCW aan het Huis van de Technologie in oprichting voor de uitvoering van het Techniekpact. Koplopers, goede (regionale) voorbeelden en partijen die graag willen bijdragen, staan daardoor in goede verbinding met landelijke partijen die hen kunnen ondersteunen bij de doorontwikkeling van hun initiatieven.

f. De overheid expliciteert wat zij kan bijdragen in haar opdrachtgeverschap (o.a. aanbestedingen) aan het bieden van zekerheid op de langere termijn. Die zekerheid is nodig voor sectoren, onderwijspartijen en decentrale overheden om langetermijninvesteringen in leren en innoveren te kunnen doen. Naast anderen in staat stellen om te investeren, heeft de overheid zelf ook een belangrijke rol om de klimaattransitie eerlijk en inclusief te laten verlopen.

Vertaling naar uitvoering en regionale[99] sociaal-economische agenda's

a. De SER gebruikt zijn aanjaagfunctie[100] op het terrein van een leven lang ontwikkelen om op het terrein van de energietransitie in regio's en sectoren een slagvaardige en gecoördineerde verbinding te leggen van goede initiatieven en bestaande en nieuwe structuren. Daarbij gaat het om de verbinding met bestaande initiatieven als de Topsectoren, Techniekpact, Groenpact, Industriecoalitie, Bouwagenda, de diverse onderwijsakkoorden en het programma De Uitdaging. Speciaal zal de SER blijven letten op goede inbedding van *human capital* in de regionale energiestrategieën: een goede arbeidsmarktparagraaf in die regionale energiestrategieën zou een basis kunnen vormen voor gedegen arbeidsmarktplanning. De SER jaagt aan, ondersteunt, verbindt, rapporteert periodiek aan de taakgroep en legt daarbij verbindingen met de bredere context van een leven lang ontwikkelen. De SER benut de bestaande nauwe samenwerking met het Techniekpact, die is ontstaan door de aanjaagfunctie van een leven lang ontwikkelen, en zoekt daarbij een goede verbinding met (initiatieven vanuit) werknemerszijde.

b. De sectortafels kiezen in de uitvoering van de arbeidsmarktagenda's voor een lerende aanpak vanuit regionale publiek-private samenwerkingen van bedrijven, vakbonden, overheden, publieke en private onderwijs- en kennisinstellingen (liefst MBO-HBO-WO) en brancheopleiders. Desgewenst wordt eerst ervaring opgedaan in lokale experimenten met fieldlabs en *learning communities*, zoals bijvoorbeeld is beoogd met de 'Intentieverklaring arbeidsmarkt en scholing in de wijkgerichte aanpak' en het programma De Uitdaging. De taakgroep gaat met sectoren in gesprek over wat nodig is om te zorgen dat niet alleen *in* lokale samenwerking lerend vermogen ontstaat (project), maar ook *tussen* projecten, waardoor de aanpak van verduurzaming steeds beter en efficiënter kan verlopen (programma). De taakgroep kan sectorale partijen ondersteunen bij het vormgeven van een lerende aanpak en het wegnemen/adresseren van gesignaleerde belemmeringen. De Centra voor Innovatief Vakmanschap (MBO), Centres of Expertise (HBO) en het samenwerkingsverband 4TU van technische universiteiten bieden hun betrokkenheid aan, waar mogelijk in samenwerking. Die betrokkenheid richt zich ook op de verbinding met innovatieagenda's en ontwikkeling van de regio, of de Regionale investeringsfondsen (RIF's).

c. Technische brancheorganisaties stimuleren, in samenspraak met de vakbonden, dat hun leden in publiek private samenwerkingen voldoende leerwerk- en stageplekken beschikbaar stellen voor een vruchtbare kruisbestuiving tussen leren en werken – ook als het economisch minder goed gaat. Zij inventariseren samen de mogelijkheden om via O&O-fondsen vouchers uit te geven voor ontwikkeling en (loopbaan)begeleiding. Technische brancheorganisaties maken daarnaast met hun leden afspraken over hun opleidingscapaciteit met de intentie om tot afspraken over baan-/werkgaranties te komen om daarmee de instroom te verhogen. Hierin hebben de opleidingsbedrijven/ bedrijfstakscholen een belangrijke rol. Overheden inventariseren of de gunningscriteria in aanbestedingen voldoende ruimte voor opleiden door opdrachtnemers bieden. SBB zet zich specifiek in voor (de erkenning van) voldoende leerwerk- en stageplekken in het MBO.

d. De 'Intentieverklaring arbeidsmarkt en scholing in de wijkgerichte aanpak' is opgesteld om de gezamenlijke arbeidsmarkt- en scholingsopgaven van de sectortafels gebouwde omgeving (o.a. huizen en gebouwen, energie-infrastructuur, ondergrondse infra), mobiliteit (o.a. laadvoorzieningen elektrisch vervoer) en elektriciteit (o.a. bekabeling) in

[99] Uitgangspunt is om zoveel mogelijk aan te sluiten bij de arbeidsmarktregio's. Een arbeidsmarktregio is een afgebakend gebied waarbinnen dienstverlening wordt verleend door UWV en gemeenten aan werkzoekenden en werkgevers. Per 1 januari 2013 zijn er 35 arbeidsmarktregio's.

[100] https://www.rijksoverheid.nl/documenten/kamerstukken/2018/09/27/kamerbrief-leven-lang-ontwikkelen.

de verduurzaming van wijken het hoofd te bieden. Die verklaring is erop gericht ontwikkeling van vaardigheden, technologie en werkprocessen te verbinden in een lerende wijkaanpak vanuit hechte samenwerking van bedrijven, werkenden, overheid en de brede onderwijskolom. Werkgeverspartijen overleggen daarbij, in nauwe afstemming met die partijen, over het slim organiseren van het werk en over de beschikbare menskracht. De nationale intentieovereenkomst wordt door middel van regionale publiek-private samenwerkingen ingebed in de wijkenaanpak in het Klimaatakkoord. Bezien wordt hoe toeleveranciers meegenomen worden in de wijkenaanpak. De taakgroep biedt waar nodig ondersteuning voor deze aanpak en verspreidt leerervaringen naar andere sectoren. Als specifieke uitwerking voor het MBO wordt bovendien het Convenant MBO-aanbod voor de Klimaattechniek gesloten, met als doel te komen tot een MBO-aanbod voor bekostigd en niet-bekostigd onderwijs, dat zich richt op beroepen in de energietransitie, circulariteit en klimaatadaptatie; voldoende instroom; werkgaranties en opleidingen binnen bedrijven en waarborgen in de continuïteit van de (ver)bouwstroom.

e. Partijen spreken af Regio Deals voor te bereiden rond de belangrijkste transitieopgaven. Voor versterking van regionale opgaven heeft het kabinet de Regio Envelop beschikbaar gesteld. Hieruit worden Regio Deals ondersteund die meervoudige opgaven in de regio aanpakken. De openstelling voor de tweede tranche Regio Deals is in september 2018 gesloten. Veel voorstellen uit de tweede tranche zijn al gericht op de meervoudige opgaven van CO_2-reductie en versterking van de regionale economie en arbeidsmarkt. Voor de derde tranche zullen partijen gezamenlijk aanvullende voorstellen uitwerken voor regio deals die het Klimaatakkoord ondersteunen.

f. In lijn met het brede Nationaal Programma Groningen werkt de provincie Groningen in samenwerking met de SER Noord-Nederland (ondersteund door SER Nederland) en andere betrokkenen een regionale arbeidsmarktaanpak van de energietransitie uit. In de provincie Groningen, maar ook in Drenthe zullen in de fossiele energievoorziening banen gaan verdwijnen, terwijl andere sectoren sterk groeien. De beoogde aanpak bestaat uit een gecoördineerde samenwerking tussen (provinciale en gemeentelijke) overheden, sociale partners, onderwijspartijen en andere stakeholders. Het doel daarvan is de kansen en uitdagingen van de energietransitie samen tegemoet te treden en werkenden voldoende ondersteuning te bieden indien dit hen treft. Deze energietransitie zal uiteindelijk leiden tot een industrietransitie in brede zin.

Goede arbeidsvoorwaarden, -omstandigheden en -verhoudingen

a. Voor huidige werknemers is het uitgangspunt dat:
   - werkgevers en werknemers regelmatig stilstaan bij het loopbaanperspectief van werknemers, waarbij voorkomen van werkgelegenheidsverlies het vertrekpunt is.
   - werkgevers en werknemers in duurzame inzetbaarheid investeren om baanverlies te voorkomen. Werknemers krijgen op tijd de gelegenheid zich voor te bereiden op andere functies die gaan ontstaan of een andere invulling van het werk.
   - indien toch baanverlies optreedt, werkgevers en werknemers(vertegenwoordigers) transities van-werk-naar-werk organiseren, al dan niet via her-, om- en bijscholing.
   - voor wie het voorgaande geen uitkomst biedt, het zaak is sociale en financiële gevolgen passend op te vangen. Dit geldt specifiek voor werkenden in de brede kolenketen, die werkloos (dreigen te) raken bij afnemende werkgelegenheid in kolencentrales.
   - de overheid een brede verantwoordelijkheid heeft op het gebied van inkomenszekerheid en het creëren van de juiste randvoorwaarden voor duurzame inzetbaarheid.
   - in voorkomende gevallen partijen bovenstaande uitwerken in o.a. sociale plannen.

b. Sociale partners treden in dialoog om te komen tot goede arbeidsomstandigheden, arbeidsvoorwaarden en -verhoudingen in nieuwe (deel)sectoren, waar nog geen sprake is

van gereguleerd overleg en sociale infrastructuur. Zij inventariseren veiligheids- of gezondheidsrisico's in de nieuwe banen en nemen maatregelen gericht op veilig en gezond werken. Sociale partners bespreken daarnaast hoe de arbeidsverhoudingen in nieuwe (deel)sectoren op een bestendige wijze vorm kunnen krijgen. Daarbij betrekken ze de totstandkoming van cao's en O&O-fondsen.

c. De Inspectie SZW garandeert voldoende toezicht om te zorgen dat het werk in nieuwe (deel)sectoren voldoet aan alle wettelijke arbeidsomstandigheden en -voorwaarden. De Inspectie overlegt periodiek met sociale partners en de vraag welke actie nodig is. Ook (signalen over) sociale dumping komt daarbij aan de orde. Sociale partners nemen ook zelf verantwoordelijkheid. Zij voorzien de Inspectie zo goed mogelijk van casuïstiek en cijfers om het gesprek goed te kunnen voeren.

Een inclusieve aanpak om het potentieel beter te benutten

a. Sociale partners in de Stichting van de Arbeid maken met het kabinet afspraken over het benodigde randvoorwaarden voor werkenden om zich te kunnen ontwikkelen en werkzoekenden om zich te kwalificeren voor een duurzame baan. De afspraken hebben betrekking op versterking van de leercultuur en het stimuleren van individuele leerrekeningen, alsmede de verdeling van de daarmee gemoeide middelen. Daarnaast zullen sociale partners in de Stichting van de Arbeid mede op basis van bevindingen van de SER in het kader van zijn rol als aanjager bij leven lang ontwikkelen bezien hoe een (regionale) ondersteuningsstructuur kan worden bevorderd[101] en hoe bestaande regionale en sectorale initiatieven om een leercultuur te bevorderen kunnen worden versterkt. Zij zullen mede op basis van deze bevindingen eventueel noodzakelijke aanpassingen van de regelgeving verder agenderen om deze beweging te stimuleren.

b. Sociale partners maken afspraken over brede inzet van personeel in tekortberoepen, waardoor meer mensen duurzaam kunnen participeren. Sociale partners inventariseren wat verder nodig is om nieuwe groepen (zoals mensen met een arbeidsbeperking) te betrekken. Daarnaast hebben de koepelorganisaties ABU, CEDRIS, NRTO en OVAL de alliantie 'Samenwerken voor werk' gevormd. Deze alliantie heeft als doel om via publiek-private samenwerking zoveel mogelijk mensen, die nu nog langs de kant staan, weer aan het werk te helpen. De partijen kennen een groot landelijk en regionaal netwerk van dienstverleners op het gebied van scholing, begeleiding en arbeidsbemiddeling. Zij zetten deze kennis in om extra vakkrachten voor de energietransitie te leveren.

Responsief onderwijs op maat, ingebed in een sterke leercultuur

a. In het mbo en hbo is in samenwerking met de Topsector Energie het platform De Uitdaging tot stand gekomen.
   - De deelnemers van De Uitdaging stemmen met de MBO Raad en SBB af hoe men elkaar kan versterken en aanvullen op het gebied van samenwerking binnen RIF's en CIV's[102], nieuwe leermiddelen en de digitale ontsluiting daarvan in een leerplatform; experimenten met energie-innovatieprojecten en het leren van elkaar; experimenten met een flexibeler inzet van de kwalificatiedossiers; een gedeelde klimaat- en energieagenda voor MBO en VMBO, die onder andere zal voortkomen uit de afspraken die in het Klimaatakkoord gemaakt worden aan de sectortafels.
   - De Centres of Expertise in het HBO in De Uitdaging richten zich op het in kaart brengen van effectieve aanpakken, kennisuitwisseling in publiek-private netwerken en opschaling van succesvolle pilots en experimenten. Hierbij hanteren zij een viertal actielijnen: zicht krijgen (onder meer via interactie met de taakgroep en de sectortafels) op oplossingen die ons helpen regionale vraagstukken op te lossen;

[101] Hierbij valt ook te denken aan een ID-pas voor werkenden met daarop een 'vakpaspoort', waarin naast diploma's aanvullende vaardigheden/competenties en activiteiten kunnen worden opgenomen.

[102] Regionaal investeringsfonds (RIF) en Centrum voor Innovatief Vakmanschap (CIV)

samen slim optrekken om de operatie met succes te helpen uitvoeren; strategieën en investeringen meer op elkaar afstemmen en belemmeringen wegnemen; samen (sociale) systemen opzetten voor het ontwikkelen van mensen en oplossingen met een focus op het vergroten van de instroom, de snelheid van scholing en het vernieuwen van de inhoud voor klimaat en energie.

b. Op plekken waar de arbeidsmarkteffecten van de energietransitie optreden (zoals bij het verduurzamen van gebouwen in wijken, maar ook in garages waar monteurs vaker te maken krijgen met elektrisch vervoer), onderzoeken sociale partners met (publieke en private) onderwijspartijen gericht de noodzaak, vorm en inhoud van nieuw onderwijsaanbod voor werkenden en potentiële instromers (zowel studenten, zij-instromers als werkzoekenden) in de energietransitie. Zij organiseren hun aanbod zo dat aantrekkelijke en efficiënte leerroutes ontstaan, met erkenning van eerder opgedane leer- en werkervaringen, bij voorkeur stapelbaar tot een diploma. Daarbij kan het gaan om volledig nieuwe opleidingen of om modulaire trajecten, maar ook over vernieuwing binnen bestaande opleidingen. Zo heeft de SBB al de opdracht ontvangen van het ministerie van OCW om in de opleidingseisen en curricula in het MBO meer aspecten van circulaire economie op te laten nemen, waarbij ook rekenschap wordt gegeven van arbeidsmarkt-vraagstukken die volgen uit de energietransitie. Vanuit O&O-fondsen wordt waar nodig bijgedragen aan de ontwikkeling van nieuwe scholingsmodules. De woningcorporatiesector investeert in haar eigen opleidingsaanbod om duurzaamheidsdeskundigheid te bevorderen in haar rol als werkgever.

c. Het kabinet gaat maatwerk in het MBO voor volwassenen verder stimuleren, onder andere door de introductie van MBO-certificaten voor delen van opleidingen. Deze certificaten zijn bedoeld voor werknemers die al een stevige basis in de vorm van een MBO-diploma hebben en voor wie het behalen van een onderdeel van een kwalificatie, in de vorm van een MBO-certificaat, zinvol is om zich verder te ontwikkelen. Daarbij moet het gaan om robuuste delen van de kwalificatie, vastgesteld door sectorale sociale partners in de SBB en gericht op het versterken van het arbeidsmarktperspectief. SBB voert daartoe pilots uit. Op basis van een positieve evaluatie (eind 2019) zal het ministerie de invoering van MBO-certificaten verder opschalen. Daarnaast stelt het kabinet vanaf 2019 voor vier jaar jaarlijks €5 miljoen beschikbaar voor het stimuleren van de ontwikkeling van passende opleidingsprogramma’s op maat in het MBO voor volwassenen.

d. Het ministerie van OCW voert in het HBO sinds 2016 experimenten uit gericht op het bevorderen van maatwerk in het onderwijs voor volwassenen. Deze experimenten betreffen deeltijdse en duale HBO-opleidingen. Het gaat om het experiment leeruitkomsten en het experiment vraagfinanciering. In het experiment leeruitkomsten worden opleidingstrajecten op maat ingericht, aansluitend bij wat de volwassen student meeneemt aan relevante kennis en kunde en aansluitend op de mogelijkheden en behoeften om te leren in de werksituatie. In het experiment vraagfinanciering kan op modulaire basis worden deelgenomen aan opleidingen in techniek, ICT en zorg aan publieke en private hogescholen. Studenten kunnen in aanmerking komen voor vouchers van €1.250 per module van 30 studiepunten (half jaar). Een tussenevaluatie van beide experimenten in het HBO verschijnt eind 2018/begin 2019. Daarna wordt besloten over het vervolg. Daarnaast heeft het hoger onderwijs zelf een aantal initiatieven die hier nauw op aansluiten. Zo bestaat er specifiek voor werkenden met een onafgemaakte HBO-opleiding een leerwerk-traineeship, waarmee ze verleid kunnen worden een HBO-kwalificatie te behalen (*www.werkenENlerenMETenergie.nl*). En voor het HBO en WO heeft de *versnellingsagenda onderwijsinnovatie met ICT* (gemaakt door de Vereniging Hogescholen, de Vereniging van Universiteiten en SURF) als doel om digitalisering in het hoger onderwijs sneller mogelijk te maken en daarmee ook de flexibilisering mogelijk te maken.

e. SBB brengt de bestaande opleidingsinfrastructuur voor het technische MBO in kaart. Op grond daarvan maken onderwijspartijen en sociale partners afspraken over wat verder nodig is om de bestaande infrastructuur aan te vullen en te verbinden. Goede voorbeelden zijn er al (Duurzaamheidsfabriek, tech hubs, RIF-samenwerkingen), maar soms versnipperd. Werkgeverspartijen in de taakgroep stimuleren dat hun leden bijdragen aan 'tech hubs' en andere fysieke test- en ontwikkelomgevingen, door inzet van medewerkers voor kennisoverdracht en het beschikbaar stellen van machines. Op die manier ontstaat er een structuur om technologische innovatie snel in de gehele onderwijsketen te laten landen. Dit geldt ook voor innovatie die nodig is om de energietransitie goed te laten verlopen. Door bijvoorbeeld deze 'hubs' te voorzien van warmtepompen en technici beschikbaar te stellen om hun kennis hierover door te geven, kan een groot aantal scholen daar gebruik van maken terwijl het minder inzet van het bedrijfsleven vraagt dan wanneer zij al die scholen apart moeten benaderen. Private opleiders brengen door EVC-trajecten en maatwerk scholingstrajecten en –begeleiding mensen weer aan het werk. Zij leggen in samenwerking met gemeentes, UWV, re-integratiebureaus, werkgevers en uitzendorganisaties de focus op wat de talenten en mogelijkheden van mensen zijn. Dit geldt ook voor de mogelijkheden voor banen als gevolg van de energietransitie.

f. De VSNU onderzoekt met de MBO Raad en Vereniging Hogescholen, en in gesprek met private aanbieders van opleidingen, op welke manier zij in de energietransitie samen kunnen optrekken op het gebied van onderzoek (agenda, ontwikkeling en uitwisseling van kennis) en onderwijs (in kaart brengen ontwikkelingen beroepspraktijk, aanpassing van het onderwijsaanbod, passende leerarrangementen, doorlopende leerlijnen). Goede samenwerking tussen universiteiten, HBO en MBO kan ervoor zorgen dat studenten uit het beroepsonderwijs goed leren omgaan met de nieuwste academische inzichten. Dit geldt ook voor vraagstukken uit de energietransitie, bijvoorbeeld met de inzet van (nieuwe) technologie op zo'n manier dat er minder mensen nodig zijn voor de verduurzaming van een wijk. De partijen ontwikkelen een gezamenlijke visie en stimuleren hun leden om, in samenwerking met sectoren en (leer)bedrijven in regio's, ontwikkelde kennis in te zetten en nieuw onderwijsaanbod eensluidend te vertalen en in te zetten in regio's. Daarbij is de samenwerking tussen het bedrijfsleven en het onderwijs van groot belang, zowel op inhoud (curricula, opleidingen en *skills*) als op uitvoering (*tech hubs*, hybride docenten, publiek-private samenwerking). Dit past binnen een bredere beweging van interdisciplinaire onderzoeksaanpakken zoals de Nationale Wetenschapsagenda , waardoor er ook oog is voor de toepassing en sociale gevolgen van innovaties.

g. Partijen spreken af regionale initiatieven in het beroepsonderwijs rond de transitie te versterken. Het nieuwe Regionaal Investeringsfonds (2019-2022) biedt samenwerkingsverbanden van onderwijs, bedrijfsleven en regionale overheden de kans om subsidie aan te vragen voor een betere aansluiting tussen mbo en arbeidsmarkt. Het nieuwe RIF stimuleert dat initiatieven ten behoeve van de transitieopgaven in het Klimaatakkoord goede aanvragen indienen bij het fonds. Potentiële aanvragers die zich richten op de energietransitie kunnen daartoe worden ondersteund door het Huis van de Technologie in oprichting. Ook kunnen zij samenwerken met en leren van de partners in De Uitdaging.

h. Werkgeversorganisaties spannen zich in om voldoende hybride docenten te leveren in (technische) docentschappen om de docententekorten het hoofd te bieden. Hybride docenten werken deels in het bedrijfsleven en deels als docent, of wisselen dit werk af. Kwaliteit staat daarbij uiteraard voorop. De organisaties inventariseren wat nodig is om de bevoegdheidsstructuur te versimpelen en/of de weg naar bevoegdheid te verkorten. Organisaties kijken daarbij goed naar arbeidsconstructies voor de hybride docent om die ruimte mogelijk te maken. Vanuit hun bevindingen doen zij gerichte voorstellen aan betrokken, zoals het Ministerie van OCW. Lerarenopleidingen moeten daarbij maatwerk in scholing kunnen bieden om de (gedeeltelijke) overstap door vakkrachten van bedrijfsleven

naar onderwijs aantrekkelijk en passend te maken. Dit sluit aan bij de conclusies van het recente advies van de Onderwijsraad *'Ruim baan voor leraren'.* Vanuit het lerarenloket wordt er informatie beschikbaar gesteld hoe men als techniekdocent aan de slag kan. Op basis van de ervaringen met de bestaande subsidie voor zij-instromers wordt verkend wat een goede invulling is van een dergelijke subsidie in de toekomst.[103]

i. De vakbonden spannen zich in om werknemers te stimuleren om van de scholingsmogelijkheden gebruik te maken, te beginnen met het verzilveren van in de cao afgesproken opleidingsdagen. Via een aanbod van loopbaanadvies helpt de vakbeweging werknemers en werkzoekenden een goede keuze te maken.

j. Het kabinet werkt aan een uitgavenregeling voor een publiek leer- en ontwikkelbudget om eigen regie te stimuleren. Deze regeling zal naar verwachting in 2020 gereed zijn. Bij de uitwerking zal worden bezien op welke manier scholing richting kansberoepen kan worden gestimuleerd.

k. Het kabinet stimuleert de totstandkoming van leerrekeningen (in welke vorm dan ook, vouchers, trekkingsrechten, ontwikkelrekeningen), onder andere door in samenwerking met sociale partners duidelijkheid te geven over de fiscale behandeling van deze leerrekeningen. Hierover zal ook een onderzoek worden gestart. Verder zal de Stichting van de Arbeid samen met de SER en in overleg met SZW expertmeetings organiseren om ervaringen met huidige private ontwikkelbudgetten in kaart te brengen.

l. Het kabinet verkent de haalbaarheid van een persoonlijk digitaal overzicht van scholingsmogelijkheden en (op termijn) ook de bijpassende financiële tegemoetkomingen. Daarbij beveelt de taakgroep aan om een individueel competentiepaspoort te introduceren. Met dit paspoort kunnen mensen hun competenties bijhouden en inzichtelijk maken voor hun eigen ontwikkeling en voor (potentiële) werkgevers.

m. Sociale partners dragen bij aan een positief imago van hun sector bij scholieren en studenten, waarbij zij aansluiten bij bestaande programma's zoals Sterk Beroepsonderwijs en Sterk Techniekonderwijs. Docenten kunnen de Bèta Mentality Test inzetten om hun leerlingen te enthousiasmeren voor een (studie)loopbaan in de techniek. Tevens kan er gebruik worden gemaakt van de mogelijkheid om reële maatschappelijke vraagstukken in te brengen als leerprojecten in lokale publiek private samenwerking of schoolse omgeving.

n. Voor de langere termijn is het van belang om nieuwe generaties al vroegtijdig bekend te maken met maatschappelijke vraagstukken zoals duurzaamheid en klimaat. Het curriculum in het funderend onderwijs wordt momenteel geactualiseerd in het curriculumherzieningstraject genaamd *Curriculum.nu*. Om leerlingen daar adequaat op voor te bereiden is er enerzijds aandacht nodig voor het specifieke thema en bijbehorende technologie, maar anderzijds ook om brede vorming en een goede leerhouding die helpt om later als burger om te gaan met grote transities. Binnen *Curriculum.nu* wordt in negen leergebieden, waaronder Mens & Natuur, Mens & Maatschappij en Burgerschap, wordt door leerkrachten en schoolleiders nagedacht over nieuwe kerndoelen voor het primair en voortgezet onderwijs. In het traject staat een doorlopende leerlijn centraal. In deze curriculumherziening is geïdentificeerd wat de grote en leergebied-overstijgende vraagstukken zijn waar we een volgende generatie op moeten voorbereiden. Een van die vraagstukken betreft het klimaat en duurzaamheid. *Tech hubs* kunnen het funderend onderwijs te zijner tijd helpen bij een voortvarende uitwerking van de onderwijsdoelen op dit gebied, waarbij gelet wordt op een goede doorlopende leerlijn naar het voortgezet onderwijs en vervolgonderwijs. Door het programma Sterk Techniekonderwijs liggen er

[103] Regeling subsidie zij-instroom 2017.

kansen om in het VMBO snel te investeren in een goede integratie van duurzaamheid en de energietransitie in het onderwijs. Daarnaast is in *Curriculum.nu* aandacht voor 'brede' vaardigheden, zodat leerlingen de juiste leerattitude meekrijgen. Dit zit in de leergebieden Mens & Maatschappij en Burgerschap. Het is belangrijk dat kinderen kunnen leren op een manier die bij hen past.

o. Voor wat betreft het MBO brengt SBB, in opdracht van OCW, in kaart welke rol circulaire economie en duurzaamheid hebben in kwalificatiedossiers. SBB stelt een plan van aanpak op om circulair denken en werken te versterken in het MBO. SBB ontwikkelt een voorstel hoe onderwijs en bedrijfsleven dit in kwalificatiedossiers kunnen opnemen. SBB rapporteert daarover aan de minister van OCW, die dit opneemt in de jaarlijkse voortgangsrapportage van het Techniekpact.

Verbetering van regionale en sectorale arbeidsmarktinformatie

a. De taakgroep maakt met de relevante (onderzoeks)organisaties [104] afspraken over de opbouw van een informatiebasis om op het terrein van arbeidsmarkt en scholing de landelijke, sectorale en regionale uitvoering van het Klimaatakkoord optimaal te kunnen sturen en monitoren.[105] De taakgroep inventariseert daartoe specifieke informatiebehoeften aan de sectortafels en in regio's en overlegt met genoemde organisaties hoe in die behoefte kan worden voorzien. Hierbij wordt zoveel mogelijk voortgebouwd op bestaand instrumentarium.

b. De taakgroep sluit aan bij een bestaand initiatief in het kader van het Techniekpact: *ArbeidsmarkInZicht*. Dit is een initiatief van zes regio's in Zuidoost-Nederland en de provincies Brabant en Limburg, verenigd in Brainport Network. Doel is het beschikbaar maken van actuele, transparante arbeidsmarktinformatie die binnen en tussen regio's dialoog en samenwerking stimuleert.

c. De op te bouwen informatiebasis bestaat ten minste uit periodieke (landelijke, sectorale en regionale) gegevens over enerzijds de arbeidsmarktsituatie op dat moment en anderzijds arbeidsmarktprognoses voor de vijf komende jaren.

d. De taakgroep inventariseert de arbeidsmarkt- en scholingsinformatie, waaraan behoefte is om in regio's, sectoren en sectortafels het Klimaatakkoord goed te kunnen uitvoeren. Indien een substantiële en redelijke informatiebehoefte van uitvoerende partijen niet (meer) strookt met de beschikbaarheid van data, spant de taakgroep zich in om in de veranderende behoefte te voorzien.

Opvang van werkgelegenheidsverlies

a. Het wetsvoorstel om kolen bij elektriciteitsproductie te verbieden kan leiden tot schadelijke gevolgen voor de werkgelegenheid en de rechtspositie van werknemers. Het

---

[104] Om tot inrichting en vervolgens uitvoering van een gezamenlijk gedragen informatievoorziening te komen, is een klankbordgroep opgericht waarin de belangrijkste (onderzoeks)organisaties (PBL, CPB, ROA, UWV, SBB, TNO), het secretariaat van de taakgroep en de SER-kroonleden Henri de Groot en Bas ter Weel vertegenwoordigd zijn. Het CBS wordt daaraan toegevoegd.

[105] Verschillende vormen van informatie kunnen relevant zijn: 1) inzicht in de huidige overschotten en tekorten op de arbeidsmarkt en de aansluiting daartussen, waarbij gebruik kan worden gemaakt van zeer gedetailleerde gegevens van UWV en CBS, en kwalitatieve inzichten in veranderende behoeften aan vaardigheden als gevolg van het Klimaatakkoord; 2) inzicht in waar investeringen ten behoeve van het Klimaatakkoord de discrepantie tussen vraag en aanbod op de arbeidsmarkt kunnen vergroten in de komende vijf jaar (onderwerp van een eerste inschatting van arbeidsmarkteffecten door PBL en ROA); 3) inzichten in mogelijke structurele veranderingen in de werkgelegenheid (verdeling van werk over sectoren en typen werknemers) als gevolg van het Klimaatakkoord op de lange termijn en mogelijke effecten van beleidsmaatregelen die zijn gericht op het verminderen van de spanning op de arbeidsmarkt. Elk van deze vormen van informatie vraagt om een ander type analyse, waardoor het belangrijk is vooraf helder te krijgen waaraan behoefte is.

kabinet erkent dat de specifieke casus in de steenkolenketen bijzondere aandacht verdient. De aard en omvang van deze effecten zijn op voorhand echter niet zondermeer duidelijk. Sluitstuk is dat er een groep is die ondanks alle inspanningen buiten de boot kan vallen, waarover terechte zorgen zijn en waarvoor mogelijk instrumentarium nodig is om sociale risico's passend op te vangen. In het SER-advies Energietransitie en Werkgelegenheid stelt de SER voor dat het kabinet met sociale partners overlegt over de wijze waarop het Rijk invulling geeft aan zijn maatschappelijke verantwoordelijkheid en roept in deze context op om een 'kolenfonds' op te zetten voor werknemers die werkloos (dreigen te) raken bij sluiting van kolencentrales en in de kolenketen. Hiermee zou moeten worden voorzien in maatwerk; zoals door om/bij/herscholing, begeleiding naar ander werk, tijdelijke suppletie bij uitkering of in geval van aanvaarden lager betaalde baan, omgaan met consequenties pensioenopbouw, maatwerkregeling voor ouderen in situaties waar de kans op werk minimaal is. In het SER-advies is dit nader toegelicht (pag. 60-61). Daarbij stelt de SER dat bij de aanpak van werkloosheid door de energietransitie twee uitgangspunten centraal staan: inclusief arbeidsmarktbeleid en een bijzondere rol voor het Rijk om te zorgen voor een 'eerlijke transitie'.

b. Overeenkomstig de aangenomen motie Moorlag en de nadere precisering die uit het inmiddels lopende onderzoek naar de omvang van het mogelijke arbeidsplaatsenverlies en de gevolgen daarvan voor de werknemers zal voortvloeien, maakt het kabinet nadere afspraken met sociale partners over de invulling van de verantwoordelijkheid die de overheid en sociale partners hebben, waaronder het beschikbaar stellen van toereikende en tijdige instrumenten en middelen, zo mogelijk via een kolenfonds.
Daarmee neemt het kabinet zijn deel van de door de SER vastgestelde bijzondere verantwoordelijkheid op zich, gezien het feit dat de mogelijke sluiting van kolencentrales het gevolg is van het kabinetsbesluit rond het verbod van kolen voor de opwekking van elektriciteit in het kader van de energietransitie.

c. De krimp of zelfs sluiting van op fossiele energie georiënteerde bedrijven vraagt veelal, met inachtneming van de rol van de overheid, om een regionale/sectorale aanpak. Werkgelegenheidsverlies in deze bedrijven is daarom zowel onderdeel van de sectorale arbeidsmarktagenda's als van de regionale uitwerking. Zeker als het om grote aantallen werkenden gaat, is een verbinding tussen sectorale en regionale inspanningen nodig. Hierbij valt te leren van specifieke gevallen van grootschalig werkgelegenheidsverlies uit het recente verleden.

d. Partijen spreken af dat de integrale human capitalagenda's (zie punt a) acties bevatten die erop zijn gericht om medewerkers uit (sub)sectoren, die als gevolg van de energietransitie krimpen, te helpen bij omscholing naar beroepen waar door de transitie groei/krapte ontstaat.

e. SBB kijkt in aanvulling op het leerbanenoffensief, hoe de beroepsbegeleidende leerweg ingezet kan worden om werkenden en werkzoekenden om te scholen naar (tekort)beroepen in de energietransitie.

Voorwaarden om afsprakenpakket in gang/samenhang te krijgen

a. De taakgroep adviseert een permanente structuur binnen de governance van het Klimaatakkoord in te richten om het pakket aan maatregelen op het terrein van arbeidsmarkt en scholing in gang te zetten en te coördineren. Omdat voor die samenhang de belangrijkste spelers op het terrein van arbeidsmarkt en scholing nodig zijn, ontwikkelt de taakgroep zich in die richting. Gezien de brede samenstelling van de taakgroep zal naar een goede vorm van regievoering worden gezocht. Daarbij wordt waar mogelijk aangesloten bij de initiatieven in het kader van de aanjaagfunctie van de SER rond een leven lang ontwikkelen. De permanente structuur:

- stimuleert en ondersteunt borgingscommissies om de totstandkoming van sectorale arbeidsmarktagenda's te bewerkstelligen;
- verbindt de sectorale onderwijs- en arbeidsmarktvraagstukken in een overkoepelende agenda, met aandacht voor cross-sectorale aspecten;
- volgt de voortgang door kennis te verzamelen en actief contact te onderhouden met o.a. de uitvoerende partijen van de tafels;
- trekt lessen, formuleert voorstellen voor verbetering en deelt kennis en aanbevelingen aan sectorale en regionale spelers in de energietransitie;
- initieert activiteiten om geconstateerde belemmeringen weg te nemen en adresseert deze in het juiste gremium;
- draagt bij aan het bewerkstelligen van voldoende experimenteerruimte;
- stimuleert gecoördineerde verbindingen in en tussen regio's en sectoren;
- zorgt voor afstemming met trajecten buiten de energietransitie;
- identificeert een kopgroep van initiatieven in de energietransitie.

b. De taakgroep adviseert dat sectorale borgingscommissies (daartoe gestimuleerd en ondersteund door bovengenoemde permanente structuur) zorgdragen voor de totstandkoming van sectorale onderwijs- en arbeidsmarktagenda's. De sectorale borgingscommissies:
   - creëren een overleggremium per sector, waarin de relevante partijen komen tot sectorale onderwijs- en arbeidsmarktagenda's met actiegerichte afspraken.
   - signaleren en articuleren sectorale onderwijs- en arbeidsmarktvraagstukken als gevolg van de energietransitie en afspraken in het Klimaatakkoord, als inbreng voor deze agenda's.

c. De SER wendt zijn aanjaagfunctie van een leven lang ontwikkelen aan om in nauwe samenwerking met bestaande 'aanjagers' als Techniekpact, Topsectoren en Groenpact te zorgen voor aanjagend, ondersteunend en verbindend vermogen. Ook de taakgroepleden dragen bij aan organiserend vermogen, door actief menskracht en (de verbinding met) eigen initiatieven in te zetten waar dat in de uitvoering meerwaarde heeft. Onderdeel van deze aanjaagfunctie moet zijn om positief en activerend te communiceren over de energietransitie en de kansen die deze brengt op het gebied van arbeidsmarkt en scholing. Door koplopers een podium te geven, biedt de SER inspiratie aan de middengroep in het innovatiesysteem.

D5 Bevordering draagvlak

De maatregelen in het Klimaatakkoord raken aan hoe we wonen, werken en leven. Veel maatregelen in het Klimaatakkoord zullen gevolgen hebben voor burgers en bedrijven. Hun wensen en zorgen moeten daarom zichtbaar meegewogen worden in de keuzes die gedurende de transitie gemaakt worden. Dit moet op alle niveaus gebeuren: in de nationale politieke keuzes, in keuzes op regionaal niveau, lokaal niveau en in relatie tot keuzes die raken aan het eigen bedrijf, huis en omgeving.

Draagvlak en acceptatie kunnen gerealiseerd worden als besluitvorming transparant is en de lusten en lasten eerlijk verdeeld worden. De eerlijke verdeling van lusten en lasten moet breed geïnterpreteerd worden: niet alleen financieel maar bijvoorbeeld ook ruimtelijk en sociaal. Dit betekent bijvoorbeeld bij hernieuwbare energie op land dat burgers en bedrijven de kans krijgen om mee te denken over waar projecten gerealiseerd worden en zo mogelijk ook kunnen delen in de opbrengst. Bij de gastransitie in de wijk is het belangrijk dat burgers en bedrijven zeggenschap hebben bij de keuze van alternatieve warmtebronnen en van de maatregelen om gebouwen energiezuinig te maken. Burgers en bedrijven dragen dan niet alleen de lasten, maar profiteren ook van de lusten.

Dit hoofdstuk benoemt de ingrediënten van een aanpak om burgerparticipatie en versterking van het draagvlak integraal onderdeel te maken van de uitvoering van het Klimaatakkoord. Vanuit de visie dat participatie van burgers en bedrijven bij de ontwikkeling en uitvoering van plannen en projecten de kans vergroot dat zij zich mede-eigenaar gaan voelen. Meedenken is voor veel mensen een voorwaarde voor meedoen. Met participatie wordt bovendien een schat aan kennis en ervaring ontsloten die ten goede komt aan de kwaliteit van plannen en projecten.

Evenwichtige lastenverdeling

Uitgangspunt van het Klimaatakkoord is dat de transitie voor alle burgers en bedrijven haalbaar en betaalbaar is. Daarom is in alle sectoren ingezet op kostenefficiënte maatregelen waarmee de totale lasten van de transitie zo veel mogelijk worden beperkt. Het is echter niet te vermijden dat er extra kosten gemaakt moeten worden om de beoogde emissiereductie richting 2030 en 2050 te realiseren.

Vanuit het perspectief van individuele burgers en bedrijven bestaan die extra kosten (lasten) uit twee componenten:

- *Klimaatbelastingen:* dat zijn milieubelastingen, zoals energiebelastingen, accijnzen op brandstoffen en de Opslag Duurzame Energie (ODE).
- De *netto jaarlijkse kosten van investeringen in klimaatoplossingen:* dat zijn de jaarlijkse meerkosten, ook wel ‘onrendabele top’ genoemd.

Tegenover deze extra kosten kunnen ook financiële voordelen (lusten) staan:

- *inkomsten* uit (mede)eigendom van installaties voor duurzame energieopwekking
- *financiële compensaties*, bijvoorbeeld in de vorm van subsidies voor bedrijven en de salderingsregeling voor burgers die zonnepanelen hebben.

Naast het beperken van de kosten in absolute zin, is een evenwichtige verdeling van de lusten en lasten tussen burgers onderling en tussen burgers en bedrijven noodzakelijk voor het draagvlak van de transitie. Om die reden hebben partijen bij het uitwerken van maatregelen ook oog gehad voor de verdeling van de hiermee samenhangende lasten.

Het realiseren van een evenwichtige lastenverdeling vergt bovenal een politieke discussie. Het kabinet heeft in dat kader eerder aangegeven dat het Klimaatakkoord en het klimaatbeleid niet geschikt zijn om inkomenspolitiek mee te voeren. Dat neemt evenwel niet weg dat het

Klimaatakkoord onmiskenbaar effecten zal hebben op de lasten van burgers en bedrijven. In zijn appreciatie van het Voorstel voor hoofdlijnen heeft het kabinet al aangekondigd dat het een verkenning zal uitvoeren naar de financiering van de SDE+, met aandacht voor de lastenverdeling tussen huishoudens en bedrijven. Met de doorrekening van het Centraal Planbureau zullen de effecten voor de lastenverdeling zichtbaar worden. De uitkomsten hiervan zal het kabinet betrekken bij zijn afweging over het Klimaatakkoord. In de kabinetsappreciatie heeft het kabinet daarnaast de discussie over de koopkrachtplaatjes elk jaar opnieuw worden gevoerd over de volle breedte van het beleid.

Burgermonitor

Een evenwichtige verdeling van lusten en lasten is belangrijk, maar er is meer nodig om het draagvlak voor de transitie te versterken. Brede en actieve betrokkenheid van burgers is essentieel om de grote uitdagingen van dit Klimaatakkoord te laten slagen. Maar op dit moment is er nog onvoldoende zicht op wat er onder burgers leeft. Daarom maakt het Sociaal en Cultureel Planbureau de kennis, houdingen, motieven, verwachtingen en het gedrag van burgers met betrekking tot de duurzaamheidstransitie inzichtelijk.

Sinds 2018 heeft het Sociaal en Cultureel Planbureau het programma Duurzame Samenleving. Met dit programma biedt het SCP een sociaal-cultureel perspectief op de transities die moeten leiden tot een duurzame samenleving. Het onderzoeksprogramma richt zich op de relatie tussen de burger (individueel of collectief) en de overheid in de context van deze transities, op processen van in- en uitsluiting van (groepen) Nederlanders tijdens en ten gevolge van deze transities en op de gevolgen van deze transities op de kwaliteit van leven.

In het kader van dit programma zal het SCP het burgerperspectief van een verduurzamende samenleving in kaart gaan brengen. Het SCP maakt de kennis, houdingen, motieven, verwachtingen en het gedrag van burgers met betrekking tot de duurzaamheidstransitie inzichtelijk. Door het burgerperspectief periodiek in kaart te brengen, wordt het mogelijk om onderbouwde uitspraken te doen over ontwikkelingen in de loop der jaren. In 2019 wordt een verkennende studie naar het burgerperspectief van de energietransitie uitgevoerd. Deze verkenning poogt methodologische kwesties te verhelderen, tot een eerste afbakeningen van de inhoudelijke focus te komen, maar zeker ook een eerste stand van zaken in kaart te brengen. Het SCP beoogt een aantal partijen uit het Klimaatakkoord uit te nodigen voor de klankbordgroep van deze verkennende studie. Ook zullen op basis van deze verkennende studie keuzes worden gemaakt over wat haalbaar is en over de regelmaat en continuïteit waarmee de verduurzaming van de Nederlandse samenleving vanuit het burgerperspectief bestudeerd zal worden.

Het streven is het volgen van de duurzaamheidstransities vanuit het burgerperspectief van het SCP een vaste rol te geven in de borgingscyclus ten behoeve van de voortgang van het Klimaatakkoord. Op basis van periodieke rapportages van het SCP kan de ontwikkeling van draagvlak en burgerparticipatie gedurende de voortgang van het Klimaatakkoord gevolgd worden. Met de inzichten van het SCP over het burgerperspectief van een verduurzamende samenleving kan de kwaliteit van de uitvoering van het Klimaatakkoord worden verbeterd en de uitvoering worden bijgestuurd waar dit nodig is.

Brede publieksaanpak

Brede betrokkenheid en actieve participatie van burgers vereist niet alleen goed zicht op wat er onder burgers leeft maar ook vertaling van de doelen van het Klimaatakkoord in een concreet handelingsperspectief voor burgers. Het Rijk ontwikkelt daartoe een brede publieksaanpak. Deze heeft tot doel burgers bewust te maken van hun persoonlijke rol in de

transitie en hen te stimuleren hun gedrag te veranderen. De brede publieksaanpak kent twee elementen, een publiekscampagne en een netwerkaanpak.

De publiekscampagne benadert de burger via gerichte communicatie op momenten dat deze er het meest voor open staat. Een koepelthema verbindt alle inspanningen die door het Rijk, private en publieke stakeholders op dit gebied worden ontwikkeld. Hiermee wordt geschetst waarom het klimaat een gezamenlijke opgave met zich meebrengt en wat bedrijven, organisaties en burgers allemaal doen om de doelen van het Klimaatakkoord te halen. Binnen het koepelthema worden, onder verantwoordelijkheid van de departementen, deelcampagnes ontwikkeld en uitgevoerd, die bepaalde onderwerpen uit het Klimaatakkoord intensief belichten.

Naast een massamediale component kent de publiekscampagne een aanpak waarmee burgers doorlopend een handelingsperspectief wordt geboden, zodat ze een bijdrage kunnen leveren op het moment dat dit het beste uitkomt. In de netwerkaanpak ontwikkelen Rijk en stakeholders (publiek/private partijen) gezamenlijk concrete en aantrekkelijke mogelijkheden waarmee burgers kunnen bijdragen. Met een passend aanbod op het juiste moment wordt het hen gemakkelijker gemaakt om zelf stappen te zetten.

Burgerdialoog

Veel mensen beseffen hoe enorm de opgave is en ook dat pijnlijke keuzen noodzakelijk zijn. Grote groepen burgers zijn zelf al in actie gekomen, maar niet iedereen ziet de noodzaak voor verandering en wil actief bijdragen. Een grote groep burgers reageert nog afwachtend, ook wanneer gaat om de voorbereiding van maatregelen in eigen huis of omgeving. Dit deel van de bevolking mag bij de uitvoering van het Klimaatakkoord niet worden vergeten. Wanneer zij in de uitvoeringsfase geconfronteerd worden met de gevolgen, komt het draagvlak voor realisatie onder druk te staan.

Tegen deze achtergrond is in het voorjaar van 2018 op initiatief van het Klimaatberaad een burgerdialoog georganiseerd waaraan een kleine 200 burgers heeft deelgenomen. Het Nationaal Platform Burgerparticipatie bij Omgevingsbeleid heeft samen met Buurkracht en het HIER klimaatbureau met burgers gesproken over hun wensen en zorgen over klimaatverandering en klimaatbeleid. Ook is gesproken over de wijze waarop burgers bij de uitwerking en uitvoering van het Klimaatakkoord betrokken willen worden.

In vervolg op deze burgergesprekken wordt in 2019 een verkenning uitgevoerd met als doel scherper zicht te krijgen op welke manier burgers die nog afwachtend of moeilijk bereikbaar zijn, kunnen worden betrokken bij de uitvoering van het Klimaatakkoord. Dit is in de eerste plaats een opgave op lokaal of regionaal niveau, als onderdeel van de voorbereiding van concrete plannen en projecten. In aanvulling daarop zou een dialoog op landelijk niveau, bijvoorbeeld in een virtuele community, zicht kunnen bieden op hun wensen en zorgen over klimaatverandering en klimaatbeleid. Hiermee wordt voortgebouwd op eerder gevoerde dialogen, zoals de Energiedialoog 2016 en de regionale bijeenkomsten die onderdeel uitmaakten van de voorbereiding van het Klimaatakkoord. Mits goed voorbereid kan een dergelijke voortgaande dialoog een belangrijke aanvulling zijn op de studies van het SCP en waardevolle signalen en adviezen opleveren voor de uitvoering van het Klimaatakkoord. Ook kan deze dialoog tot een versterking van de brede publieksaanpak leiden, door een permanent communicatiekanaal te bieden naar een groep burgers die via andere kanalen moeilijk bereikbaar is.

Participatie in de Regionale Energie Strategieën

Bij de ontwikkeling van een Regionale Energie Strategie werken overheden met netbeheerders en maatschappelijke stakeholders regionaal gedragen keuzes uit voor de opwekking van duurzame elektriciteit, de warmtetransitie in de gebouwde omgeving en de daarvoor benodigde opslag- en energie-infrastructuur. Deze keuzes worden vertaald naar gebieden, projecten en de implementatie en uitvoering van die projecten.

In elke regio worden de hoofdlijnen van het proces om te komen tot een Regionale Energie Strategie met een Startnotitie vastgelegd. Hierin wordt ook de doelstelling en de wijze van democratische en ruimtelijke borging vastgelegd. Het proces moet leiden tot een energiestrategie waarin is uitgewerkt welke concrete zoekgebieden geschikt zijn voor energie uit zon, wind, bodem of water, rekening houdend met ruimtelijke kwaliteit en het maatschappelijk draagvlak. Procesparticipatie bij de ontwikkeling van de Regionale Energie Strategie leidt tot kwalitatief beter onderbouwde keuzes en besluiten en draagt op die manier bij aan een succesvolle uitvoering.

Per regio dragen gemeenten, waterschap en provincie zorg voor een goede en tijdige informatie van burgers en realiseren zij lokale faciliteiten om burgers in staat te stellen effectiever mee te denken in de strategievorming. Het is aan de regio om te bepalen welke facilitering hiervoor nodig is. Afhankelijk van de regionale omstandigheden kan het kan gaan om toegang tot kennis, onafhankelijke procesbegeleiding, financiële ondersteuning of anderszins. De te kiezen vorm van facilitering wordt vastgelegd in de eerder genoemde Startnotitie.

Bij de uitvoering van de Regionale Energie Strategie zijn regionale overheden gehouden aan de in dit Klimaatakkoord vastgelegde afspraken over burgerparticipatie bij de wijkgerichte aanpak en projectparticipatie bij hernieuwbare energieopwekking.

Participatie in de wijkgerichte aanpak

Gemeenten hebben de regierol in de transitie naar aardgasvrije wijken. In een zorgvuldig proces zullen zij per wijk een afweging moeten maken wat de beste oplossing is, als huizen niet langer met de traditionele cv-ketel worden verwarmd. De oplossing kan per wijk verschillen. Alle praktijkvoorbeelden tot nu toe tonen aan dat dit proces succesvoller verloopt, naarmate burgers daarin meer met elkaar en met de (lokale) overheid optrekken.
Bij het kiezen van een passende vorm van participatie - informeren, inspraak, consultatie of co-productie – is het belangrijk om het sociaal-culturele profiel van de wijk te kennen. Verschillende wijkprofielen worden uitgewerkt en getoetst in de proeftuinen van het Interbestuurlijke Programma Aardgasvrije wijken. Dit is een gezamenlijk programma de ministeries van BZK en EZK en de koepels van gemeenten (VNG), provincies (IPO) en waterschappen (UvW).

Onderdeel van dit programma Aardgasvrije wijken vormt een Kennis- en leerprogramma dat tot doel heeft de regierol van gemeenten te versterken en leerervaringen van gemeenten en andere stakeholders te bundelen. In de proeftuinen worden onder meer participatieprincipes getoetst. Deze principes gelden niet alleen voor de gemeente als regiehouder van het proces, maar ook voor andere partijen die meewerken aan de (fysieke) uitvoering, zoals netwerkbedrijven, energieleveranciers, woningcorporaties, energieloketten en bouw- en installatiebedrijven. Al deze partijen hebben de verantwoordelijkheid om burgers tijdig te informeren over de voorgenomen aanpak op wijkniveau en hen voldoende ruimte te bieden om ideeën en wensen in te brengen. De principes leggen onder meer vast dat de gemeente gebouweigenaren en – gebruikers in de wijk tijdig en volledig informeert op welke wijze ze betrokken worden in de keuze voor het warmtealternatief. Ook moeten burgers goede

toegang tot informatie over technische opties en kosten worden geboden en duidelijkheid over rolverdeling en verantwoordelijkheden in de plan- en projectontwikkeling en bij de uiteindelijke uitvoering.

Participatie bij hernieuwbare energieopwekking

Participatie en acceptatie zijn van groot belang voor de ruimtelijke inpassing en exploitatie van (grootschalige) energieprojecten. Hierover zijn aan de sectortafel Elektriciteit afspraken gemaakt.

Overheden zijn primair verantwoordelijk voor communicatie over nut en noodzaak van de transitie. In het kader van de Green Deal Participatie van de Omgeving bij Duurzame Energieprojecten (procesparticipatie tijdens ontwikkeling van projecten) en het nationaal programma RES (procesparticipatie tijdens de RES) worden handreikingen participatie opgesteld. Ontwikkelaars, overheden en daarmee ook financiers krijgen hiermee handvatten voor een participatieve aanpak. Deze handreikingen kunnen worden benut om de beoogde werkwijze voor participatie een expliciete plaats te geven in sectorale gedragscodes en ruimtelijke kaders zoals omgevingsvisies, omgevingsplannen en projectbesluiten.

De initiatiefnemer van een energieproject doorloopt een proces om te komen tot een wenselijke en haalbare vormgeving van participatie. Het bevoegd gezag controleert dat marktpartijen en de omgeving hierover het gesprek aangaan. Afspraken met de omgeving worden vastgelegd in een omgevingsovereenkomst. Op basis hiervan wordt een projectplan gemaakt waarin wordt beschreven hoe binnen het project participatie optimaal wordt ingericht.

Om de projecten voor de bouw en exploitatie van hernieuwbaar op land in de energietransitie te laten slagen, gaan in gebieden met mogelijkheden en ambities voor hernieuwbare opwekking, de omgeving en marktpartijen gelijkwaardig samenwerken in de ontwikkeling, bouw en exploitatie. Dit vertaalt zich in een evenwichtige eigendomsverdeling in een gebied waarbij gestreefd wordt naar 50% eigendom van de productie van de lokale omgeving (burgers en bedrijven). Het streven voor de eigendomsverhouding is een algemeen streven voor 2030. Er is lokaal ruimte om hier vanwege lokale project-gerelateerde redenen van af te wijken. Hierbij wordt ook in acht genomen de bijzondere positie van de waterschappen die zowel lokale ontwikkelaar zijn als decentrale overheid met een verduurzamingsopgave van hun eigen bedrijfsprocessen.

In het kader van de participatie door de lokale omgeving wordt veel waarde gehecht aan lokale initiatieven. Een belangrijke belemmering voor hun participatie ligt op twee terreinen. In de eerste plaats bij een gebrek aan kennis. Lokale initiatiefnemers worden aangemoedigd om gebruik te maken van de kennis en expertise die voorhanden is bij het op te richten Expertisecentrum. Daarnaast zijn vooral de voorfinancieringskosten een belangrijke hindernis. EZK heeft hiervoor een bijdrage gedaan. InvestNL, ODE, IPO en VNG hebben uiterlijk in juli 2019 onderzocht of provincies en gemeenten het mogelijk kunnen maken dat autonome energiecoöperaties een beroep kunnen doen op een regeling, waarbij de onderzoeken en projectondersteuning, die noodzakelijk zijn voor het doen van een succesvolle vergunning aanvraag, kunnen worden gefinancierd. Het gaat hier uitdrukkelijk niet om het financieren van het benodigde vermogen van het project. Bij een financial close van het project worden deze middelen teruggestort. Hiermee is een revolverend fonds in het leven geroepen. Tevens zal onderzocht worden of de leges die verbonden zijn aan het project pas bij financial close in rekening gebracht kunnen worden danwel als het project gestaakt wordt.

D6 Ruimte

De realisatie van de afspraken uit het Klimaatakkoord betekent een grote transitie van de fysieke leefomgeving zoals burgers en ondernemers die nu ervaren en beleven. De impact van de transitie op de fysieke leefomgeving is groot: steden en landschappen zullen er door de transitie anders uit gaan zien. En een duurzaam energiesysteem vergt meer ruimte dan een fossiel systeem. Deze ruimte is in Nederland – waar elke vierkante meter al een (of meerdere) bestemming(en) heeft – niet vanzelfsprekend. Een goede ruimtelijke aanpak van de transitie, inclusief het maken van (soms ingrijpende) ruimtelijke keuzen, is daarmee een noodzakelijke voorwaarde voor het behalen van de klimaatdoelstellingen. Daarom is er, naast de ruimtelijk relevante afspraken aan de sectortafels, ook een aantal overkoepelende ruimtelijke afspraken gemaakt.

Verankering in omgevingsinstrumentarium

Veel afspraken uit het Klimaatakkoord dienen te worden verankerd met behulp van het ruimtelijk instrumentarium – en vanaf 2021 met de kerninstrumenten van de Omgevingswet – om ook daadwerkelijk tot uitvoering te komen. Voor sommige maatregelen gebeurt dit via een tussenuitwerking, bijvoorbeeld de Regionale Energiestrategieën (RES), voor andere maatregelen gebeurt dit direct. Hierover maken partijen de volgende afspraken:

a. De decentrale overheden en andere RES-partijen zullen zorgen dat het proces om tot de ruimtelijke inpassing van hernieuwbaar op land te komen (waaronder de RES) voor het merendeel van de regio's medio 2021 is afgerond. Ten aanzien van de planning zullen Rijksoverheid en decentrale overheden zorgen dat de maatregelen voor Hernieuwbaar op Land in een groot deel van de regio's medio 2021 zal zijn afgerond. Gezamenlijk doel is dat uiterlijk in 2025 alle benodigde vergunningen voor de ruimtelijke inpassing zijn afgegeven met oog op de tijdige realisatie van de opgave.
b. Voor de andere planologisch relevante maatregelen uit het Klimaatakkoord brengen overheden in gezamenlijkheid in de eerste helft van 2019 de data in beeld waarop maatregelen uiterlijk geborgd moeten worden om realisatie van de maatregelen uiterlijk in 2030 mogelijk te maken. Hierbij worden zowel de kerninstrumenten uit de Omgevingswet (omgevingsvisies, omgevingsplannen, programma's, omgevingsvergunningen etc.) als het huidige ruimtelijk instrumentarium betrokken.
c. In 2021 wordt de Omgevingswet van kracht. Het kabinet start, in afstemming met VNG, IPO en UvW en maatschappelijke partijen, begin 2019 met het opstellen van een wijzigingsspoor van de regelgeving onder de Omgevingswet, dat de al vastgestelde regelgeving bij inwerkingtreding van de wet aanvult of aanscherpt met regels voor de energietransitie.

Omgang met conflicterende ruimteclaims en knellende regelgeving

In het Klimaatakkoord zijn diverse afspraken opgenomen die ruimte kosten: zonnevelden, de extensivering van de landbouw en natuurontwikkeling hebben bijvoorbeeld allemaal ruimte nodig. Op dit moment is echter nog niet op de vierkante meter nauwkeurig te stellen hoe groot de ruimteclaims van de verschillende functies precies zijn. En door een ruimte-efficiënte uitvoering, bijvoorbeeld door verschillende functies op één plek te combineren, wordt het totale ruimtegebruik van de transitie sterk verminderd. Tegelijkertijd treden in de uitvoering van projecten ruimtelijke knelpunten op, die deels voortkomen uit sectorale regelgeving. Daarover maken partijen de volgende afspraken:

a. Bij de uitwerking van maatregelen in de fysieke leefomgeving benutten partijen de inrichtingsprincipes (combineren boven enkelvoudig, kenmerken en identiteit van een gebied staan centraal, afwentelen voorkomen) die voortkomen uit de Nationale Omgevingsvisie, of inrichtingsprincipes die hiervan zijn afgeleid.
b. De afwegingen tussen verschillende (conflicterende) ruimteclaims op land worden voor verreweg het grootste deel gemaakt op decentraal niveau. Dit sluit ook aan bij het gedachtegoed van de Omgevingswet: beslissingen worden zo veel mogelijk op decentraal niveau genomen. Gemeenten hebben hierin een belangrijke rol: zij wijzen functies toe aan gebieden in omgevingsplannen. De Omgevingswet biedt, net als de huidige regelgeving,

provincies en de Rijksoverheid wel instrumenten om projecten te ondersteunen en/of te realiseren. Bijvoorbeeld door het maken van ruimtereserveringen voor energie(hoofd)-infrastructuur, of het opstellen van projectbesluiten (nu: inpassingsplannen) voor grote energieprojecten. Ook geeft de NOVI richtinggevende uitspraken mee.

c. Voor het afwegen van conflicterende belangen op de Noordzee is de Rijksoverheid aan zet (zie ook hoofdstuk C5 Elektriciteit). De Rijksoverheid doet hierover richtinggevende uitspraken in de NOVI.
d. De Rijksoverheid is bereid om bij ruimtelijke knelpunten voor energieprojecten voortkomend uit andere sectorale regelgeving (bijv. radarverstoring, natuur en veiligheid) veranderingen in wet- en regelgeving te overwegen, dan wel bij de toepassing in de praktijk zoveel mogelijk flexibiliteit en maatwerk te leveren ten behoeve van duurzame energieopwekking. Belangrijk aandachtspunt hierbij is een evenwichtige kostenverdeling over betrokken partijen.

Verdere ruimtelijke uitwerking van maatregelen

Het Klimaatakkoord omvat een groot pakket aan maatregelen. Een deel hiervan moet de komende tijd nog verder worden uitgewerkt, en ook de komende tijd zullen nog nieuwe maatregelen naar boven komen drijven. Lang niet alles is immers nu te overzien. Dit vraagt ook in de ruimtelijke uitwerking om een meerjarige aanpak, waarin partijen gezamenlijk maatregelen verder kunnen uitwerken en kunnen uitvoeren, maar ook kunnen bijsturen en aanpassen indien veranderende omstandigheden dit vragen. Daarover maken partijen de volgende afspraken:

a. Gemeenten, provincies en waterschappen maken, in samenspraak met netbeheerders en andere partners, Regionale Energie Strategieën (RES), in ieder geval voor elektriciteit en warmte (zie ook hoofdstuk D7 RES). Decentrale overheden zijn verantwoordelijkheid voor de tijdige borging van de maatregelen voortkomend uit de RES in het decentrale omgevingsinstrumentarium, en waar nodig ook in het bestaand ruimtelijk instrumentarium.
b. Met de invoering van de Omgevingswet vervalt het instrument 'structuurvisie', hiervoor in de plaats komt het kerninstrument 'programma', waarmee uitvoering wordt gegeven aan het beleid uit een omgevingsvisie. De Rijksoverheid neemt begin 2019 het voortouw in het opstellen van zo'n 'programma' gericht op de ruimtelijke planning van en het maken van ruimtelijke reserveringen voor het hoofdenergiesysteem op nationale schaal. Dit programma is dan als het ware de opvolger van het Structuurschema Elektriciteitsvoorziening (SEVIII) en mogelijk ook (delen van) andere structuurvisies. De Rijksoverheid betrekt hierbij de decentrale overheden, netbeheerders en andere relevante partijen. Vanwege de sterke afhankelijkheden tussen verschillende energievormen (elektriciteit, waterstof, aardgas, hernieuwbare gassen, CO_2, warmte) en de toenemende noodzaak voor opslag en conversie ook op nationale schaal, ligt het voor de hand dat er meer ruimtelijke zaken in worden opgenomen dan alleen ruimtereserveringen voor het transport van elektriciteit. Wat precies de *scope* ervan zal zijn, en hoe de totstandkoming het beste georganiseerd kan worden wordt begin 2019 verder uitgewerkt. Belangrijk aandachtspunt hierbij is ook de samenhang met het programma Noordzee, het programma Bodem en Ondergrond en andere relevante programma's. Het programma sluit aan op de keuzes die in de Rijksvisie marktordening & energietransitie worden gemaakt (zie hoofdstuk D1 Systeeminnovatie). De gewenste infrastructuur zoals deze voortkomt uit de Regionale Energie Strategieën, CO_2-reductieplannen (zie hoofdstuk Industrie) en de infrastructuurverkenning van de netbeheerders (zie hoofdstuk D1 Systeeminnovatie) vormt belangrijke input voor dit programma. Voor een goede afstemming is continue wisselwerking tussen de verschillende sporen van belang.
c. De onderlinge afstemming van de regionale uitwerkingen (RES) en de nationale uitwerking (hoofdenergiesysteem) vindt plaats in het interbestuurlijke programma dat reeds voor de RES wordt opgezet (het Nationaal Programma RES, zie ook hoofdstuk D7). Decentrale overheden en de Rijksoverheid blijven uiteraard verantwoordelijk voor de inzet van het eigen instrumentarium.

D7 Regionale Energie Strategie (RES)

In Regionale Energie Strategieën (RES) worden veel nationale afspraken uit het Klimaatakkoord in de praktijk gebracht. Dit gebeurt in een landsdekkend programma van 31 regio's. Het overzicht van de regio's is te vinden op *www.regionale-energiestrategie.nl*. In de RES werken overheden met maatschappelijke partners, netbeheerders (voor gas, elektriciteit en warmte), het bedrijfsleven en waar mogelijk bewoners regionaal gedragen keuzes uit. Dit doen zij voor de opwekking van duurzame elektriciteit (35 TWh), de warmtetransitie in de gebouwde omgeving (van fossiele naar duurzame bronnen) en de daarvoor benodigde opslag- en energie-infrastructuur. Deze keuzes worden vertaald naar gebieden, projecten en naar de implementatie en uitvoering van die projecten. De focus in de RES ligt op de opgaven van de tafels Gebouwde omgeving en Elektriciteit. Wanneer een regio dit wenst kunnen ook opgaven van andere tafels worden meegenomen in de RES, zoals maatregelen voor duurzame mobiliteit, industrie of landbouw en landgebruik. Bovendien wordt er in de regio al gewerkt aan andersoortige energieplannen en aan de doelen van het huidige Energieakkoord (waaronder de 6000 MW wind op land). Deze parallelle processen worden wel betrokken bij de RES maar er wordt voor de omgang van deze processen geen algemene standaard voorgeschreven.
De opgave waar de regio voor staat is complex en de ruimtelijke impact van de klimaat- en energietransitie zal groot zijn. Juist in de vertaling van de klimaatambities naar locaties en projecten worden ook de maatschappelijke en ruimtelijke consequenties en dilemma's concreet. Het opstellen van een energiestrategie neemt deze dilemma's niet weg. De RES is nadrukkelijk bedoeld als startpunt van een uitvoeringsproces waarin samenwerkende partijen tot 2030 tot verdere concretisering en realisatie van projecten komen. Onderdeel hierin is een periodieke evaluatie en herijking van de strategie. Zo wordt voortdurend gestreefd naar effectiviteit en efficiëntie in een bewegende context van de energietransitie-opgave.

De RES heeft daarmee een meervoudige functie. Allereerst is de RES een product waarin de regio beschrijft welke energiedoelstellingen er moeten worden gehaald op welke termijn. Ten tweede is de RES een belangrijk instrument om ruimtelijke inpassing met maatschappelijke betrokkenheid te organiseren. Ten derde is de RES een manier om langjarige samenwerking tussen alle regionale partijen te organiseren.

Veel regio's beginnen niet vanaf nul, maar zijn al langer aan de slag met een RES of hebben deze al opgesteld voordat de klimaatafspraken definitief waren. Omdat bovendien de opgave en potenties in elke regio anders zijn is er veel ruimte voor regio's om hun eigen invulling te geven aan hun regionale strategie.

Tegelijkertijd is het van groot belang dat alle regio's in hun RES uitgaan van de gezamenlijke kaders en de afspraken in het Klimaatakkoord. Voor de vergelijkbaarheid en optelbaarheid van de regionale bijdragen is het van belang dat de RES als product voldoet aan de landelijke analyse-, monitoring- en rekensystematiek zoals deze is ontwikkeld door het Planbureau voor de Leefomgeving (PBL).

Omdat met de RES concreet invulling wordt gegeven aan de klimaatafspraken is het van groot belang dat RES-regio's op een goede manier worden ondersteund. Een belangrijk onderdeel in de ondersteuning aan de regio is het Nationaal Programma RES. Het Nationaal Programma RES vormt feitelijk het scharnierpunt tussen het Klimaatakkoord en de regio. Het faciliteert en ondersteunt de regio's in het bieden van een helder kader voor de opgave, het construeren van vergelijkbare en optelbare RES'en, het stapsgewijs doorontwikkelen van een gemeenschappelijk te gebruiken data- en informatiebasis en biedt hen een platform om onderling kennis te delen en elkaar uit te dagen tot het maken van betere plannen.

De formele start van het uitvoeringproces van het Klimaatakkoord wordt bekrachtigd op het moment dat er ook een formele handtekening van alle partijen onder staat. Duidelijkheid hierover wordt verwacht in de eerste helft 2019. Omdat de ambitie in de regio's hoog is en (pilot-)regio's ook al vergaande voortgang boeken in het opstellen van RES'en kunnen regio's vóór de ondertekening van het Klimaatakkoord aanvangen of doorgaan met de RES. Het uitgangspunt voor de regio's in deze fase is het 'onderhandelakkoord' dat eind 2018 is opgeleverd. Wanneer de afspraken zoals gemaakt in het onderhandelakkoord afwijken van de definitieve Klimaatakkoord-tekst zal de betekenis ervan opnieuw worden beoordeeld in het licht van de continuïteit van het RES-proces in de regio.

Afspraken

Partijen spreken het volgende af:

Governance en besluitvorming

Het Interprovinciaal Overleg (IPO), de Unie van Waterschappen (UvW), de Vereniging van Nederlandse Gemeenten (VNG) en de ministeries van Economische Zaken en Klimaat (EZK) en Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties (BZK) zijn gezamenlijk verantwoordelijk voor het opzetten, inrichten en uitvoeren van het Nationaal Programma RES. Dit programma faciliteert regio's en heeft tot doel de regionale uitvoeringskracht te vergroten. Het heeft een signalerende functie en biedt een cross-sectorale regionale samenwerkingsstructuur om landsdekkend doelen van het Klimaatakkoord te kunnen halen. In eerste aanleg is het programma gericht op de borgingsoverleggen Elektriciteit en Gebouwde omgeving. De afstemming en coördinatie over de RES-gerelateerde opgaven vindt plaats in de klimaatcommissie waar ook de voorzitter van het nationale programma deel van uitmaakt. Zodoende verzorgt het programma een brugfunctie vanuit de strategische hoofdlijnen van het nationale Klimaatakkoord naar de regionale en lokale uitvoeringswerkelijkheid. Het Nationaal Programma RES faciliteert, monitort (i.s.m. het Planbureau voor de Leefomgeving), ontwikkelt kennis en schept duidelijkheid aan de regio's, maar is niet verantwoordelijk voor de inhoud en opstellen van de Regionale Energie Strategieën. Dit is aan de regio's zelf.

Binnen het Nationaal Programma RES wordt een stuurgroep ingericht. In deze stuurgroep nemen naast de vijf verantwoordelijke overheidspartijen ook Netbeheer Nederland, Energie Nederland, en een vertegenwoordiging van maatschappelijke organisaties plaats. De overheidsleden in de stuurgroep wijzen een (onafhankelijk) voorzitter aan.

In de regio's worden werkstructuren gevormd waarin de decentrale overheden samen met de (regionale) netbeheerder(s), het bedrijfsleven en een vertegenwoordiging van maatschappelijke organisaties de verantwoordelijkheid voor totstandkoming van de RES nemen. De Rijksoverheid kan indien dit gewenst is vanuit de regio als agendalid plaatsnemen in de stuurgroep. Vanuit deze rol heeft de Rijksoverheid dan een signaleringsfunctie, maar neemt geen deel aan de formele besluitvorming. Ook kunnen woningcorporaties of andere initiatiefnemers/eigenaren voor het produceren van duurzame energie of transport en opslag in de stuurgroep uitgenodigd worden. De provincies en gemeenten zetten zich nadrukkelijk in voor het (kwalitatief en kwantitatief) ruimtelijk mogelijk maken van de RES en de verankering van de RES in het omgevingsbeleid.

Het RES-proces wordt vanaf de formele start in de RES-regio met een bestuurlijke startnotitie of een gelijksoortig document vastgelegd. Hierin wordt in ieder geval de regionale bijdrage aan de nationale doelstelling, de planning en de wijze van democratische en ruimtelijke borging van de RES vastgelegd. Indien regio's ervoor kiezen om geen startnotitie op te stellen dienen zij aan te geven hoe zij het RES-proces anderszins gaan borgen. Daarnaast wordt het regio's aangeraden om met de partijen waarmee zij samenwerken aan de RES in de stuurgroep, een zogenaamde samenwerkingsovereenkomst op te stellen waarin de samenwerkingsafspraken voor de komende jaren worden vastgelegd.

Inhoud Product RES 1.0

In de RES is het regionale aanbod voor de periode tot 2030 uitgewerkt ten aanzien van elektriciteit, gas en warmte. , met daarbij de concrete zoekgebieden die geschikt zijn voor de opwek van zon, wind, (duurzame) warmte en duurzame gassen. In dit aanbod wordt rekening gehouden met ruimtelijke kwaliteit en maatschappelijk draagvlak. Daarnaast is door de netbeheerder uitgewerkt welke aanpassing aan de energie-infrastructuur nodig is om het opwekvermogen aan het net te koppelen en wat daarvan de consequenties zijn (ruimtelijk, financieel, planning, besluitvorming). Hierbij wordt ook rekening gehouden met de energiestromen vanuit de afspraken aan de andere borgingsoverleggen en de opwek van kleinschalige projecten, zoals zon-op-dak. Tenslotte bevat de RES 1.0 een Regionale Structuur Warmte (RSW), waarin op basis van de Leidraad inzicht wordt gegeven in de regionale warmtevraag en de beschikbaarheid van warmtebronnen. Op basis hiervan moeten er over de regionale toewijzing van het warmteaanbod afspraken worden gemaakt. De Regionale Structuur Warmte vormt input voor de Transitievisie Warmte en bijbehorende wijkplannen die iedere gemeente voor 2021 opstelt. Definitieve keuzes die voortkomen uit uitvoeringsplannen op wijkniveau worden vastgelegd in vervolgversies van de RES 1.0.

De regio's leveren 12 maanden na de formele ondertekening van het Klimaatakkoord een RES 1.0 op. Deze RES heeft instemming van de colleges van Gedeputeerde Staten, en Burgemeester en Wethouders, de Dagelijks Besturen van de waterschappen, de gemeenteraden, provinciale staten en de algemene vergaderingen van de waterschappen.

De RES is primair bedoeld om invulling te geven aan de opgaven van de tafels Gebouwde omgeving en Elektriciteit. In de RES kunnen op initiatief van de regio, al dan niet op uitnodiging van sectoren, ook (ruimtelijke) maatregelen op het gebied van mobiliteit, industrie en landbouw worden meegenomen. Voor mobiliteit kan er bijvoorbeeld gedacht worden aan het goed inpassen van de laadinfrastructuur en de ruimtelijke consequenties van zero-emissie stadslogistiek. Voor industrie kan bijvoorbeeld gedacht worden aan aanlanding van wind op zee nabij industriële clusters en transport en opslag van waterstof en andere duurzame gassen en grondstoffen. In de handreiking staan meer voorbeelden uitgewerkt. De regio kan zelf het beste bepalen welke maatschappelijke opgaven relevant zijn om een integrale gebiedsafweging te kunnen garanderen.

Concept-RES

Als tussenstap in het proces naar een RES 1.0 leveren regio's op uiterlijk 6 maanden na de formele ondertekening van het Klimaatakkoord een concept-RES op, met als onderdelen:

1. Een regionale invulling van het op te stellen vermogen in MW (en verwachte MWh) voor hernieuwbare energie op land, de betekenis hiervan voor de energie-infrastructuur, met inachtneming van ruimtelijke kwaliteit en maatschappelijk draagvlak, afgewogen tegen andere (ruimtelijke) belangen. Aan regio's wordt gevraagd om te sturen op overprogrammering met als doel om de nationale doelstelling te kunnen halen. Het is de verwachting dat de nodige zoekgebieden af zullen vallen of kleiner zullen worden naarmate er wordt toegewerkt naar de uitvoeringsfase. Naast de afspraak om tenminste 35 TWh grootschalig hernieuwbaar op land in 2030 gerealiseerd te hebben, worden regio's ook aangemoedigd om kleinschalig zon-op-dak te betrekken in de RES. Hierin wordt een autonome groei verwacht van 7 TWh in 2030. Het extra vermogen wat boven deze 7 TWh gerealiseerd kan worden, mag meegerekend worden als extra ambitie bovenop de 35 TWh.
2. Een heldere en herleidbare onderbouwing van het aanbod en keuzes voor potentiële zoekgebieden die benut kunnen worden, inclusief een beschrijving van het doorlopen proces. Indien mogelijk worden deze zoekgebieden ook op kaart getoond.
3. Een Regionale Structuur Warmte, met daarin een gevalideerd overzicht van alle beschikbare (grootschalige) duurzame warmtebronnen binnen de regio, de totale warmtevraag binnen de regio, een overzicht van de bestaande en geprojecteerde infrastructuur voor warmte. Hierbij wordt een inschatting gemaakt van de daadwerkelijke

bruikbaarheid van deze bronnen binnen de regio in tijd en geld. De te hanteren uitgangspunten en methodiek hiervoor staan beschreven in de Leidraad.
4. Daarnaast is in deze Regionale Structuur Warmte opgenomen welke relevante stakeholders (voor warmte transport, productie en afname) zijn betrokken in het proces en wordt een procesvoorstel opgeleverd hoe de regio beschikbare bronnen, warmtevraag en infrastructuur logisch efficiënt en betaalbaar wil gaan koppelen en hoe de stakeholders in het vervolg worden betrokken.

Regio's zorgen ervoor dat de concept-RES, ingebracht door de voorzitter van de RES-stuurgroep, minimaal is geaccordeerd door GS, B&W, Waterschapsbestuur en ter kennisgeving is voorgelegd aan raden, staten en algemene vergadering van de waterschappen.

Monitoring en herijking

Hoewel de doelstellingen in het Klimaatakkoord langjarig vastgehouden worden, is de wijze waarop deze doelen het best kunnen worden gerealiseerd onzeker. Dit vraagt om een adaptief en iteratief proces met elke twee jaar een herijking van de aanpak. Twee jaar na de RES 1.0 volgt een RES 2.0; en zo verder. Deze tweejaarlijkse convergerende aanpassingscyclus (*plan-do-check-act*) borgt dat de RES aansluit bij de wettelijk vereiste investeringsplannen van de netbeheerders. Maar ook in toenemende zin de benodigde zekerheid vastlegt voor warmte-transitieplannen van wijken.
Niet alleen de optimale aanpak, maar ook de kwantitatieve doelstellingen kunnen in de loop der jaren veranderen. 49% CO_2 emissiereductie in 2030 is dan ook een tussenstap naar nog hogere doelstellingen in 2050. Indien in volgende RES-versies met andere CO_2 emissiereductie-percentages rekening moet worden gehouden, dan zullen de partijen op voordracht van het Nationaal Programma RES daar via de geëigende structuren besluiten over nemen.

Kaders en doorwerking

Bij het uitwerken van de RES hanteren de regio's bij het gebruik van data de uitgangspunten, rekenregels en aannames zoals uitgewerkt in de Handreiking RES. De regionale energiestrategieën geven invulling aan het regionale energiesysteem in nauwe samenhang met de invulling die gegeven zal worden aan het hoofdenergiesysteem. De onderlinge afstemming van de regionale uitwerkingen (RES) en de nationale uitwerking (hoofdenergiesysteem) vindt plaats in de stuurgroep van het Nationaal Programma RES. Bij de uitvoering blijven decentrale overheden en de Rijksoverheid uiteraard verantwoordelijk voor de inzet van het eigen instrumentarium.

Bij de uitwerking van maatregelen in de fysieke leefomgeving benutten partijen de inrichtingsprincipes die voortkomen uit de Nationale Omgevingsvisie (en het kabinetsperspectief daarop).

Ondersteuning

De Rijksoverheid stelt voor 2019-2021 jaarlijks € 22,5 miljoen ter beschikking voor ondersteuning van het Nationale Programma RES. Daarvan wordt € 5 miljoen benut voor de programma-organisatie en de ontwikkeling van data-infrastructuur en kennis. € 15 miljoen is beschikbaar voor ondersteuning van de dertig regio's. De regio's zetten deze middelen doelgericht in voor de definiëring van de RES. Verder is € 2,5 miljoen gereserveerd voor de participatiecoalitie om concrete bijdragen te kunnen leveren aan de RES'en.

Naast het beschikbaar stellen van financiële middelen geven de (de-)centrale overheden vanuit hun bevoegdheden maximaal ruimte aan de energietransitie, bijvoorbeeld door het wegnemen van belemmeringen in wet- en regelgeving. Zo zal op korte termijn een wijziging van de Waterschapswet in gang worden gezet. Daarbij is uitgangspunt dat de waterschappen de bevoegdheid hebben om meer duurzame energie te produceren dan zij zelf verbruiken en

dat zij de lasten en baten van deze investeringen kunnen toerekenen aan hun heffingen. Dit moet het mogelijk maken dat zij op termijn klimaatneutraal kunnen worden. Een ander voorbeeld hierin is de inzet van de Rijksoverheid om de opwekpotentie in de regio's te vergroten door (Rijks)gronden te betrekken bij de tendering van locaties.

Participatie

De RES is niet alleen een strategie, het is ook een manier van samenwerken en een proces om te komen tot gedragen plannen waarmee de nationale doelstelling gehaald wordt. Hiervoor dient een uitnodigend proces rond de RES te worden vormgegeven waarin de participatie van belangengroepen, bedrijven en bewoners is verankerd. Door hen aan de voorkant te betrekken bij de vertaling van de nationale ambitie naar het regionaal niveau en de belangen die er spelen duidelijk en plek te geven in het proces van afweging en keuzes, zal dit het draagvlak vergroten.

Maar ook de uitvoering kan hiermee versnellen en energie-transitieplannen kunnen zorgvuldiger worden ingepast in ons landschap. Stakeholders en de vormgevers van de RES wisselen informatie uit in een vooraf opgezet proces. Meer naar de uitvoering toe worden ook de mogelijkheden en wensen betrokken over het mee-ontwikkelen en mede-eigenaar worden van duurzame energieprojecten zodat de inkomsten ook ten bate van de regio komen. In de Handreiking RES worden suggesties gedaan en richtsnoeren meegegeven voor een effectieve invulling en organisatie van RES-participatie, inclusief de wijze van betrokkenheid van de partcipatiecoalitie. Ook wordt voortgebouwd op de ervaringen bij de green deal participatie en het programma aardgasvrije wijken.

Expertisecentrum

Er wordt momenteel gewerkt aan één expertisecentrum warmte en aan één expertisecentrum hernieuwbare opwek voor de decentrale overheden. Regio's zijn echter gebaat bij overzicht en eenduidigheid wat betreft kennis, ondersteuning en data. Om regio's optimaal te kunnen ondersteunen, maar zeker ook om als Nationaal Programma RES (kosten)efficiënt te werken, dient kennisversnippering daarom te worden voorkomen. Om dit te bewerkstellingen zal in het eerste kwartaal van 2019 het samenbrengen van kennis- en expertisecentra ten behoeve van de energietransitie in de regio's verder worden vormgegeven. Doel is om onafhankelijke feitelijke kennis, rekenregels, aannames en duidelijkheid over wet- regelgeving op het gebied van zowel warmte als hernieuwbare opwek, vanuit 1 loket te kunnen aanbieden.

Doorrekening en weging

De regio's bieden de concept-RES via het Nationaal Programma RES ter doorrekening aan het Planbureau voor de Leefomgeving aan. Deze doorrekening wordt gebaseerd op de uitgangspunten, aannames en rekenregels die zijn vastgelegd in de Handreiking RES. De doorrekening biedt inzicht in de mate waarin de regionale inzet optelt tot het bereiken van de nationale klimaatdoelstellingen. Elke concept-RES wordt daarnaast kwalitatief gewogen door het Nationaal Programma RES op de vier onderdelen zoals omschreven in de paragraaf 'concept-RES'.

Als een RES in onvoldoende mate bijdraagt aan de nationale doelstelling (vwb Elektriciteit), dan wel de kwalitatieve weging van het doorlopen proces voor verbetering vatbaar is, worden regio's verzocht om de potentie van de RES te verhogen of te verbeteren, daarbij rekening met de regionale context (verworven draagvlak, participatie en opwekpotentieel) en de korte doorlooptijd. Het Nationaal Programma zal uiteraard zoveel mogelijk inzetten op ondersteunen, stimuleren en leren van elkaar zodat regio's ook in staat worden gesteld om kwantitatief en kwalitatief goede RES'en op te leveren.
Na de kwantitatieve beoordeling door het PBL wordt in de 6 maanden daaropvolgend de gehele nog resterende ambitie door de regio's onderling verdeeld. Indien de regio's niet zelf tot een verdeling kunnen komen zal daarvoor de gezamenlijke verdeelsystematiek worden toegepast. Deze verdeelsystematiek wordt voorafgaand aan de eerste oplevering van de

concept-RES door de decentrale overheden in gezamenlijke verantwoordelijkheid met de ministeries van EZK en BZK ontwikkeld. De maatschappelijke partijen geven input voor de verdeelsystematiek.

Niet-vrijblijvend Klimaatakkoord

Partijen hebben vertrouwen dat (bestuurlijke) samenwerking ervoor zorgt dat de doelstellingen in de RES bijtijds gehaald worden. Vooraf gesteld is het doel van de (nationale en regionale) werkstructuur om te voorkomen dat interventie moet worden toegepast. Het Nationaal Programma RES vormt een platform voor onderling samenwerken, vergelijken, leren en uitdagen.

Er zijn vanuit het Nationaal Programma RES verschillende kritieke momenten waarop mogelijk over moet worden gegaan tot 'het goede bestuurlijke gesprek':

- De situatie dat de RES'en niet optellen tot de landelijke doelstelling; voor Elektriciteit is dit tenminste 35 TWh grootschalig hernieuwbaar op land in 2030.
- De situatie dat de RES regio-overstijgende infrastructuurproblemen oplevert.
- De situatie dat een overheid in de regio niet meer wil deelnemen aan de RES-vorming, dan wel de RES niet wil verankeren in omgevingsbeleid
- De situatie dat een RES niet tot uitvoering komt
- Planningsafspraken die voortkomen uit de tafels Elektriciteit en Gebouwde Omgeving waarvan blijkt dat die niet gehaald (kunnen) worden.

De afspraak is dat dit allereerst wordt opgelost via bestuurlijke samenwerking en overleg binnen de betreffende regio en binnen de betreffende provincie; indien dit niet tot gewenst resultaat leidt vindt hierover overleg plaats door de partijen in de stuurgroep van het Nationaal Programma RES.

Mochten de regio's er uiteindelijk niet in slagen om gezamenlijk tot een invulling van de doelstellingen hernieuwbaar op land en warmte te komen, dan neemt iedere overheidspartij in de stuurgroep van het Nationaal Programma zijn of haar verantwoordelijkheid.
Dit gebeurt via het 'Huis van Thorbecke' en de instrumenten uit de Wet Ruimtelijke Ordening en de Omgevingswet. Dit laatste betekent dat overheden bereid zijn om formeel juridisch instrumentarium in te zetten om de opgave alsnog te realiseren. Het gaat om instrumenten zoals het vaststellen van een omgevingswaarde, een omgevingsprogramma of in het ultieme geval het inzetten van het instrument projectbesluit door in eerste instantie de provincie en uiteindelijk door de Rijksoverheid.

Afgesproken wordt dat de bestuurlijke en juridische interventie verder wordt geconcretiseerd (uiterlijk in Q2 2019) in de handreiking RES. Dit met als gezamenlijk doel dat medio 2021 in het merendeel van de regio's de RES is verwerkt in het omgevingsbeleid en dat uiterlijk in 2025 alle aangevraagde benodigde vergunningen voor de ruimtelijke inpassing zijn afgegeven met oog op de tijdige realisatie van de opgave

D8 Financiering door de markt

De financiële sector (banken, verzekeraars, pensioenfondsen en vermogensbeheerders) steunt de energietransitie die met het Klimaatakkoord wordt beoogd en die noodzakelijk is om te voldoen aan de doelstellingen van het Akkoord van Parijs. In de komende jaren zal de transitie enerzijds een beroep doen op nieuwe financiering van verduurzamingsprojecten in alle sectoren, en anderzijds stelt de transitie financiële instellingen voor de uitdaging om op beheerste en bestendige wijze bestaande (energie)portefeuilles te heroverwegen.

Daarbij blijft voor de financiële sector marktconformiteit uitgangspunt. De klanten van banken, verzekeraars, pensioenfondsen en vermogensbeheerders verwachten immers een passend rendement op hun besparingen. Rendement en risico op financieringen en beleggingen moeten in balans zijn. Bijdragen van de overheid aan dit Klimaatakkoord zijn belangrijk om de business case van verduurzamingsinitiatieven te versterken, en daardoor vormen van marktfinanciering ervan binnen bereik te brengen.

De Taakgroep Financiering, waarin banken, verzekeraars, pensioenfondsen, vermogensbeheerders en Invest-NL vertegenwoordigd zijn, is de afgelopen maanden gesprekspartner geweest van de verschillende sectortafels met als doel inzicht te geven in de mogelijkheden om initiatieven via de markt te financieren. Gezien de intensieve onderhandelingen en gesprekken aan de diverse tafels is het aantal concrete financiële vraagstukken waar extra financiering door de markt een knelpunt oplost, op dit moment nog beperkt. Deze vraagstukken komen naar verwachting aan de orde nu de grote lijnen van de diverse tafels zijn uitonderhandeld. De taakgroep heeft vervolgens gewerkt aan het identificeren van bestaande knelpunten die in de toekomst vermeden kunnen worden, het opstellen van een financieringswijzer over beschikbaar ‘privaat geld’ in Nederland, adhesie betuigd aan de uitgifte van groene staatsleningen en voorstellen gedaan voor een verruiming van de regeling groenprojecten.

Het is van belang dat ‘groene’ projecten die potentieel een marktconform risico/rendementsprofiel hebben een toekomstvaste financiering kunnen vinden. In het kader van de taakgroep zijn financiële instellingen van plan samen met Invest-NL een financieringsportaal op te richten. De exacte invulling en opzet van dit portaal zal in het eerste kwartaal van 2019 verder worden uitgewerkt. Hierbij worden naast lessen uit het verleden ook *best practices* vanuit het VK en Duitsland in de beschouwing betrokken. De bedoeling is dat Invest-NL straks als een portaal voor financiering van groene projecten functioneert, door partijen door te verwijzen naar het juiste type financiële partner(s). Daar waar nuttig, nodig en effectief kan Invest-NL ook een regierol voor projecten vervullen. Daardoor kunnen investeringen vanuit Invest-NL ook daadwerkelijk werken als een hefboom en leiden tot een vergroot financieringsaandeel vanuit de markt.

Voor een goed functionerende markt voor groene financiering is het noodzakelijk dat private en (semi-)publieke financiële instellingen goed samenwerken. Daartoe wordt nu gewerkt aan de standaardisering van de overeenkomsten tussen banken, regionale ontwikkelingsmaatschappijen, regionale energiefondsen en Invest-NL. Hierdoor kunnen duurzame ondernemers makkelijker en sneller gecombineerde financiering van regionale ontwikkelingsmaatschappijen, regionale energiefondsen en banken betrekken.

De Taakgroep verzoekt het Platform voor Duurzame Financiering het werk van de Taakgroep op gebied van identificatie en mitigatie van knelpunten verder voort te zetten. Het Platform voor Duurzame Financiering is bij uitstek gepositioneerd alle relevante actoren bij elkaar te brengen en kennisuitwisseling te stimuleren.

De financiële sector zet zijn steun aan de doelstellingen van het Klimaatakkoord kracht bij door het volgende commitment.

Commitment van de financiële sector

De financiële sector (banken, pensioenfondsen, verzekeraars en vermogensbeheerders) neemt het initiatief om een bijdrage te leveren aan de uitvoering van het Akkoord van Parijs en het Klimaatakkoord. Het Klimaatakkoord heeft tot doel om de uitstoot van broeikasgassen (hierna kortweg aangeduid als CO_2) in 2030 op een kosteneffectieve wijze met 49% te verminderen ten opzichte van 1990. Het Klimaatakkoord raakt alle sectoren van de Nederlandse economie en samenleving, en vraagt om brede steun en effectieve medewerking van alle betrokkenen en belanghebbenden.

Hiertoe verbinden de ondertekenende partijen zich in overeenstemming met hun rol in de financiële keten, verantwoordelijkheid en capaciteit aan de volgende te nemen acties:

a. De betrokken partijen nemen deel aan de financiering van de energietransitie en aanvaarden hiertoe een inspanningsverplichting binnen de kaders van wet & regelgeving en de risico-rendementsdoelstellingen. Waar nodig en nuttig worden samen met Invest-NL en andere relevante partijen de financieringsmogelijkheden voor verduurzaming geoptimaliseerd.

b. De partijen ondernemen actie om het CO_2-gehalte van hun relevante financieringen en beleggingen te meten. Vanaf het boekjaar 2020 rapporteren zij daarover publiekelijk in de vorm die voor hun het meest passend is. De partijen kunnen hun eigen methodiek kiezen maar verbinden zich aan een proces om onderling ervaringen te delen, resultaten vergelijkbaar te maken en stappen te zetten om de meting te verbeteren en te verdiepen. Daarbij wordt aansluiting gezocht bij de internationale ontwikkelingen en standaarden op dit gebied.

c. Uiterlijk in 2022 maken de partijen hun actieplannen inclusief reductiedoelstellingen voor 2030 bekend voor al hun relevante financieringen en beleggingen. De partijen zullen toelichten welke acties zij nemen om bij te dragen aan het klimaatakkoord van Parijs. Dit kan een combinatie zijn van benaderingen waaronder CO_2-reductiedoelstellingen voor de portefeuille waar dat mogelijk is, engagement, en financieringen van CO_2-reducerende projecten.

d. Dit commitment maakt integraal onderdeel uit van het Klimaatakkoord. Partijen organiseren jaarlijks overleg met alle betrokkenen over de voortgang van de uitvoering van de afspraken. Over de voortgang wordt gerapporteerd in de in te stellen Klimaatcommissie. Daar waar de partijen structurele knelpunten signaleren die uitvoering van de afspraken hinderen, worden deze actief onder de aandacht van betrokkenen gebracht.

Het commitment van de financiële sector aan het welslagen van de noodzakelijke energietransitie heeft zowel betrekking op het aanbieden van passende marktconforme financieringsarrangementen voor verduurzaming, als op het integreren van klimaatdoelen waaronder CO_2-reductiedoelstellingen in de eigen strategie.

De financiële sector wil een substantiële bijdrage leveren aan verduurzamingsprojecten om de energietransitie in de verschillende sectoren van de economie en de samenleving goed vorm te geven, op marktconforme basis. De financiële sector heeft zich via de taakgroep Financiering van het Klimaatakkoord ingezet voor het bevorderen van cross-sectorale vormen van financiering om de afstemming van vraag en aanbod van financiering beter op elkaar af te stemmen, en om mogelijke knelpunten te signaleren en op te lossen. Waar nuttig en nodig zal deze functie in samenwerking met Invest-NL worden verankerd in een portaal, waardoor de mogelijkheden voor optimalisatie van cross-sectorale financiering verder worden vergroot. De energietransitie stelt financiële partijen voor de uitdaging om op een beheerste en bestendige wijze hun rol te vervullen. Klimaatbeleid en ontwikkelingen in CO_2-neutrale

technologieën kunnen leiden tot snelle veranderingen. Partijen moeten hierop anticiperen, zowel op hiermee verbonden kansen als op bedreigingen. Voor financiële partijen kan dat aanleiding zijn om het gesprek aan te gaan met bedrijven en andere klanten met als doel de CO_2-uitstoot te verlagen.

Centraal in het commitment is dat iedere partij zich primair zal richten op de activiteiten die het meest direct in de eigen invloedssfeer liggen, die passen bij de financiële risico-rendement doelstelling en die aansluiten op de rol van de desbetreffende partij in de financiële keten. Bijvoorbeeld bij vermogensbeheer beslissen de betrokken klanten uiteindelijk zelf hoe hun geld wordt belegd.

De koepelorganisaties ondersteunen dit commitment, coördineren de inzet van hun achterban, en spelen een actieve rol bij het jaarlijks overleg over de voortgang van de uitvoering van de afspraken.

Bij de uitvoering van dit commitment wordt aansluiting gezocht bij de (internationale) ontwikkelingen en standaarden op dit gebied (zoals opgenomen in de bijlage).

Het Platform voor Duurzame Financiering biedt de betrokken financiële partijen een platform om onderling kennis en ervaringen te delen, zowel op het gebied van financiering van verduurzamingsprojecten als het meten van de CO_2-gehalte van hun relevante financieringen en beleggingen. Het platform organiseert samen met de vier financiële koepels (NVB, Verbond van Verzekeraars, Pensioenfederatie en Dufas) werkconferenties over het meten en sturen op klimaatimpact. Door best practices uit te wisselen kunnen koplopers binnen de financiële sector andere financiële partijen – die bijvoorbeeld door hun kleinere omvang minder capaciteit hebben om zelf vernieuwingen te initiëren – behulpzaam zijn bij het formuleren van een bij de instelling passende ambitie en bij het ontwikkelen van een aanpak om aan die ambitie effectief invulling te geven.

D9 Uitgangspunten uitwerking Verbreding SDE+

De SDE+ is op dit moment het belangrijkste instrument voor de stimulering van de productie van hernieuwbare energie. Dit subsidie-instrument bevat een aantal kenmerken waardoor de regeling volgens internationale maatstaven goed functioneert. Het gaat dan om de kenmerken van techniekneutraliteit, onderlinge concurrentie en meerjarige zekerheid voor investeerders.

Conform het regeerakkoord wordt de SDE+ verbreed naar de SDE++, zodat naast duurzame energie ook CO_2-reducerende technieken in aanmerking komen voor subsidie. Dit geldt in principe ook voor andere broeikasgassen dan CO_2, zoals methaan. Hierbij worden de goede elementen van de SDE+ behouden en wordt het mogelijk om kostenefficiënt de klimaatopgave in 2030 te halen.

Dit betekent niet dat elke techniek in aanmerking komt voor de SDE++. Het kan zo zijn dat een techniek überhaupt niet via subsidieverlening gestimuleerd hoeft te worden, omdat deze al op een rendabele manier geëxploiteerd kan worden of dat het meer voor de hand ligt de techniek te ontsluiten via een geheel ander instrument (o.a. beprijzen, normeren/verplichten). Doelmatigheid en schaarste van te verstrekken subsidiemiddelen maken dat subsidiëring in principe als *last resort* moeten gelden. In onderstaande tabel staat aangegeven welke technieken vooralsnog in aanmerking komen.

Bij de SDE++ staan het doel van 49% CO_2-reductie in 2030 en kosteneffectiviteit om dit doel te bereiken centraal. De SDE++ richt zich daarom op emissiereductie op Nederlands grondgebied. De SDE++ zal de uitrol van marktrijpe en relatief grootschalige CO_2-reducerende technieken stimuleren door de onrendabele top van deze technieken af te dekken door middel van een exploitatiesubsidie.

De focus op CO_2-reductie wordt gerealiseerd door subsidie-aanvragers voortaan te laten concurreren op basis van de benodigde hoeveelheid subsidie per vermeden ton CO_2. Voor de verschillende technieken zullen omrekenfactoren worden gebruikt om de CO_2-reductie te bepalen, zo wordt voor duurzame elektriciteit aangenomen dat een efficiënte moderne gascentrale wordt vervangen.

Uitgaande van de ambities van de verschillende sectoren is een indicatieve verdeling gemaakt van het kasbudget voor de SDE++ in 2030. Deze maakt inzichtelijk welke middelen naar verwachting nodig zullen zijn om ambities te realiseren. Deze verdeling is in onderstaande tabel weergegeven.

	Indicatieve verdeling middelen SDE++ in 2030
Hernieuwbare elektriciteit	€ 200 miljoen
Hernieuwbare warmte en groengas	€ 135 miljoen
Hernieuwbare warmte kleinschalig (ISDE)	€ 100 miljoen
Biobrandstoffen	Er komt gespreid over een aantal jaar in totaal circa € 200 miljoen beschikbaar ten behoeve van de stimulering van de productie van geavanceerde duurzame biobrandstoffen ten behoeve van transport via de verbrede SDE+ in combinatie met nationale normering. Er wordt gezamenlijk gewerkt aan een voorstel dat past binnen de voorwaarden van de SDE++ regeling (waaronder kosteneffectieve CO_2-reductie).
CO_2-reductie industrie	€ 550 miljoen
	€ 985 miljoen

Door onderlinge concurrentie zou het kunnen voorkomen dat het daadwerkelijk toegekende subsidiebudget per sector jaar-op-jaar afwijkt van de indicatieve verdeling zoals overeengekomen. Dit komt omdat de jaarlijkse toekenningen afhankelijk zijn van de ingediende projecten. Ook zou het onwenselijk kunnen zijn als alleen de goedkoopste techniek (bijvoorbeeld CCS) wint en de andere technieken niet aan bod komen.

Om te voorkomen dat een dergelijke onbalans zich langjarig voordoet, wordt gekeken naar de wenselijkheid om plafonds in te stellen voor bepaalde (categorieën van) technieken. Het opnemen van plafonds heeft gevolgen voor de werking van het instrument, specifiek voor de kosteneffectiviteit. Met een plafond kan een relatief goedkope techniek begrensd worden, waardoor andere opties aan bod komen. Dit levert wel minder CO_2-reductie per euro subsidie op. Met plafonds kan worden bijgestuurd zodat de meerjarige budgetten niet majeur afwijken van de indicatieve verdeling, waarbij dan ook wordt gekeken naar de effecten op de kosteneffectiviteit. Voor de verdeling van het beschikbare budget over de technieken is de indicatieve verdeling het vertrekpunt. Dit moet ervoor zorgen dat de ambities van de verschillende sectoren niet worden doorkruist en tegelijkertijd dat het instrument wel kosteneffectieve technieken blijft stimuleren. Dit is om te voorkomen dat er een onbalans ontstaat tussen de ambities van het Klimaatakkoord en realisatie van die ambities op de weg naar 2030. De regeling zal in 2019 verder worden vormgegeven. Hierbij zal dus ook worden gekeken naar de wenselijkheid van het opnemen van (productie- of budget-) plafonds voor sectoren of technieken.

Hoewel er sprake is van techniekneutraliteit, zal wel (zoals nu ook gebeurt) gewerkt worden met verschillende techniekcategorieën met verschillende maximale subsidiebedragen en maximale looptijd van de subsidiebeschikking. Deze maximale subsidiebedragen worden gecorrigeerd voor de daadwerkelijke relevante marktprijs, zoals de CO_2-prijs (de CO_2-prijs in het ETS of de gemiddelde elektriciteitsprijs). Dit geeft investeerders de gewenste meerjarige zekerheid.

De ondersteuning van deze technieken zal tijdelijk moeten zijn, waarbij er uitzicht is op integratie in de markt zonder subsidie. Niet-marktrijpe technieken worden op andere wijze via het innovatiebeleid en de pilots en demonstraties (via de klimaatenveloppe) gestimuleerd. Het is evident en van belang dat zowel innovaties, pilots en demonstraties en uitrol van technieken alleen in samenhang succesvol kunnen zijn (driesporenbeleid). Om die reden zal jaarlijks worden bepaald welke (categorieën van) technieken kunnen worden opgenomen in de SDE++. Hiervoor wordt met de sector overlegd en zal een marktconsultatie worden gehouden.

Ook cruciale randvoorwaarden voor de uitrol van CO_2-reducerende technieken zoals de aanwezigheid van bijvoorbeeld (energie)infrastructuur of het voorkomen van onwenselijke neveneffecten zal via wet- en regelgeving of via ander instrumentarium worden geborgd. De SDE++ zal per 2020 in werking treden: vanaf dat jaar zullen ook subsidies verstrekt worden voor technieken die nog niet door de huidige SDE+ gedekt worden. Tot die tijd blijft de SDE+ gericht op de stimulering van duurzame energie en zo bijdragen aan CO_2-reductie.

De ODE, die de bron vormt voor middelen uit de SDE+, zal worden aangepast om naast hernieuwbare energie ook CO_2-reducerende technieken te kunnen stimuleren. De middelen voor de SDE+ lopen op tot € 3,3 miljard per jaar in 2030. Daarvan is ca. € 2,3 miljard benodigd voor de kasuitloop van de SDE+ beschikkingen (t/m 2019) en ca. € 1 miljard voor de beschikkingen die via de SDE++ zullen worden afgegeven.

Technieken

Hieronder is samengevat welke technieken vooralsnog in aanmerking komen voor de SDE++. De diverse technieken zijn geordend naar sector, maar kunnen in elke sector worden toegepast:

Elektriciteit	Grootschalig zon (Zon-PV en warmte), Wind op Land, Wind op Zee.
Industrie	Efficiency opties met hoge onrendabele top, meerdere opties CCS in de industrie, CCS in AVI's, *Carbon Capture and Usage* (CCU), biomassaketels, elektrificatie, recycling en hernieuwbare grondstoffen.
Gebouwde omgeving	Lage temperatuurbronnen warmte grootschalig (o.a. geothermie), groen gas.
Mobiliteit	Opschaling productie biobrandstoffen.
Landbouw en landgebruik	Geothermie, ledverlichting kassen met hoge onrendabele top, kas als energiebron (1&2), daglichtkas (= zonthermie), methaanoxidatie buitenopslag en monovergisting mest.

Elektrificatie via bijvoorbeeld power2heat of waterstof krijgt daarbij een eerlijke kans wanneer dit in kosten concurrerend is met andere opties voor CO_2-reductie.

D10 Een voorbeeldrol voor de Rijksoverheid

De Rijksoverheid wil met het eigen handelen een bijdrage leveren aan de verduurzaming van Nederland. Door in de eigen bedrijfsvoering en inkoop duurzame oplossingen toe te passen en andere overheden te ondersteunen en stimuleren dit ook te doen, wil de Rijksorganisatie bijdragen aan de duurzame transitie van Nederland.

Rijkspartijen spreken het volgende af:

a. Als bijdrage aan het klimaatakkoord werkt het Rijk toe naar een klimaatneutrale bedrijfsvoering in 2030.
b. Het Rijk besteedt extra aandacht aan het verduurzamen van het eigen wagenpark en mobiliteit (waaronder de Rijksrederij), terugdringen van het eigen energieverbruik en de verduurzaming van het vastgoed, duurzame opdrachten voor de grond-, weg- en waterbouw, klimaatvriendelijke consumptie in de catering en duurzame ICT.
c. In 2030 beschikt de kantorenportefeuille van het Rijk over gemiddeld label A.
d. In 2030 is het gasverbruik van het Rijk met 30% afgenomen en voor minimaal 50% afkomstig van hernieuwbare bronnen.
e. In 2030 is de elektriciteit die door de Rijksoverheid wordt gebruikt 100% hernieuwbaar en is het energieverbruik van de kantoren met 50% gereduceerd ten opzichte van 2008 .
f. De Rijksoverheid halveert in 2030 de uitstoot van haar zakelijke mobiliteit. Daarnaast heeft de Rijksoverheid het doel gesteld dat het wagenpark in 2020 voor 20% uit zero-emissie voertuigen bestaat en in 2028 volledig zero emissie is. Om deze doelen te realiseren zal de Rijksoverheid onder meer een project starten gericht op autodelen, initiatief nemen bij de ontwikkeling van logistieke hubs op plekken waar er een concentratie van Rijksvastgoed is en haar personeelsregelingen inzetten om duurzame mobiliteit te stimuleren.
g. De Rijksoverheid stelt, waar mogelijk, de gronden die in haart bezit zijn beschikbaar voor de klimaatopgave, in het bijzonder voor hernieuwbare energie en voor het vastleggen van koolstof.

Ten aanzien van het circulair gebruik van grondstoffen spreken Rijkspartijen het volgende af:

h. Het rijk draag door circulair grondstoffengebruik bij aan het realiseren van de klimaatopgave van verschillende sectoren.
i. De Rijksoverheid stimuleert circulair grondstoffengebruik via aanbestedingen gericht op hergebruik en substitutie van (niet-hernieuwbare door hernieuwbare) grondstoffen en innovatieve productiemethoden.
j. De Rijksoverheid zet via zijn opdrachten ook nadrukkelijk in op verduurzaming en innovaties in de GWW, aangezien het Rijk daar met andere overheden een stevige rol heeft in de markt (100% overheidsinkoop).
k. De Rijksoverheid spreekt uit dat in 2023 tien van de inkoopcategorieën (zoals bedrijfskleding, kantoorinrichting en ICT hardware) van de Rijksoverheid circulair zijn.
l. In 2030 wordt de kantorenportefeuille circulair beheerd .
m. De Rijksoverheid verbreedt proefprojecten (bijv. over CO_2-schaduwbeprijzing) en ontwikkelt deze door.

Voor de organisatie van het Rijk spreken Rijkspartijen daarom het volgende af:

n. Voor de gehele Rijksinkoop wordt in overleg met de departementen een strategische inkoopagenda opgesteld.
o. De departementen worden gevraagd de Rijksbrede (transitie)doelen te vertalen naar doelen voor het eigen departement / uitvoerend organisatieonderdeel.

Om de voorbeeldfunctie van de Rijksoverheid expliciet te maken en anderen daar in mee te nemen, spreken Rijkspartijen het volgende af:

p. Het verduurzamen van de bedrijfsvoering en inkoop van de Rijksoverheid is niet alleen gericht op het verkleinen van de eigen voetafdruk.
q. De Rijksoverheid ondersteunt andere overheden om de bedrijfsvoering en inkoop te verduurzamen. Daarmee zet de Rijksoverheid er op in dat er vanuit de inkoopkracht van 73 miljard euro door de gehele overheid een bijdrage wordt geleverd aan de maatschappelijke transities. Dat doet het Rijk door professionalisering inkoop, kennisverspreiding over Maatschappelijk Verantwoord Inkopen en Opdrachtgeverschap vanuit het MVI loket en monitoring.
r. De Rijksoverheid ondersteunt andere overheden om klimaatneutraal en circulair in te kunnen kopen. De Rijksoverheid neemt het initiatief om met andere overheden voor de acht meest impactvolle inkoopcategorieën / productgroepen CO_2-reductiedoelstellingen vast te leggen (waaronder in ieder geval GWW, energie en transport). Gericht op minimaal 1 megaton CO_2- reductie per jaar vanaf 2021.
s. De Rijksoverheid heeft in 2018 en 2019 vanuit de klimaatenvelop een impuls gegeven aan circulair en klimaatneutraal inkopen via nationale leernetwerken voor o.a. bouw, ICT, energie, kantoormeubilair, textiel en duurzame catering, via ondersteuning van circulaire en klimaatneutrale inkoop-pilots door overheden en via kennisverspreiding. De Rijksoverheid zet dit beleid voort en intensiveert dit als onderdeel van het Klimaatakkoord.
t. De Rijksoverheid deelt praktijkvoorbeelden, ervaringen met het formuleren en monitoren van doelen, en inkoopkracht en kennis actief met andere overheden via een transitieplatform.
u. De voortgang wordt gerapporteerd, hierbij wordt zoveel mogelijk gebruik gemaakt van de MVI-zelfevaluatietool.

Uitgave van:
Sociaal-Economische Raad
Bezuidenhoutseweg 60
2594 AW Den Haag
www.klimaatakkoord.nl
070-3499499

Klimaatakkoord

Ministerie van Economische Zaken en Klimaat
T.a.v. de heer E.D. Wiebes
Postbus 20401
2500 EK 'S-GRAVENHAGE

BETREFT	Aanbieding		
DEN HAAG	21 december 2018	**E-MAIL**	
ONS KENMERK	18.38749	**TOESTELNUMMER**	070 3499
BIJLAGE(N)			

Geachte heer Wiebes,

Het doet mij genoegen u bijgaand het ontwerp van het Klimaatakkoord te kunnen aanbieden. Op 10 juli bood ik u het Voorstel voor Hoofdlijnen van een Klimaatakkoord aan. Na de analyses van de Planbureaus en uw appreciatie heeft intensief overleg aan de vijf sectortafels, de drie taakgroepen en tientallen werkgroepen plaatsgevonden. Meer dan honderd partijen waren direct bij de voorbereiding betrokken. U en uw collega's zijn op mijn verzoek zeer nauw bij dat overleg betrokken. Het resultaat hiervan is een omvangrijk pakket van afspraken, maatregelen en instrumenten dat de Nederlandse CO_2-uitstoot in 2030 met ten minste 49 procent moet terugdringen.

De gesprekken waren intensief en soms ook emotioneel. Hoe kan het ook anders. Dit gaat over een complexe operatie, die raakt aan alles. Aan hoe we werken, wonen, en leven. En ieder heeft zijn of haar eigen ideeën, belangen en wensen. Om tot een gezamenlijk product te komen, hebben alle partijen over hun schaduw heen moeten springen. Ik constateer dat velen tot de rand van hun mandaat zijn gegaan. Het kabinet was bereid over de grenzen van het Regeerakkoord heen te gaan.

Alle deelnemers aan het proces staan voor het realiseren van ten minste 49 procent CO_2 reductie in 2030. Allen zijn het erover eens dat er in korte tijd zeer veel is bereikt. Voorstellen zijn concreet uitgewerkt en er zijn gaandeweg het proces nieuwe initiatieven ontstaan die illustreren dat de aanpak van klimaatverandering zich steeds breder vertakt. Zo hebben partijen in de financiële sector – pensioenfondsen, banken, verzekeringsmaatschappijen en vermogensbeheerders - de afspraak gemaakt dat zij in 2022 hun eigen reductiedoelstellingen voor 2030 voor al hun relevante financieringen en beleggingen bekend zullen maken.

Het geeft velen een gevoel van trots dat we zijn gekomen tot een doorrekenbaar pakket dat de kabinetsambities waar kan maken en in zijn uitwerking naar mijn overtuiging ook maatschappelijk aanvaardbaar is. Dat wil niet zeggen dat alle partijen alle onderdelen van het pakket dat er nu ligt onderschrijven. Milieuorganisaties en de FNV hebben aangegeven het definitieve Klimaatakkoord alleen te tekenen als een aantal

voor hen fundamentele punten wordt opgelost en kijken voor die oplossingen ook nadrukkelijk naar het kabinet.

Sinds de zomer is hard gewerkt, binnen en tussen sectoren, aan een pakket van maatregelen dat voldoet aan de uitgangspunten zoals die door het kabinet zijn geformuleerd. Drie typen instrumenten stonden in de beleidspakketten steeds centraal: normering, beprijzing en subsidiëring, naast convenanten en vormen van faciliterend beleid.

Het woord is nu aan de rekenmeesters van het Planbureau van Leefomgeving en het Centraal Planbureau om te toetsen of de voorstellen een geloofwaardig pad schetsen naar 49 procent reductie in 2030. Het commitment van partijen is mede afhankelijk van de uitkomsten van de doorrekening. Telt het niet op? Dan gaan we door, tot het wel optelt. Er is immers geen andere keuze. Daar zijn alle partijen van doordrongen.

Verdeling en draagvlak

Toch gaat het partijen niet alleen om de vraag of het optelt tot 49 procent. De discussie is niet slechts technisch: maatregelen moeten voor iedereen haalbaar en betaalbaar zijn. Het komt in alle gesprekken steeds terug. De kosten van deze operatie wegen ruimschoots op tegen de brede welvaartsbaten, zoals ook het PBL stelt. Maar die kosten moeten wel voor alle huishoudens te dragen zijn. Daarnaast dient de concurrentiepositie van het Nederlandse bedrijfsleven behouden te blijven. De lasten moeten, kortom, zo veel mogelijk worden beperkt en op rechtvaardige wijze worden verdeeld tussen huishoudens en bedrijven om het draagvlak voor deze transitie te behouden.

Dat is geen gemakkelijk vraagstuk. Het verdelingsvraagstuk is bovendien bij uitstek onderwerp van politieke besluitvorming. Partijen aan de tafels zullen de lastenverdeling onderling niet oplossen en willen dat ook niet. Ze vragen heldere keuzes van de politiek. Ze rekenen erop dat het kabinet toeziet op het realiseren van een rechtvaardige lusten- en lastenverdeling. Ten aanzien van burgers, tussen burgers en bedrijven, maar ook tussen de overheden. Decentrale overheden vragen aandacht voor de financiële verhouding tussen de Rijksoverheid en provincies, gemeenten en waterschappen, zodat decentrale overheden hun ambities kunnen waarmaken.

Maar draagvlak draait uiteindelijk niet alleen om de vraag wie de rekening betaalt. Draagvlak is veel breder. Het hangt samen met voldoende handelingsperspectieven van burgers, bedrijven en werknemers. In het ontwerp van het Klimaatakkoord klinkt dat luid door. Zo komen er voor bewoners bijvoorbeeld voorzieningen ter ondersteuning bij de overgang naar gasloze wijken en is voorzien in fiscale voordelen voor mensen die een elektrische personenauto aanschaffen. Daarnaast is zeggenschap bij burgerparticipatie een kernbegrip in het gehele proces van planvorming en uitvoering van het klimaatbeleid.

Het industriebeleid is erop gericht vooroplopende bedrijven te belonen en achterblijvers te bestraffen. Dit moet de industrie uitdagen om te innoveren en uit te groeien tot een bloeiende, circulaire en wereldwijd toonaangevende sector. Daarbij moeten zeker ook de werknemers niet worden vergeten. Een flankerend arbeidsmarktbeleid heeft tot doel voldoende gekwalificeerde arbeidskrachten beschikbaar te hebben om de transitie uit te kunnen voeren. Tegelijkertijd moeten mensen die door de transitie hun baan dreigen te verliezen zoveel mogelijk naar nieuw werk worden geholpen. Lukt dat niet dan maakt

het kabinet nadere afspraken met sociale partners over de invulling van de verantwoordelijkheid die overheid en sociale partners hebben, waaronder het beschikbaar stellen van toereikende en tijdige instrumenten en middelen.

Vervolgproces
Het woord is nu aan de planbureaus: onze rekenmeesters het Planbureau voor de Leefomgeving en het Centraal Planbureau. Zij zullen het ontwerp doorrekenen op de verwachte CO_2-reductie, de kostenefficiëntie, de budgettaire effecten en de lasten- en inkomenseffecten. Uit de CPB-doorrekening zullen de effecten voor de lastenverdeling zichtbaar zijn.

De komende weken zullen partijen dit ontwerp van het Klimaatakkoord alvast bespreken met hun achterban, voor een finaal oordeel van partijen en kabinet is uiteraard de doorrekening essentieel. Die doorrekening kan leiden tot aanpassingen die nodig zijn om het doel van ten minste 49 procent CO_2-reductie in 2030 veilig te stellen of de vormgeving van instrumenten aan te passen.

Met de voorzitters van de sectortafels en de taakgroepen ben ik graag bereid om in het eerste kwartaal van 2019 de laatste stap te zetten op weg naar een solide pakket van maatregelen en afspraken die invulling geven aan een breed gedragen en vertrouwenwekkend Klimaatakkoord.

Met vriendelijke groet,

Ed Nijpels
Voorzitter Klimaatberaad

Ministerie van Economische Zaken
en Klimaat

> Retouradres Postbus 20401 2500 EK Den Haag

De Voorzitter van de Tweede Kamer
der Staten-Generaal
Binnenhof 4
2513 AA DEN HAAG

Directoraat-generaal Energie, Telecom & Mededinging
Directie Klimaat

Bezoekadres
Bezuidenhoutseweg 73
2594 AC Den Haag

Postadres
Postbus 20401
2500 EK Den Haag

Overheidsidentificatienr
00000001003214369000

T 070 379 8911 (algemeen)
F 070 378 6100 (algemeen)
www.rijksoverheid.nl/ezk

Ons kenmerk
DGETM / 18326236

Bijlage(n)
3

Datum 21 december 2018
Betreft Aanbieding ontwerp-Klimaatakkoord

Geachte Voorzitter,

Nederland onderschrijft de doelstellingen van het Parijsakkoord. In het regeerakkoord heeft dit kabinet dan ook een ambitieus doel gesteld. We nemen maatregelen die ons voorbereiden op een reductie van 49% in 2030 broeikasgasreductie in 2030 ten opzichte van 1990. We pleiten in Europa voor een broeikasgasreductie van 55% in 2030. Mocht een aangescherpte doelstelling in de EU niet haalbaar blijken, dan zal Nederland er naar streven om met gelijkgestemde Noordwest-Europese landen tot ambitieuzere afspraken te komen dan de door de EU toegewezen landenallocatie. Omdat de uitkomst van de internationale gesprekken in 2019 nog niet vaststaat, kan de uiteindelijke doelstelling voor 2030 afwijken van de 49% waar het kabinet nu van uit gaat.

Zojuist heb ik in ontvangst genomen van de voorzitter van het Klimaatberaad een ontwerp van de tafels voor een Klimaatakkoord. De afgelopen driekwart jaar hebben meer dan 100 partijen aan vijf sectortafels, drie taakgroepen en diverse werkgroepen gewerkt aan concrete acties. Op basis van de richtingen uit de kabinetsappreciatie van het Voorstel voor hoofdlijnen die ik uw Kamer op 5 oktober jl. heb gestuurd (Kamerstuk 32 813, nr. 220) hebben de tafels een samenhangend pakket aan maatregelen uitgewerkt waarmee binnen en tussen sectoren de komende jaren de uitstoot van broeikasgassen significant kan worden verminderd.

Dat zoveel partijen aan de tafels de ambitie van het kabinet onderschrijven en draagvlak verlenen aan pakketten van concrete maatregelen mag best historisch genoemd worden. Ik ben alle deelnemende partijen, en in het bijzonder de voorzitters van de verschillende tafels, dan ook dankbaar voor hun inzet. Mede namens de minister van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties, de minister van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit en de staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat stuur ik het resultaat hierbij aan uw Kamer; een ontwerp-Klimaatakkoord.

Het kabinet stuurt dit ontwerp-Klimaatakkoord ter doorrekening naar het Planbureau voor de Leefomgeving (PBL) en het Centraal Planbureau (CPB), om te zien of hiermee de ambitie van het kabinet kan worden waargemaakt. PBL raamt onder andere de verwachte reductie van de uitstoot, de weglekeffecten en de kostenefficiëntie. Uit de CPB-doorrekening zullen de budgettaire effecten, de

lasten- en inkomenseffecten en de effecten voor de lastenverdeling zichtbaar worden. Specifiek beziet het kabinet de effecten op het mkb. Daarnaast legt het kabinet zoals eerder benoemd aanvullende varianten en eigen vragen aan het PBL en het CPB voor. Het kabinet zal de effecten hiervan wegen met het oog op het doelbereik, de kostenefficiëntie, budgettaire en evenwichtige inkomenseffecten.[1] Ten slotte zal het kabinet zich een oordeel vormen over de uitvoerbaarheid door marktpartijen en betrokken overheden, waaronder in het bijzonder de uitvoerende diensten, zoals de Rijksdienst voor Ondernemend Nederland (RVO.nl), de Belastingdienst en de Nederlandse Emissieautoriteit.

Het kabinet heeft politieke besluitvorming voor ogen, waarvoor een zo breed mogelijk maatschappelijk draagvlak bestaat. Om de ambitie van het kabinet waar te maken, is de bijdrage van een groot aantal partijen nodig. Eindresultaat moet dan ook zijn: een Klimaatakkoord waarmee het politiek vastgestelde reductiedoel wordt gehaald en dat de actieve steun heeft van bijdragende partijen. Na de doorrekening zal het kabinet zich in overleg met partijen van hun steun verzekeren. Dat betekent niet dat iedere partij het noodzakelijk met iedere maatregel eens hoeft te zijn. Het kabinet zal met de voorzitter van het Klimaatberaad het verdere proces en de borging vormgeven en organiseren.

Daarmee is de politiek aan zet; immers, het is de volksvertegenwoordiging die besluit over wetgeving en budgettaire zaken. Voordat er sprake is van besluitvorming, leg ik het integrale pakket van maatregelen dan ook aan uw Kamer voor. Op basis van de doorrekening gaat het kabinet over een finale versie met uw Kamer in debat. Tot slot zal de wetgeving en de uitvoering in gang worden gezet.

In deze brief ga ik eerst in op de kansen die de transitie brengt voor Nederland en op zowel draagvlak als draagkracht. Vervolgens ga ik beknopt in op de pakketten van maatregelen op de verschillende terreinen. Ik eindig met het vervolgproces om te komen tot een finaal Klimaatakkoord.

Kansen voor Nederland
Een ambitieus klimaatbeleid biedt ook kansen voor onze economie, onze welvaart en ons duurzame verdienvermogen. Door eerder te beginnen, bouwen we een voorsprong op ten opzichte van andere landen. Op die manier hebben we meer tijd en kunnen we nieuwe ideeën en technologieën ontwikkelen die we vervolgens kunnen exporteren. Daarmee werken we tegelijkertijd aan een aantrekkelijker vestigingsklimaat voor duurzame, innovatieve activiteiten. We moeten er dan ook voor zorgen dat de investeringen die daarvoor nodig zijn in Nederland plaatsvinden. Juist Nederland kan er als welvarend en innovatief land in slagen om de welvaart te laten groeien en tegelijkertijd uitstoot van broeikasgassen te verlagen.

[1] Conform de motie Snels (Kamerstuk 35095 nr. 6) zal het kabinet voorbereidingen treffen voor eventuele compenserende maatregelen die kunnen worden ingezet in het geval de uitkomsten van de doorrekening van het CPB van het Klimaatakkoord duiden op onevenwichtige inkomenseffecten als gevolg van het klimaatbeleid. Ten slotte zal het kabinet zich een oordeel vormen over de uitvoerbaarheid door marktpartijen en betrokken overheden, waaronder in het bijzonder de uitvoerende diensten, zoals RVO.nl, de Belastingdienst en de emissie-autoriteit.

Directoraat-generaal Energie, Telecom & Mededinging
Directie Klimaat

Ons kenmerk
DGETM / 18326236

Dit pakket van maatregelen laat zien hoe de sterktes van Nederland ook in een duurzame wereld kunnen worden ingezet, al is het vaak net op een andere manier. De ligging aan zee geeft toegang tot een ruime beschikbaarheid aan windenergie op zee, waarbij eventueel geproduceerde waterstof als brandstof of grondstof kan worden ingezet in de energie-intensieve industrie. De beschikbaarheid van lege gasvelden onder zee maakt de uitstootvermindering ook gedurende de transitieperiode mogelijk. De Rotterdamse haven is hèt logische Europese knooppunt voor circulaire stromen. De hechte clustering van onze industrieën met zijn ruime aanwezigheid van alternatief aanwendbare (gas-) infrastructuur brengt de energietransitie dichterbij. Onze steden op overzienbare onderlinge afstanden maken elektrisch vervoer laagdrempelig. De dichtheid van onze steden brengt collectieve warmteoplossingen dichterbij. Onze efficiënte agrarische sector, met zijn vooraanstaande kennispositie, is goed gepositioneerd om in de toekomst een internationale circulaire voortrekkersrol te vervullen. Op alle tafels hebben de deelnemende partijen laten zien dat de traditionele sterktes van ons land in een nieuwe jas opnieuw tot voordeel strekken.

Ons klimaatbeleid kan voortbouwen op die kracht. Zo fungeert de Nederlandse corporatiesector als de startmotor van de verduurzaming in de gebouwde omgeving. De aanpak in de industrie is gebaseerd op het belonen van de duurzaamste bedrijven en het straffen van de onwillige bedrijven. Onze zeer efficiënte elektriciteitssector, met lage kosten van hernieuwbare opwekking en een hoge leveringszekerheid, geeft een sterke basis voor de noodzakelijke elektrificering van industriële processen, in de gebouwde omgeving en op het terrein van mobiliteit.

Nederland wil door deze klimaatambitie niet alleen een faire bijdrage leveren aan het voorkomen van de opwarming van de aarde, maar wil tegelijkertijd een voorsprong opbouwen in de voortbrenging van duurzame technieken en producten. Dat vraagt een consequente gerichtheid op innovatie. Het pakket bevat daartoe de ondersteunende instrumenten, zoals een budget voor proefprojecten en de SDE++ om via grootschalige uitrol de leercurve te doorlopen, zoals al is gedemonstreerd met wind op zee. De Topsectoraanpak is sterker gericht op maatschappelijke uitdagingen, waaronder bij uitstek de klimaatopgave. En InvestNL wil straks de duurzame initiatieven en starters van voldoende kapitaal voorzien.

Draagvlak komt niet vanzelf

Een transitie van deze proporties vormt niet alleen een technische uitdaging, maar eerst en vooral een maatschappelijke. Een wezenlijk perspectief daarbij is dat de transitie uiteindelijk uitzicht biedt op vele merkbare voordelen voor iedereen. Een goed geïsoleerde woning is immers comfortabeler en kent een lagere energierekening. Het afscheid van fossiele brandstoffen zorgt voor schonere lucht en meetbare effecten op gezondheid en levensverwachting. Elektrisch vervoer veroorzaakt minder verkeerslawaai en iedereen die wel eens achter het stuur van zo'n auto heeft gezeten, weet dat het rijplezier niet tegenvalt. En circulaire landbouw zorgt voor een fraaier cultuurlandschap. Inmiddels geeft een meerderheid van Nederland steun aan de aanpak van klimaatverandering.

Directoraat-generaal Energie, Telecom & Mededinging
Directie Klimaat

Ons kenmerk
DGETM / 18326236

Hoe wervend het toekomstperspectief ook geschetst kan worden, voor veel Nederlanders brengt deze transitie ook onzekerheid. Zij hebben vaak wel andere dingen aan hun hoofd en zitten niet altijd op een voortrekkersrol te wachten. Deze transitie vraagt om meer dan een aanpak die, technisch gesproken, 'haalbaar' en 'betaalbaar' is. De inzet van het kabinet is om mensen mee te nemen, stap voor stap, in de transitie. Door eerder te verleiden dan te dwingen. Door duidelijk te zijn over wat er wanneer moet gebeuren, en daar ook bij te helpen. Zo zal het kabinet bij zijn besluitvorming oog hebben voor de woonlasten en waar nodig ook voor de financiering. Ten aanzien van de eigen auto zet het kabinet in op verleiding naar elektrisch rijden, juist ook voor particulieren en op de tweedehandsmarkt. Deze transitie zal niet rimpelloos gaan, maar met goede arrangementen, de juiste hulp en voorlichting en in een haalbaar tempo moet iedereen kunnen meekomen, zonder zich ontredderd te hoeven voelen in een duurzame, maar snel veranderende wereld.

Draagvlak en draagkracht komen natuurlijk samen bij de directe effecten op de huishoudportemonnee. Duidelijk is dat deze transitie niet gratis is. Dat vraagt om voortdurende aandacht voor de gevolgen voor de consument, de huurder, de huiseigenaar, de autorijder en de vakantieganger. De gevolgen moeten steeds duidelijk zijn, onverbloemd en begrijpelijk. Daarbij moet steeds duidelijk zijn welk handelingsperspectief mensen hebben; wat kunnen zij nú, zélf doen? Waar moet je zijn als je aan de slag wilt en welke mogelijkheden zijn er dan? Onherroepelijk is budget nodig voor de transitie in de industrie en de elektriciteitssector, maar de komende jaren gaat het er juist om ook de eigenaar van een goedkope eigen woning, de mkb'er met een locatie buiten het bereik van een collectieve warmteoplossing, en de berijder van een oude fossiele auto bij te staan om ook een stap te kunnen maken. Dat vraagt een besef van kosten en lasten dat verder reikt dan een spreadsheet. Het kabinet wil dit in samenwerking met maatschappelijke partijen waarmaken.

Het kabinet staat er bovendien voor dat huishoudens en het mkb niet opdraaien voor de kosten van de transitie in de industrie. Hier zorgen we voor door, zoals in de kabinetsappreciatie al is aangekondigd, een verkenning te starten naar de financiering van de SDE+. Daarbij zal ook expliciet gekeken worden naar de lastenverdeling in de ODE tussen huishoudens, mkb en industrie, omdat er begrijpelijke zorgen zijn over de betaalbaarheid voor huishoudens en de concurrentiepositie van bedrijven. Conform de motie Mulder c.s. (Kamerstuk 35004, nr. 15) zal het kabinet deze verkenning in 2019 uitvoeren, zodat deze kan worden meegenomen bij de behandeling van het wetsvoorstel over de verbreding van de ODE. Op basis van dit tijdpad kunnen eventuele aanpassingen in de huidige 50/50-verdeling van de ODE-lasten ook per 2020 worden doorgevoerd.

Daarnaast heeft het kabinet een meer fundamentele verkenning aangekondigd naar de gevolgen van de transitie voor de inkomsten van de overheid. Zo kunnen inkomsten van bijvoorbeeld de energiebelasting op aardgas en verschillende belastingen in de mobiliteitssector teruglopen. Het kabinet zal zich, als onderdeel van de verkenning voor de verbetering van het belastingstelsel, buigen over de mogelijkheden deze endogene belastingderving op te vangen. Uiteraard zal hierbij geput worden uit inzichten die volgen uit de evaluatie van de energiebelasting in

2019 en de eerdergenoemde verkenning naar de financiering van de SDE+ en de lastenverdeling in de ODE.

In het ontwerp-Klimaatakkoord worden voorstellen gedaan over het versterken van de procesmatige en financiële participatie van burgers bij planvorming en concrete projecten. Uitgangspunt is dat iedereen die dit wil, daadwerkelijk kan meedenken en meedoen. De Rijksoverheid werkt, conform de motie Jetten (Kamerstuk 30196, nr. 578), aan een campagne waarmee we burgers op specifieke onderwerpen concreet, duurzaam handelingsperspectief laten zien. Daarnaast werken we samen met publieke én private partijen om dichtbij de doelgroep duidelijk handelingsperspectief te bieden rond bijvoorbeeld belangrijke aankoopmomenten (van een huis of auto). Dat doen we bijvoorbeeld door bedrijven, installatiebureaus en grote winkelketens actief te benaderen en met hen afspraken te maken over het aanbieden van duurzame alternatieven aan burgers.[2]

Belangrijkste resultaten van de sectortafels en overstijgende thema's
Het kabinet heeft bij de start van de gesprekken kaders en randvoorwaarden gesteld voor een te sluiten Klimaatakkoord. Elke tafel heeft op basis hiervan pakketten maatregelen samengesteld om de opgave te halen. Niet elke tafel heeft daarin hetzelfde niveau van detaillering kunnen bereiken. Op iedere tafel zijn vervolgens beleidsinstrumenten uitgewerkt om deze verduurzaming aan te jagen en af te dwingen. Het pakket bevat daartoe niet alleen prikkels, subsidies en verplichtingen, maar ook een robuuste borgingssystematiek.

Ook heeft het kabinet de sectortafels gevraagd in beeld te brengen welke aanvullende maatregelen mogelijk zijn bij een eventuele aanscherping van de Europese doelstelling voor 2030. Alle sectortafels hebben mogelijke maatregelen geïnventariseerd voor verdergaande reductie van de uitstoot. Deze worden nader uitgewerkt zodra het kabinet zou besluiten tot ophoging van de nationale doelstelling.

Of de tonnen al in eerste aanleg worden gehaald, zal de doorrekening van het PBL leren. Het is goed mogelijk dat sommige maatregelen bij een eerste doorrekening minder opleveren dan nu gedacht. Voor het kabinet staat de opgave echter vast. Een uiteindelijk Klimaatakkoord zal optellen tot de 49%. Het Klimaatakkoord zal ook voorzien in een robuust borgingsmechanisme, opdat bijgestuurd wordt indien onderweg de opbrengst zou blijken tegen te vallen. Er kan en mag geen twijfel over bestaan dat dit kabinet de klimaatopgave realiseert.

Hieronder worden beknopt de pakketten van de maatregelen per sectortafel en sector-overstijgend thema toegelicht.

[2] Hiermee voldoe ik aan motie Mulder c.s. (Kamerstuk 30196, nr. 586) om maatschappelijk draagvlak expliciet op te nemen als een van de kaders van de kabinetsinzet voor het Klimaatakkoord en nader uit te werken hoe maatschappelijk draagvlak binnen de plannen van het Klimaatakkoord geborgd wordt. Hiermee voldoe ik ook aan mijn toezegging tijdens het debat over de wet Voortgang Energietransitie van 25 januari 2018 om de communicatie van de overheid richting burgers over energiebesparing/overschakeling fossiele industrie te betrekken bij het Klimaatakkoord.

Directoraat-generaal Energie, Telecom & Mededinging
Directie Klimaat

Ons kenmerk
DGETM / 18326236

Gebouwde omgeving
We staan aan de vooravond van een grote verbouwing. Een transformatie van ruim 7 miljoen huizen en 1 miljoen andere gebouwen. In de toekomst worden huizen niet meer verwarmd met aardgas. Dat is nodig om de klimaatambities te kunnen halen, maar ook omdat we zo snel mogelijk willen stoppen met de aardgaswinning in Groningen. Huizen zullen worden verwarmd met duurzame warmte en duurzame elektriciteit gaan gebruiken of zelf opwekken. Dat leidt in combinatie met isolatiemaatregelen tot comfortabelere huizen en een lager energiegebruik. Die verbouwing is een enorme opgave, maar we hebben tot 2050. De omschakeling naar een duurzame gebouwde omgeving zal geleidelijk en gefaseerd gaan. Deze verbouwing slaagt alleen als iedereen mee kan doen en deze voor iedereen betaalbaar is.

De sectortafel Gebouwde omgeving heeft de afgelopen maanden gewerkt aan een samenhangend pakket waarmee de opgave in 2030 van 3,4 Mton CO_2-reductie gehaald kan worden. Op basis hiervan wordt een nationaal programma verduurzaming woningen gestart, waar het Rijk maatregelen voorbereidt die optellen tot circa 2 miljard euro. Onderdeel daarvan is de wijkenaanpak en de continuering en verbreding van de Investeringssubsidie duurzame energie (ISDE) waardoor naast elektrische en hybride warmtepompen ook isolatiemaatregelen voor subsidie in aanmerking komen.[3]

De verduurzaming moet voor iedereen betaalbaar zijn, maar ook gefinancierd kunnen worden. Ook voor degenen die daar nu geen toegang toe hebben. Er komen nieuwe financieringsarrangementen. Er wordt voor verschillende situaties en gebouwtypen inzichtelijk gemaakt welke energiebesparende maatregelen getroffen kunnen worden, en hoe deze met een lagere energierekening terugverdiend kunnen worden.[4] Het Burgerlijk Wetboek zal worden aangepast om gebouwgebonden financiering mogelijk te maken.[5] Partijen uit de financiële sector zullen hierover advies geven.

In aanvulling op de voorstellen van de tafel werkt het kabinet in januari 2019 een inrichting van een financieringsfonds uit en hoe dat kan bijdragen aan het woonlastenneutraal verduurzamen van de eigen woning, voor huishoudens en verenigingen van eigenaren die nu niet in aanmerking komen voor financiering. Daarbij worden het Stimuleringsfonds Volkshuisvestiging, het Waarborgfonds Eigen Woningen, het Nationaal Energiebespaarfonds en InvestNL betrokken. Huishoudens kunnen hiermee aansluitend bij de wijkenaanpak, de levensfase en een voor hen passend moment, bijvoorbeeld bij de aankoop of verbouwing van hun woning of de vervanging van de cv-ketel[6], stappen zetten naar een lagere

[3] Hiermee voldoe ik aan de motie Yesilgöz-Zegerius c.s. (Kamerstuk 32813, nr. 242), om bij de keuze voor maatregelen die huishoudens direct raken, de voorkeur aan stimulerende maatregelen die een aantrekkelijk handelingsperspectief bieden voor Nederlanders. Hiermee voldoe ik ook aan de motie Stoffer c.s. (Kamerstuk 35000 - XIII- nr. 62) en motie Mulder c.s. (Kamerstuk 32 813, nr. 233) en motie Dik-Faber c.s.(Kamerstuk 34723, nr. 22) om in te zetten op energiebesparing en het isoleren van bestaande gebouwen in combinatie met duurzame warmte.
[4] Hiermee voldoe ik aan mijn toezegging tijdens de Algemene Politieke Beschouwingen op 19 september 2018 om bij het Klimaatakkoord te bezien hoe informatie zo veel mogelijk 'turnkey' beschikbaar kan worden gesteld
[5] Hiermee voldoe ik aan motie Dik-Faber c.s (Kamerstuk 32813 nr. 146) om gebouwgebonden financiering mogelijk te maken.
[6] Hiermee voldoe ik aan de motie Jetten c.s. (Kamerstuk 34775, nr. 93) over de geleidelijke uitfasering van gasgestookte cv-ketels.

energierekening en duurzaam huis. De effectiviteit, uitvoerbaarheid en financierbaarheid worden uitgezocht, waarna bij definitief klimaatakkoord wordt besloten over de vormgeving van dit fonds.

Gemeenten spelen een cruciale rol in de transitie van de gebouwde omgeving. Het kabinet maakt in deze kabinetsperiode daarom extra middelen vrij om gemeenten te ondersteunen bij het aardgasvrij maken van wijken. Daarnaast wordt onderzoek gestart hoe de extra uitvoeringskosten er na 2021 uitzien. Verdere ondersteuning wordt geboden door een kennis- en leerprogramma, door het opzetten van een expertisecentrum warmte en een leidraad. Bij de planning van wijken wordt prioriteit gegeven aan wijken waar het aardgasnet binnenkort aan vervanging toe is en waar tegen relatief lage kosten de omschakeling kan worden gemaakt. Deze wijken kunnen bijvoorbeeld worden aangesloten op een warmtenet. In dat kader zullen ook afspraken worden gemaakt over het verduurzamen van warmtenetten[7], het benutten van industriële restwarmte voor de gebouwde omgeving en het ontwikkelen van hernieuwbare bronnen.[8]

Woningcorporaties spelen een essentiële, aanjagende rol in de transitie. Zij zullen bovenop de afspraken uit het Energieakkoord in de komende jaren 100.000 woningen extra van het aardgas afhalen. Hierbij worden corporaties en professionele verhuurders ondersteund door een verruiming van de Energie-Investeringsaftrek (EIA). Voor verhuurders en huurders zal de energieprestatie van de woning sterker gaan meetellen in de maximale huurprijs, in die zin dat slecht geïsoleerde woningen een lagere huurprijs krijgen. Daartoe wordt het waarderingsstelsel aangepast. Verhuurders worden verplicht om huurwoningen te verduurzamen. Ook voor andere professionele vastgoedeigenaren in het commercieel en maatschappelijk vastgoed komen er verplichtingen, zoals voor kantoren, scholen en ziekenhuizen. Per sector worden plannen gemaakt om in 2030 de doelstelling van 1,0 Mton CO_2-reductie te halen.

Om de kosten van de transitie te verlagen worden middelen beschikbaar gesteld voor innovatie, voor onder meer grootschalige R&D-programma's en de ontwikkeling van prototypes van verduurzaming, waar ook het mkb van kan profiteren. Daarnaast wordt een renovatieversneller uitgewerkt samen met opdrachtgevers en marktpartijen, vergelijkbaar met de wind op zee aanpak. Doel is te komen tot grootschalige vraagbundeling van corporaties en andere partijen en daarmee via verduurzamingstenders kostenverlaging in de bouwsector te bereiken.

Om de investeringen in verduurzaming meer lonend te maken, wordt door de sectortafel voorgesteld een verdere schuif in de energiebelasting door te voeren. Hiervoor worden twee varianten voorgesteld, waarbij naast een geleidelijke verhoging van de belasting op gas ook wordt gewerkt met een grotere belastingteruggave en een lagere belasting op elektriciteit. Het kabinet wil dit

[7] Hiermee voldoe ik aan de motie Jetten c.s.(Kamerstuk 34723, nr. 20) om afspraken te maken over de vergroening van warmtenetten en aan mijn toezegging tijdens de behandeling van de Warmtewet op 20 februari 2018 om het idee van een "warmteladder" te betrekken.
[8] In de onderliggende afspraken geven de Rijksoverheid en de sector aan in 2019 met een routekaart groen gas te komen. Hiermee voldoe ik aan de motie Mulder c.s. (Kamerstuk 32813, nr. 234) waarin de regering wordt verzocht met een routekaart groen gas te komen om innovatie, productie en gebruik van groen gas te bevorderen naar het voorbeeld van de routekaart waterstof.

voorstel goed wegen, ook vanwege effecten op huishoudens, mkb en maatschappelijk vastgoed. Daarom wordt het PBL gevraagd een aantal berekeningen te maken. Het gaat daarbij om het effect van de autonome, actuele ontwikkeling van de gasprijs op de gehanteerde aannames en de vraag wat de introductie van een financieringsfonds kan bijdragen aan de doelstelling. Daarnaast vraagt het kabinet twee varianten door te rekenen van een schuif in de energiebelasting en dit af te zetten tegen de situatie dat geen schuif in de energiebelasting wordt doorgevoerd

Op deze wijze worden, conform het regeerakkoord, voor het eind van de kabinetsperiode 30.000-50.000 bestaande woningen per jaar aardgasvrij of aardgasvrij-ready gemaakt en zijn 1,5 mln. bestaande woningen voor 2030 van het aardgas af.

Mobiliteit
Mobiliteit raakt aan vele facetten van het dagelijks leven, zoals bereikbaarheid, luchtkwaliteit en leefbaarheid, veiligheid, gezondheid en toegankelijkheid. Voor alle Nederlanders is vlotte verplaatsing van a naar b niets minder dan een eerste levensbehoefte. Goed georganiseerde mobiliteit is voor ons tegenwoordig zo vanzelfsprekend als water uit de kraan en zo onmisbaar als structureel toegang tot internet. De transitie naar duurzame mobiliteit biedt ook kansen voor nieuwe bedrijvigheid, diensten en werkgelegenheid.

De sectortafel Mobiliteit heeft, rekening houdend met het handelingsperspectief van mensen, een pakket aan maatregelen samengesteld om de indicatieve reductieopgave van 7,3 Megaton CO_2 in 2030 te realiseren. We richten ons op de verduurzaming van de logistieke sector en personenvervoer via alle modaliteiten. Hierbij ligt de prioritering op elektrificeren. Partijen zetten daarnaast in op stimulering van duurzame energiedragers in de mobiliteit, door middel van normering en door het verhogen van de binnenlandse productie van duurzame, geavanceerde brandstoffen. Daarbij realiseert het kabinet zich dat het aanbod van duurzame biomassa beperkt is en dat duurzaamheidscriteria van belang zijn. Naast biobrandstoffen, wordt ingezet op de ontwikkeling van waterstof (groei naar 50 waterstoftankstations). Ook het OV en het vrachtverkeer verduurzamen, met 5000 zero-emissie bussen, en meer dan 100.000 zero-emissie bestelauto's en 10.000 vrachtauto's in 2030. Het eigen wagenpark van het Rijk is in 2028 volledig emissieloos.

Het kabinet onderschrijft de afspraak om elektrische personenauto's versneld in te voeren, op basis van een geloofwaardig pad naar de kabinetsambitie om te streven naar 100% emissieloze autoverkoop in 2030. Hiervoor is een samenhangend pakket uitgewerkt. Er zijn afspraken gemaakt over normering, samenwerking met andere Europese koplopers, flankerend beleid, versnelde uitrol van de laadinfrastructuur en fiscale stimulering, waarbij rekening is gehouden met het handelingsperspectief van consumenten en de risico's van eventuele grenseffecten. Dit betekent dat zo veel mogelijk wordt aangesloten bij het moment van aankoop, waar voor particulieren een aankoopsubsidie beschikbaar komt (die in de basisvariant start op € 6000), en bij de dekking rekening gehouden is met de wens dat kleinere, minder vervuilende auto's minder worden belast dan grotere auto's. Vanuit dat perspectief zullen, naast de basisvariant ook

de effecten van een variant met gedeeltelijke dekking van de fiscale maatregelen buiten het autodomein worden doorgerekend. Deze bestaat uit een stijging van de heffing op vliegverkeer naar 15 euro die in de plaats komt van de beoogde innovatietoeslag op bezit (2 euro per maand per auto). Daarnaast worden ook de effecten doorgerekend van een dekking, die uitsluitend bestaat uit het verhogen van de BPM. Er is dan geen sprake van een verhoging van de MRB of accijns zoals in de basisvariant.

Verder is in het ontwerp-Klimaatakkoord expliciet gekeken naar de mogelijkheden om de 2e handsmarkt op gang te brengen. Met de afspraken wordt beoogd de regeerakkoord-doelstelling te bereiken om in 2030 alle nieuwe personenauto's emissieloos te laten zijn. Het kabinet wil een kosteneffectief pad waarborgen en overstimulering voorkomen en zal om deze reden dan ook jaarlijks herijken om te bezien wat nodig is om het beoogde groeipad te realiseren. Vanuit deze gedachte zal parallel ook worden verkend, of het realiseren van hetzelfde groeipad met als zwaartepunt een generieke aankoopsubsidie (voor zowel zakelijk als particulier), zou leiden tot een doelmatigere inzet van middelen dan via de bijtelling en de korting op de BPM en de MRB.

Het kabinet blijft zich actief inzetten voor ambitieus Europese bronbeleid en scherpe normering op het gebied van uitstoot, inclusief de mogelijkheid van ambitieuzer nationaal luchtkwaliteitsbeleid in het belang van de volksgezondheid. In dit kader zet het kabinet in Brussel in, op het creëren van de mogelijkheid van een nationaal verbod op de nieuwverkoop en/of parallelimport van fossiele auto's in 2030.

Als waarborg voor de kosteneffectiviteit en om overstimulering te voorkomen zal het kabinet jaarlijks bezien wat nodig is om het beoogde groeipad te realiseren. Om dezelfde reden zal het kabinet de planbureaus vragen om bij de doorrekening het basispad expliciet te toetsen aan de meest recente ontwikkelingen waaronder de meest recente inzichten ten aanzien van kosten van batterijen en de Europese normen en een gevoeligheidsanalyse uit te voeren.

De partijen aan tafel zijn bovenstaande maatregelen overeengekomen die leiden tot het overeengekomen groeipad. In deze context spreken Rijk en provincies ook af, de Provinciewet te wijzigen om het mogelijk te maken, een derving in de opcenten als gevolg van de transitie, te voorkomen. Gelet op de snelle marktontwikkeling zal bij de fiscale herziening rond 2025 de ingroei van elektrisch rijden als "het nieuwe normaal" worden meegenomen. De afspraken over maatregelen en dekking worden om het houdbaarheidssaldo in stand te houden tot en met 2030 wettelijk verankerd.

Industrie
De Nederlandse industrie is innovatief, heeft een sterke concurrentiepositie en zorgt voor veel werkgelegenheid. Tegelijkertijd is onze industrie, met een groot aandeel fossiele productie en zware grondstoffen, relatief energie-intensief. De industrie staat voor bijna eenderde van de totale klimaatopgave van dit kabinet tot 2030. Dat is een grote opgave. Inzet van het regeerakkoord is om deze opgave te halen door radicale innovatie en verknoping van processen. Inzet is ook

om de industrie concurrerend te houden; de productie, inclusief de uitstoot en de banen de grens over jagen is geen oplossing voor het klimaatvraagstuk.

Dit vraagt om een oplossing met sterke prikkels en verplichtingen om de uitstoot met 14,3 Mton CO_2 terug te brengen, maar waarmee, conform de motie Yesilgöz-Zegerius (Kamerstuk 32813 nr. 243) tegelijkertijd de concurrentiepositie van de Nederlandse industrie wordt bewaard.[9] Voor die ogenschijnlijke tegenstelling is een oplossing gevonden.

We doen dit allereerst door middelen bijeen te brengen waarmee de onrendabele toppen van de verduurzamingsoperatie kunnen worden verzacht. Naast een verbreding van de SDE+ naar CO_2-reducerende maatregelen in de industrie, heeft de industrie zich bereid verklaard kasstromen uit het subsidiepad na 2030 te voorfinancieren, waardoor investeringen in verduurzaming naar voren kunnen worden gehaald. Bovendien heeft de industrie aangeboden zo nodig aanvullende eigen middelen bijeen te brengen, door een puur op de industrie gerichte extra opslag op energiegebruik. De combinatie van subsidiëring en extra eigen middelen geeft een krachtige stimulans voor de industrie om te verduurzamen.

De verduurzaming is echter niet langer vrijblijvend. Elke grote industriële producent dient zich daarom te houden aan een bindend CO_2-reductiepad, gebaseerd op de Europese benchmark. Bedrijven die afwijken van dit pad, krijgen een malus over het teveel aan uitstoot, tegen een bedrag dat oploopt van €30/ton in 2020 tot €43/ton in 2030. Indien zou blijken dat desondanks de opgave op sectorniveau niet gehaald dreigt te worden, zal de malus verder worden verhoogd. Hiermee wordt een vorm van op CO_2-uitstoot gebaseerde heffingen (de malus) in de industrie geïntroduceerd. Deze systematiek wordt wettelijk geborgd. Met deze belangrijke stap laat de industrie zien bereid te zijn tot een geloofwaardige en bindende inspanning om het klimaatdoel te halen. Hiermee is de borging van de totale reductie in de industrie tot 2030 sluitend gemaakt. Het kabinet heeft het PBL gevraagd ook een beschouwing te geven van het pakket met een hogere malus van €100. Gezien het belang van een gelijk speelveld voor de industrie, en de discussie over de effecten van verschillende modaliteiten van een borgingssysteem, zal het kabinet door onafhankelijke experts een speelveldtoets voor de industrie laten uitvoeren. Dit vraagt een robuuste analyse van het effect van de verschillende soorten en hoogtes van prikkels, heffingen en beprijzing, op basis van CO_2 en anderszins, op de reductie van broeikasgassen, de resulterende productiekosten en de consequenties van speelveld, concurrentiepositie en de weglek, voor de onderscheidende industriële sectoren richting 2030. Hierdoor ontstaat inzicht in de maximaal toelaatbare lastendruk in industriële sectoren voor verschillende typologieën van borgings- en heffingssystemen gebaseerd op CO_2-uitstoot, dan wel op gebruikte energie-eenheden of anderszins.

RVO.nl heeft het systeem beoordeeld en aangegeven dat zij de plannen kunnen en zullen toetsen. Hiervoor wordt één loket ingericht, met inachtneming van de huidige bevoegdheidsverdeling voor vergunningsverlening, toezicht en handhaving tussen RVO.nl en provincies. Het opleggen en het eventuele verhogen van de malus worden belegd bij een onafhankelijke autoriteit. Besluitvorming over

[9] Conform de motie is het behoud van het level playing field van de Nederlandse industrie in de internationale concurrentie een belangrijk punt geweest bij de uitwerking van de instrumentenmix

voorfinanciering, over inzet van aanvullende eigen middelen en over aanpassingen van de malus volgen het ritme van de Klimaatwet.

Zo ontstaat een aantrekkelijk vestigingsklimaat voor daadwerkelijk duurzame industriële activiteiten. Het systeem gaat immers uit van beloning van de voorlopers, in de vorm van toegang tot subsidie, en sancties voor de achterblijvers. Hiermee wordt tegelijkertijd een impuls gegeven aan de totstandkoming van een duurzame industriële infrastructuur, met clustering van onderling samenhangende en circulaire activiteiten. Met deze aanpak draagt de industrie richting 2030 wezenlijk financieel bij aan het realiseren van de eigen opgave.

Afvang, transport en opslag van door de industrie geproduceerde CO_2 (CCS) wordt door de industrie en het kabinet gezien als noodzakelijke technologie om de reductieopgave voor 2030 op een kostenefficiënte manier te behalen. Ook internationale organisaties zoals IPCC en IEA geven in hun scenario's aan dat opslag van CO_2 noodzakelijk is om de Parijs-doelen in 2050 te realiseren. Daarbij is het wel belangrijk het perspectief richting 2050 te hanteren en lock-in gedurende de transitie te voorkomen. Voor de toepassing van CCS gelden daarom naast financiële ook andere criteria, zodat CCS de structurele ontwikkelingen van alternatieve klimaatneutrale technieken of activiteiten voor CO_2-emissiereductie niet in de weg staat. De SDE++ zal alleen voor CCS-projecten worden benut die bijdragen aan de opgave voor de industrie in 2030, waarvoor geldt dat er redelijkerwijs geen kosteneffectieve alternatieven zijn en die passen in een transitie naar CO_2-neutraliteit in 2050.

Elektriciteit
De transitie naar een CO_2-vrij elektriciteitssysteem vraagt een omslag van fossiele bronnen naar hernieuwbare bronnen. Aan de Elektriciteitstafel is een ambitieus pakket aan maatregelen gemaakt waarmee de sector 20,2 Mton CO_2 in 2030 reduceert. Dankzij de succesvolle SDE+-regeling en integrale aanpak voor Wind op Zee hebben we de afgelopen jaren al een enorme kostenreductie gerealiseerd met duurzaam opgewekte elektriciteit en ons daarmee voorbereid op de grote elektrificatieopgave waar we nu voor staan. Inmiddels is circa 1 GW gerealiseerd, tot 2023 loopt dit op tot ruim 4,5 GW waarnaar in 2030 ten minste 11,5 GW wordt gerealiseerd. Daarmee wordt in 2030 naar verwachting meer dan 70% van de elektriciteit duurzaam opgewekt. Commitment van partijen op verdergaande kostprijsreductie draagt bij aan een betaalbaar en CO_2-vrij energiesysteem in de toekomst. Daarbij wordt de SDE++ tot en met 2025 opengesteld voor hernieuwbare elektriciteitsopties.

De inpassing van grote hoeveelheden hernieuwbare elektriciteit heeft gevolgen voor ons energiesysteem. De betrouwbaarheid van het systeem moet daarbij geborgd blijven.[10] De tafelpartijen hebben afspraken gemaakt die hierop zijn gericht, waaronder een aangescherpte monitoring en de ontwikkeling van diverse vormen van flexibiliteit. De ambities voor de ontwikkeling van groene waterstof zijn hier een mooi voorbeeld van.

[10] Conform motie Stoffer c.s. (Kamerstuk 35000 XIII, nr. 63) brengt TenneT ook in de jaarlijkse monitor leveringszekerheid in kaart wat de verschillende scenario's voor verduurzaming van de energievoorziening betekenen voor de betrouwbaarheid van de energievoorziening op de lange termijn

Een CO_2-vrij elektriciteitssysteem heeft ook impact op onze fysieke leefomgeving. Aan de Elektriciteitstafel is een samenhangende aanpak voorgesteld om tot een goede ruimtelijke inpassing van hernieuwbare energieprojecten op land te komen. De Regionale Energiestrategieën en de aanpak voor participatie van de lokale omgeving spelen hierin een cruciale rol. Conform de motie Dik-Faber (Kamerstuk 32813, nr. 204) wordt in samenspraak met decentrale overheden een zonneladder ontwikkeld die richting geeft in het benutten van de schaarse ruimte voor de inpassing van zonne-energie. Het Rijk gaat samen met de decentrale overheden, agrarische sector, zonne-energiesector, de netbeheerders en de Natuur- en Milieufederaties na welke waarborgen de huidige afwegingskaders geven voor een zorgvuldige ruimtelijke inpassing, en of er nog meer nodig is om zon op daken te stimuleren.[11]

Voor de Noordzee zullen we om voorbereid te zijn op een verdere doorgroei, in 2021 nieuwe gebieden aanwijzen. Op basis van het onafhankelijke advies over een Noordzeestrategie 2030 komt het kabinet met partijen, waaronder ook de vissers, de energiesector en natuurorganisaties, uiterlijk medio 2019 tot een akkoord voor de Noordzee. Hierin komt het kabinet met andere partners tot afspraken op hoofdlijnen over duurzaam gebruik van de Noordzee, de wijze waarop dit wordt bereikt, het tijdpad, en het beschikbaar stellen van toereikende en tijdige instrumenten en middelen die nodig zijn om de noodzakelijke innovatie, transitie en mitigatie ten behoeve van natuur en visserij mogelijk te maken, zo mogelijk via een Noordzeetransitiefonds.

Het kabinet voert daarnaast per 2020 een nationale CO_2-minimumprijs voor de productie van elektriciteit in, waarbij de risico's voor de leveringszekerheid in acht worden genomen. Burgers en bedrijven dienen te kunnen rekenen op een stabiel en betrouwbaar aanbod van (een groeiend aandeel duurzaam opgewekte) elektriciteit. Bij de keuze van de vormgeving van het prijspad wordt daarom gebruik gemaakt van de inzichten die experts, waaronder PBL, hebben gedeeld met de tafel over de effecten van een nationale minimumprijs op verduurzaming en de leveringszekerheid. Zij geven aan dat een geleidelijk oplopende minimumprijs met een marge onder het prijspad van het EU-ETS essentieel is om de leveringszekerheid te borgen, maar dat dit tegelijkertijd een belangrijke prikkel geeft voor verduurzaming, vanwege de zekerheid die het de markt biedt. Dit prijspad zal bij wet worden vastgelegd.

Het kabinet is voornemens de nationale CO_2-minimumprijs voor elektriciteitsproductie in te voeren met het volgende prijspad zoals dat unaniem geformuleerd is door alle partijen aan de sectortafel Elektriciteit:

	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Voorstel elektriciteits-tafel aan kabinet	12,3	13,5	14,9	16,4	18	19,8	21,8	24	26,4	29	31,9

[11] Hiermee voldoe ik ook aan mijn toezegging tijdens het AO Klimaat en Energie van 13 september 2019 om in gesprek te gaan over de ruimtelijke inpassing van duurzame energieprojecten op land, en specifiek voor zonneweides.

Bij overeenstemming over een pentalaterale[12] variant is het prijspad van de pentalaterale CO_2-minimumprijs leidend. Het Rijk en zo veel mogelijk partijen spannen zich hiervoor in door te streven naar een pentalaterale CO_2-minimumprijs. Dit geeft een substantiële prikkel aan verduurzaming, naast het ETS, en bovendien worden effecten op leveringszekerheid dan voorkomen. Bij een pentalaterale variant zet het kabinet daarom in op een ambitieuzer prijspad. Jaarlijks vindt monitoring plaats met betrekking tot leveringszekerheid. TenneT onderzoekt ieder jaar risico's voor leveringszekerheid voor steeds de daaropvolgende 6 jaren, op basis van objectieve indicatoren. Hierin worden nieuwe ontwikkelingen in de ETS-prijs meegenomen. Het prijspad wordt naar beneden bijgesteld, wanneer uit de monitoring blijkt dat er risico's voor leveringszekerheid, in één of meerdere jaren, blijken te zijn. Opwaartse bijstellingen van het prijspad worden minimaal 5 jaar van te voren aangekondigd, waarbij op basis van de eerder genoemde objectieve indicatoren (TenneT) blijkt dat de leveringszekerheid gewaarborgd blijft. In 2023 wordt het prijspad voor de periode na 2030 vormgegeven, in samenhang met de dan beschikbare inzichten over het perspectief van hernieuwbare opwek na de stopzetting van de SDE+.

Het kabinet vraagt het PBL om dit voorstel voor de CO_2-minimumprijs te beoordelen. Het kabinet verzoekt het PBL om aan te geven wat de mogelijke effecten zijn voor de leveringszekerheid.

Landbouw en landgebruik
"Nederland, koploper in kringlooplandbouw", is de ondertitel van de kabinetsvisie "Landbouw, Natuur en Voedsel, waardevol en verbonden". Het terugdringen van CO_2-emissies is daar een wezenlijk onderdeel van. Daar kunnen de landbouw en het landgebruik in de landbouw en natuur een belangrijke ontwikkeling doormaken. Ook hiervoor geldt namelijk, dat koploper zijn een grote inspanning vergt, maar ook een mooie voorsprong en daarmee marktpositie kan opleveren.

De sectortafel Landbouw en landgebruik heeft afspraken gemaakt om de doelstelling van 3,5 Mton CO_2(-equivalenten) te realiseren, waarvan 2 Mton door de landbouw en 1,5 Mton door landgebruik. De deelnemers aan de tafel zien, als voldaan wordt aan ook financiële voorwaarden, aanvullende mogelijkheden oplopend tot 6 Mton. Partijen nemen maatregelen die gericht zijn op emissiereductie in de melkveehouderij en varkenshouderij. Ook zijn afspraken gemaakt over verregaande verduurzaming van de glastuinbouw en het tegengaan van voedselverspilling. Tenslotte zijn er afspraken gemaakt over diverse maatregelen gericht op landgebruik. Daarbij gaat het om maatregelen om veenoxidatie tegen te gaan, over vastlegging van koolstof in en verminderen van lachgasemissies uit landbouwbodems, om afname van CO_2-vastlegging door ontbossing te voorkomen en om het vergroten van de CO_2-vastlegging in bestaande natuurgebieden en openbare ruimten. Het kabinet vraagt het PBL om het voorstel van de tafel door te rekenen voor een emissiereductie van 3,5 Mton. Het kabinet verzoekt PBL daarnaast om aan te geven onder welke randvoorwaarden het bod van de tafel van 6 Mton gerealiseerd kan worden.

[12] Energiemarktsamenwerking tussen de Benelux, Duitsland, Frankrijk, Oostenrijk en Zwitserland.

Arbeidsmarkt en scholing
Het kabinet hecht eraan dat er in het finale Klimaatakkoord naast afspraken die gericht zijn op CO_2-reductie in alle sectoren, ook goede afspraken worden gemaakt die inspelen op de uitdagingen rond arbeidsmarkt en scholing. Juist de uitwerking van dit thema is belangrijk in het licht van een eerlijke transitie.
De taakgroep Arbeidsmarkt en scholing heeft een aanpak uiteengezet om de uitdagingen en impact op het terrein van arbeidsmarkt en scholing aan te pakken. Daarbij stelt de taakgroep een aanpak voor om te komen tot integrale onderwijs- en arbeidsagenda's voor alle sectoren in het Klimaatakkoord. In lijn met de kabinetsappreciatie, wordt hierbij aangesloten bij bestaande uitvoeringsagenda's en regionaal-economische agenda's.

In de kabinetsappreciatie heeft het kabinet toegezegd samen met de vakbonden te onderzoeken wat de werkgelegenheidseffecten zijn van het stoppen van elektriciteitsproductie met kolen. Op grond van dit onderzoek maakt het kabinet met sociale partners nadere afspraken over de invulling van de verantwoordelijkheid die de overheid en sociale partners hebben, waaronder het beschikbaar stellen van toereikende en tijdige instrumenten, zo mogelijk via een kolenfonds. Op deze manier wordt ook invulling gegeven aan de motie Moorlag (Kamerstuk 32813, nr. 257).

Private financiering
De komende jaren zal de transitie vragen om nieuwe financiering van verduurzamingsprojecten in alle sectoren. Daarnaast stelt de transitie financiële instellingen voor de opgave om op beheerste en bestendige wijze bestaande (energie) portefeuilles te heroverwegen. De taakgroep Financiering heeft gewerkt aan het verbreden van de opties voor marktfinanciering door het identificeren van concrete projecten, de toegankelijkheid tot financiering te vereenvoudigen, knelpunten op te lossen en vraag en aanbod beter op elkaar af te stemmen. Daarnaast zullen de partijen uit de taakgroep financiering vanaf 2019 hun CO_2-voetafdruk van al hun relevante financieringen en beleggingen meten, vanaf 2020 hierover publiekelijk rapporteren, en uiterlijk in 2022 een reductiedoel stellen voor al hun financieringen en beleggingen.

Ruimtelijke opgave
De transitie vraagt de komende jaren veel van de ruimtelijke ordening. Het kabinet hecht er aan de ruimtelijke consequenties zo breed mogelijk en in samenhang met de Nationale Omgevingsvisie (NOVI) te bezien. In het kabinetsperspectief op de NOVI (Kamerstuk 34682, nr. 2) heeft het kabinet richting gegeven voor zorgvuldig ruimtegebruik voor de energietransitie. De sectortafels hebben deze uitgangspunten en de ruimtelijke overwegingen expliciet betrokken bij het maken van afspraken.

De Regionale Energiestrategieën (RES) vertalen de nationale opgave naar regionale realisatie en zijn erop gericht de inpassing van de transitie in de leefomgeving op een samenhangende manier vorm te geven, met betrokkenheid van alle belanghebbende partijen en burgers. Provincies en gemeenten hebben het voortouw voor het maken van deze regionale energiestrategieën en zullen er voor zorgen dat de resultaten worden geborgd in hun omgevingsvisies en

omgevingsplannen. Dit proces zal worden ondersteund door een expertisecentrum. Bij dit expertisecentrum kunnen regio's terecht voor onafhankelijke en feitelijke kennis, rekenregels, aannames en duidelijkheid over wet- regelgeving. Onder meer kleine gemeenten kunnen hier gebruik van maken.[13] Het kabinet zal parallel aan de RES'en een nationaal programma onder de NOVI starten gericht op de ruimtelijke planning van en het maken van ruimtelijke reserveringen op het hoofdenergiesysteem op nationale schaal.

Innovatie en kennis
Om de opgave richting 2050 slim en kostenefficiënt te kunnen realiseren, moeten we inzetten op innovatie van veelbelovende technieken die tussen 2030 en in 2050 een wezenlijke bijdrage moeten leveren. De innovatie inzet uit de sectoren komen in een integrale kennis en innovatieagenda. Deze agenda geeft zowel aandacht aan de korte termijn (ontwikkeling, demonstratie en uitrol) als de middellange en lange termijn (onderzoek en ontwikkeling) en de rol van alle partijen, inclusief de overheid, daarbij.[14] Onderdeel van deze agenda zijn de geïdentificeerde Meerjarige Missiegedreven Innovatieprogramma's. Daarmee draagt de agenda bij aan het halen van de 2030 (tussen)doelen en wordt tegelijkertijd de noodzakelijke basis gelegd voor het realiseren van de missies voor 2050. Tevens wordt met deze agenda een bijdrage geleverd aan de transitie naar een circulaire economie, als onderdeel van de klimaatopgave.

Biomassa
In de kabinetsappreciatie heeft het kabinet toegezegd te komen tot een concrete vertaling van de strategische visie biomassa richting 2030 (Kamerstuk 33043, nr. 63) naar de voorstellen van de sectortafels. In lijn met de kabinetsappreciatie is in het ontwerp-Klimaatakkoord uitgewerkt hoe duurzame biomassa kan worden ingezet voor het realiseren van de klimaatopgave. Een belangrijke actie voor de komende periode is het uitwerken van een integraal duurzaamheidskader voor alle biomassa. Dit kader is bedoeld om in principe van toepassing te zijn op alle biomassa en alle toepassingen, voor zover bestaande juridische kaders daar nog niet in voorzien. Ook zullen partijen uiterlijk 6 maanden na vaststelling van het duurzaamheidskader, een routekaart uitwerken waarin wordt geïdentificeerd op welke manier een verdubbeling van duurzame biomassaproductie op Nederlands grondgebied (inclusief nationale wateren) mogelijk is. Door de partijen zal een routekaart worden uitgewerkt over de wijze waarop partijen toewerken naar de inzet van enkel nog gecascadeerde, duurzame biomassa op de middellange termijn. Het PBL wordt gevraagd om jaarlijks inzicht te bieden in de ontwikkeling van vraag en aanbod van duurzame biomassa en eventuele knelpunten in de beschikbaarheid van duurzame biomassa tijdig te signaleren. Wanneer partijen op basis van de monitoring knelpunten in de beschikbaarheid van duurzame biomassa voor 2030 verwachten, zal het kabinet op dat moment terughoudend zijn in het afgeven van nieuwe subsidiebeschikkingen ter stimulering van het gebruik van duurzame biomassa.

[13] Hiermee voldoe ik aan de toezegging aan uw Kamer gedaan tijdens de begrotingsbehandeling op 8 november 2018 om aandacht te hebben voor kleine gemeenten in relatie tot de regionale energiestrategieën
[14] Hiermee voldoe ik aan de toezegging van het NEV-debat op 8 maart 2018 om in te gaan op geïdentificeerde innovatieprioriteiten en de rol van de overheid hierbij.

Waar de toepassing van biomassa voor energie leidt tot een verslechterde luchtkwaliteit en waar dit mogelijk is, wil het kabinet de luchtkwaliteitsemissienormen aanscherpen voor kleine installaties vanaf 2022. Het kabinet zal daarnaast als onderdeel van de evaluatie van de ISDE in 2019 kritisch kijken naar de wenselijkheid van verdere stimulering van kleinschalige verbranding van biomassa.

Budgettair
In het regeerakkoord zijn voor het realiseren van de klimaatdoelstelling additionele middelen via de SDE+ en de Klimaatenvelop beschikbaar gesteld. Voor het kabinet zijn de budgettaire kaders –zowel aan de inkomsten- als de uitgavenkant- leidend. Fiscale maatregelen zal het kabinet bovendien toetsen op uitvoerbaarheid. Na ommekomst van de doorrekening zal het kabinet de diverse maatregelen beoordelen op effectiviteit en eventuele budgettaire gevolgen binnen de bestaande regels en systematiek inpassen.

Indicatieve verdeling van de beschikbare middelen SDE++ in 2030	
Hernieuwbare elektriciteit	€ 200 miljoen
Hernieuwbare warmte en groengas	€ 135 miljoen
Hernieuwbare warmte kleinschalig (ISDE)	€ 100 miljoen
Biobrandstoffen*	Er komt gespreid over een aantal jaar in totaal circa € 200 miljoen beschikbaar ten behoeve van de stimulering van de productie van geavanceerde duurzame biobrandstoffen ten behoeve van transport via de verbrede SDE+ in combinatie met nationale normering. Er wordt gezamenlijk gewerkt aan een voorstel dat past binnen de voorwaarden van de SDE++ regeling (waaronder kosteneffectieve CO2-reductie).
CO_2-reductie industrie	€ 550 miljoen
SDE+ uit Energieakkoord	€ 2,3 miljard
TOTAAL	**€ 3,3 miljard**

* de middelen voor biobrandstoffen betreft het totaal aan beschikbare middelen in de periode 2020-2030. De bedragen zijn daarbij niet direct te herleiden tot de kasuitgaven in 2030.

Directoraat-generaal Energie, Telecom & Mededinging
Directie Klimaat

Ons kenmerk
DGETM / 18326236

Verdeling klimaatenvelop (gemiddeld per jaar)

Elektriciteit	55 miljoen
Industrie (inclusief circulaire economie)	90 miljoen
Gebouwde Omgeving	80 miljoen
Mobiliteit	40 miljoen
Landbouw	30 miljoen
Proceskosten	5 miljoen
Totaal	**300 miljoen**

Vervolgproces
Dit ontwerp-Klimaatakkoord wordt aangeboden aan het PBL en het CPB ter beoordeling. Bijgevoegd treft u de opdracht aan de planbureaus aan. Ik zal de planbureaus vragen mij te laten weten wanneer zij hun doorrekening gereed hebben. Over de uitkomst van de beoordeling van de planbureaus zal ik uw Kamer informeren.

Eric Wiebes
Minister van Economische Zaken en Klimaat

Ministerie van Economische Zaken
en Klimaat

> Retouradres Postbus 20401 2500 EK Den Haag

Planbureau voor de Leefomgeving
T.a.v. de heer H. Mommaas
Postbus 30314
2500 GH DEN HAAG

Directoraat-generaal Energie, Telecom & Mededinging
Directie Klimaat

Bezoekadres
Bezuidenhoutseweg 73
2594 AC Den Haag

Postadres
Postbus 20401
2500 EK Den Haag

Overheidsidentificatienr
00000001003214369000

T 070 379 8911 (algemeen)
F 070 378 6100 (algemeen)
www.rijksoverheid.nl/ezk

Behandeld door
--

--
--

Ons kenmerk
DGETM-K / 18325278

Datum
Betreft Doorrekening ontwerp-Klimaatakkoord en aanvullende vragen en varianten

Geachte heer Mommaas,

Op 21 december 2018 heeft de voorzitter van het Klimaatberaad mij het ontwerp-Klimaatakkoord aangeboden. Dit ontwerp-Klimaatakkoord is het resultaat van een proces van ruim negen maanden waarbij meer dan 100 partijen betrokken zijn. Het ontwerp-Klimaatakkoord is een nadere uitwerking en concretisering van het Voorstel voor hoofdlijnen waarvan u eerder dit jaar een analyse heeft gemaakt.

Doorrekening ontwerp-Klimaatakkoord
Middels deze brief wil ik u mede namens de voorzitter van het Klimaatberaad verzoeken om het ontwerp-Klimaatakkoord door te rekenen, in samenwerking met het CPB. Ik verzoek u daarbij in ieder geval te rapporteren over de verwachte broeikasgasreductie en de kostenefficiëntie. Ook verzoek ik u aandacht te besteden aan de werkgelegenheidseffecten, de ruimtelijke effecten en de leveringszekerheid. Het CPB wordt gevraagd te rapporteren over de budgettaire effecten, de lasten- en inkomenseffecten en de lastenverdeling.

Aanvullende vragen en varianten bij het ontwerp-Klimaatakkoord
Voor het kabinet staat voorop dat de doelstelling van 49% reductie gehaald moet worden. Daarbij heeft het kabinet een aantal belangrijke kaders gesteld, waaronder draagvlak en kostenefficiëntie. Om te kunnen komen tot een evenwichtig besluit over de maatregelen die nodig zijn om de 49% doelstelling te halen, heeft het kabinet daarom in aanvulling op het ontwerp-Klimaatakkoord een aantal vragen en varianten. De reactie op deze vragen en varianten zal het kabinet betrekken bij de definitieve besluitvorming samen met de andere partijen aan de tafels.

Graag verzoek ik u, aanvullend op de doorrekening van het ontwerp-Klimaatakkoord, samen met het CPB de volgende vragen en varianten te beantwoorden respectievelijk door te rekenen en dit te betrekken bij uw rapportage over de doorrekening van het ontwerp-Klimaatakkoord.

Industrie
- Ik verzoek u een beoordeling te geven van een variant waarin een malus van 100 €/ton CO_2 wordt gehanteerd voor bedrijven die niet over een goedgekeurd CO_2-reductieplan beschikken of niet voldoen aan hun CO_2-reductieplan. Ik

Directoraat-generaal Energie, Telecom & Mededinging
Directie Klimaat

Ons kenmerk
DGETM-K / 18325278

verzoek u daarbij aan te geven welke CO_2-reductie met deze variant bereikt wordt.

Gebouwde omgeving

- Ik verzoek u een aantal berekeningen te maken over het pakket voor de gebouwde omgeving:
  - In de eerste plaats wil het kabinet graag weten wat het effect is op het doelbereik van de autonome, actuele ontwikkeling van de gasprijs in relatie tot de aannames in het basispad (incl. de afspraken uit het Regeerakkoord ten aanzien van de energiebelasting).
  - In de tweede plaats vraagt het kabinet aan het PBL wat de introductie van een financieringsfonds zoals beschreven in de brief aan de Tweede Kamer bijdraagt aan de reductiedoelstelling voor de gebouwde omgeving. In januari zal de minister van Financiën u een nadere uitwerking van dit fonds aanbieden.
  - In de derde plaats vraagt het kabinet, met inachtneming van de autonome ontwikkeling, twee varianten door te rekenen (die ook reeds zijn opgenomen in het ontwerp-Klimaatakkoord):
    - In de eerste variant wordt de belasting op gas in de eerste schijf vanaf 2020 jaarlijks verhoogd met 1 cent. Compensatie vindt plaats door in de eerste vier jaar een verhoging van de belastingvermindering van 16,25 euro per jaar door te voeren. In de zes jaren daarna worden de meeropbrengsten teruggesluisd door een verlaging van de belasting op elektriciteit in de eerste schijf met 0,5 cent per jaar. Aangevuld met een extra ISDE budget van € 50 miljoen per jaar van 2020 tot en met 2022.
    - In de tweede variant wordt de belasting op gas in de eerste schijf in 2020 met 4 cent verhoogd en de belastingvermindering met 65 euro. Vanaf 2021 wordt de belasting op gas in de eerste schijf tot en met 2026 met +1 cent per jaar verhoogd en op elektriciteit in de eerste schijf met -0,5 cent per jaar verlaagd.
    - In de reeksen wordt grondslagerosie verwerkt.
  - In de vierde plaats vraagt het kabinet in beeld te brengen wat het benodigde bedrag aan subsidie is om de opgave in de gebouwde omgeving van 3,4 Mton te realiseren indien geen nieuwe schuif in de energiebelasting wordt doorgevoerd.

Mobiliteit

- Ik verzoek u om bij de doorrekening het basispad expliciet te toetsen aan de meest recente ontwikkelingen, waaronder de meest recente inzichten ten aanzien van de kosten van batterijen en de Europese normen en een gevoeligheidsanalyse uit te voeren.
- Ik verzoek u, naast het voorgestelde dekkingspakket van de stimuleringsmaatregelen voor nul-emissieauto's in het ontwerp-Klimaatakkoord (basisvariant), ook de volgende varianten voor dekking van deze stimuleringsmaatregelen door te rekenen:
  - In plaats van de beoogde innovatietoeslag op bezit uit de basisvariant wordt de heffing op vliegverkeer verhoogd naar € 15.
  - Een variant die uitgaat van dekking van het volledige pakket via de BPM.

Directoraat-generaal Energie, Telecom & Mededinging
Directie Klimaat

Ons kenmerk
DGETM-K / 18325278

- Ik verzoek u daarnaast om door te rekenen of het realiseren van hetzelfde ingroeipad van nul-emissieauto's met als zwaartepunt een generieke aankoopsubsidie (voor zowel zakelijk als particulier) zou leiden tot een doelmatiger inzet van middelen dan via de bijtelling en de korting op de BPM en de MRB, en hoe (hoog) een dergelijke subsidie zou moeten worden vormgegeven.
- Ik verzoek u voor het dekkingspakket uit het ontwerp-Klimaatakkoord en de bovenstaande varianten ook de eventuele grenseffecten in kaart te brengen, alsmede de mate waarin zij het beoogde ingroeipad voor nul-emissieauto's realiseren.

Landbouw en landgebruik

- Ik verzoek u om, naast de doorrekening van het ontwerp-Klimaatakkoord binnen het financiële mandaat met het oog op een emissiereductie van 3,5 Mton in 2030, ook te beoordelen onder welke, ook financiële, voorwaarden het bod van de tafel Landbouw en Landgebruik van 6 Mton emissiereductie in 2030 gerealiseerd kan worden.
- Ik verzoek u daarnaast inzichtelijk te maken welke effecten de voorgestelde varianten voor een aanpassing van de energiebelasting hebben voor de glastuinbouw.

De technische uitwerking behorend bij het ontwerp-Klimaatakkoord en de aanvullende vragen en varianten zal ik u op korte termijn separaat doen toekomen.

Graag verneem ik een gezamenlijk reactie van het PBL en het CPB over het moment waarop u de uitkomsten van de doorrekening van het ontwerp-Klimaatakkoord en de beantwoording respectievelijk doorrekening van de aanvullende vragen en varianten aan mij kunt aanbieden.

Ik verzoek u daarbij rekening te houden met het aanhouden van een periode van ten minste twee weken tussen het aanbieden van een concept en het moment van finale publicatie.

Hoogachtend,

Eric Wiebes
Minister van Economische Zaken en Klimaat

c.c. mevrouw L van Geest, directeur CPB

Ministerie van Economische Zaken
en Klimaat

> Retouradres Postbus 20401 2500 EK Den Haag

Centraal Planbureau
T.a.v. mevrouw L. van Geest
Postbus 80510
2508 GM DEN HAAG

Directoraat-generaal Energie, Telecom & Mededinging
Directie Klimaat

Bezoekadres
Bezuidenhoutseweg 73
2594 AC Den Haag

Postadres
Postbus 20401
2500 EK Den Haag

Overheidsidentificatienr
00000001003214369000

T 070 379 8911 (algemeen)
F 070 378 6100 (algemeen)
www.rijksoverheid.nl/ezk

Behandeld door
--
--
--

Ons kenmerk
DGETM-K / 18325648

Datum
Betreft Aanvullende vragen bij het ontwerp-Klimaatakkoord

Geachte mevrouw Van Geest,

Op 21 december 2018 heeft de voorzitter van het Klimaatberaad mij het ontwerp-Klimaatakkoord aangeboden. Dit ontwerp-Klimaatakkoord is het resultaat van een proces van ruim negen maanden waarbij meer dan 100 partijen betrokken zijn. Het ontwerp-Klimaatakkoord is een nadere uitwerking en concretisering van het Voorstel voor hoofdlijnen waarvan u eerder dit jaar een analyse heeft gemaakt.

Doorrekening ontwerp-Klimaatakkoord
Middels deze brief wil ik u, mede namens de voorzitter van het Klimaatberaad, verzoeken om het ontwerp-Klimaatakkoord door te rekenen, in samenwerking met het PBL. Ik verzoek u daarbij in ieder geval te rapporteren over de budgettaire effecten, de lasten- en inkomenseffecten en de lastenverdeling. Het PBL wordt gevraagd te rapporteren over de verwachte broeikasgasreductie en de kostenefficiëntie en aandacht te besteden aan de werkgelegenheidseffecten, de ruimtelijke effecten en de leveringszekerheid.

Aanvullende vragen en varianten bij het ontwerp-Klimaatakkoord
Voor het kabinet staat voorop dat de doelstelling van 49% reductie gehaald moet worden. Daarbij heeft het kabinet een aantal belangrijke kaders gesteld, waaronder draagvlak en kostenefficiëntie. Om te kunnen komen tot een evenwichtig besluit over de maatregelen die nodig zijn om de 49% doelstelling te halen, heeft het kabinet daarom in aanvulling op het ontwerp-Klimaatakkoord een aantal vragen en varianten. De reactie op deze vragen en varianten zal het kabinet betrekken bij de definitieve besluitvorming samen met de andere partijen aan de tafels.

Graag verzoek ik u, aanvullend op de doorrekening van het ontwerp-Klimaatakkoord, samen met het PBL de volgende vragen en varianten te beantwoorden respectievelijk door te rekenen en dit te betrekken bij uw rapportage over de doorrekening van het ontwerp-Klimaatakkoord.

Industrie
- Ik verzoek u een beoordeling te geven van een variant waarin een malus van 100 €/ton CO_2 wordt gehanteerd voor bedrijven die niet over een goedgekeurd CO_2-reductieplan beschikken of niet voldoen aan hun CO_2-reductieplan. Ik

Directoraat-generaal Energie, Telecom & Mededinging
Directie Klimaat

Ons kenmerk
DGETM-K / 18325648

verzoek u daarbij aan te geven welke CO_2-reductie met deze variant bereikt wordt.

Gebouwde omgeving

- Ik verzoek u een aantal berekeningen te maken over het pakket voor de gebouwde omgeving:
  - In de eerste plaats wil het kabinet graag weten wat het effect is op het doelbereik van de autonome, actuele ontwikkeling van de gasprijs in relatie tot de aannames in het basispad (incl. de afspraken uit het Regeerakkoord ten aanzien van de energiebelasting).
  - In de tweede plaats vraagt het kabinet aan het PBL wat de introductie van een financieringsfonds zoals beschreven in de brief aan de Tweede Kamer bijdraagt aan de reductiedoelstelling voor de gebouwde omgeving. In januari zal de minister van Financiën u een nadere uitwerking van dit fonds aanbieden.
  - In de derde plaats vraagt het kabinet, met inachtneming van de autonome ontwikkeling, twee varianten door te rekenen (die ook reeds zijn opgenomen in het ontwerp-Klimaatakkoord):
    - In de eerste variant wordt de belasting op gas in de eerste schijf vanaf 2020 jaarlijks verhoogd met 1 cent. Compensatie vindt plaats door in de eerste vier jaar een verhoging van de belastingvermindering van 16,25 euro per jaar door te voeren. In de zes jaren daarna worden de meeropbrengsten teruggesluisd door een verlaging van de belasting op elektriciteit in de eerste schijf met 0,5 cent per jaar. Aangevuld met een extra ISDE budget van € 50 miljoen per jaar van 2020 tot en met 2022.
    - In de tweede variant wordt de belasting op gas in de eerste schijf in 2020 met 4 cent verhoogd en de belastingvermindering met 65 euro. Vanaf 2021 wordt de belasting op gas in de eerste schijf tot en met 2026 met +1 cent per jaar verhoogd en op elektriciteit in de eerste schijf met -0,5 cent per jaar verlaagd.
    - In de reeksen wordt grondslagerosie verwerkt.
  - In de vierde plaats vraagt het kabinet in beeld te brengen wat het benodigde bedrag aan subsidie is om de opgave in de gebouwde omgeving van 3,4 Mton te realiseren indien geen nieuwe schuif in de energiebelasting wordt doorgevoerd.

Mobiliteit

- Ik verzoek u om bij de doorrekening het basispad expliciet te toetsen aan de meest recente ontwikkelingen, waaronder de meest recente inzichten ten aanzien van de kosten van batterijen en de Europese normen en een gevoeligheidsanalyse uit te voeren.
- Ik verzoek u, naast het voorgestelde dekkingspakket van de stimuleringsmaatregelen voor nul-emissieauto's in het ontwerp-Klimaatakkoord (basisvariant), ook de volgende varianten voor dekking van deze stimuleringsmaatregelen door te rekenen:
  - In plaats van de beoogde innovatietoeslag op bezit uit de basisvariant wordt de heffing op vliegverkeer verhoogd naar € 15.
  - Een variant die uitgaat van dekking van het volledige pakket via de BPM.

Directoraat-generaal Energie, Telecom & Mededinging
Directie Klimaat

Ons kenmerk
DGETM-K / 18325648

- Ik verzoek u daarnaast om door te rekenen of het realiseren van hetzelfde ingroeipad van nul-emissieauto's met als zwaartepunt een generieke aankoopsubsidie (voor zowel zakelijk als particulier) zou leiden tot een doelmatiger inzet van middelen dan via de bijtelling en de korting op de BPM en de MRB, en hoe (hoog) een dergelijke subsidie zou moeten worden vormgegeven.
- Ik verzoek u voor het dekkingspakket uit het ontwerp-Klimaatakkoord en de bovenstaande varianten ook de eventuele grenseffecten in kaart te brengen, alsmede de mate waarin zij het beoogde ingroeipad voor nul-emissieauto's realiseren.

Landbouw en landgebruik

- Ik verzoek u om, naast de doorrekening van het ontwerp-Klimaatakkoord binnen het financiële mandaat met het oog op een emissiereductie van 3,5 Mton in 2030, ook te beoordelen onder welke, ook financiële, voorwaarden het bod van de tafel Landbouw en Landgebruik van 6 Mton emissiereductie in 2030 gerealiseerd kan worden.
- Ik verzoek u daarnaast inzichtelijk te maken welke effecten de voorgestelde varianten voor een aanpassing van de energiebelasting hebben voor de glastuinbouw.

De technische uitwerking behorend bij het ontwerp-Klimaatakkoord en de aanvullende vragen en varianten zal ik u op korte termijn separaat doen toekomen.

Graag verneem ik een gezamenlijk reactie van het PBL en het CPB over het moment waarop u de uitkomsten van de doorrekening van het ontwerp-Klimaatakkoord en de beantwoording respectievelijk doorrekening van de aanvullende vragen en varianten aan mij kunt aanbieden.

Ik verzoek u daarbij rekening te houden met het aanhouden van een periode van ten minste twee weken tussen het aanbieden van een concept en het moment van finale publicatie.

Hoogachtend,

Eric Wiebes
Minister van Economische Zaken en Klimaat

c.c. de heer H. Mommaas, directeur PBL

Herengracht 23
2511 EG Den Haag
telefoon (070) 888 12 12
www.ipo.nl

Aan de colleges van Gedeputeerde Staten

(d.t.v. de IPO-contactfunctionarissen)

Interprovinciaal Overleg

uw brief van	uw kenmerk	ons kenmerk	datum
		E 08706/2019	2 januari 2019

onderwerp
Ontwerp van het Klimaatakkoord

Geachte colleges,

Op 21 december is het 'Ontwerp van het Klimaatakkoord' door Ed Nijpels als voorzitter van het Klimaatberaad aangeboden aan minister Wiebes als coördinerend bewindspersoon Economische Zaken en Klimaat. Het ontwerp is tot stand gekomen na maanden onderhandelen door overheden (waaronder provincies), maatschappelijke organisaties en bedrijfsleven. De komende maanden zullen het Planbureau voor de Leefomgeving (PBL) en het Centraal Planbureau (CPB) de plannen doorrekenen op haalbaarheid en betaalbaarheid om te bezien of de plannen opgeteld leiden tot 49% CO2-reductie in 2030. Gelijktijdig zullen Rijk en medeoverheden de uitvoerbaarheid toetsen door een uitvoeringslastenonderzoek uit te voeren.

Met deze brief informeren wij u als colleges van GS over de volgende zaken:
- totstandkomingsproces 'Ontwerp van het Klimaatakkoord';
- besluitvormingsproces ontwerp van het Klimaatakkoord en rol van colleges van Gedeputeerde en Provinciale Staten;
- positionering van het gezamenlijke aanbod van provincies in het ontwerp van het Klimaatakkoord: Regionale Energie Strategieën (RES);
- inhoudelijke reflectie sectorhoofdstukken op grond van de door de bestuurlijke adviescommissies de afgelopen maanden geformuleerde onderhandelingsinzet aan de tafels;
- de IPO-reactie.

Totstandkomingsproces Ontwerp van het Klimaatakkoord
Op grond van de afspraken in het Interbestuurlijk Programma (14 februari 2018) hebben de gezamenlijke provincies met een in het IPO-bestuur samengestelde bestuurlijke delegatie deelgenomen aan de onderhandelingen voor het Klimaatakkoord:

Inlichtingen bij : mevrouw M. Hetem
Doorkiesnummer : 06 1564 6714
Bijlagen : geen

- Klimaatberaad Breed: de heer Bovens als voorzitter van het IPO-bestuur;
- Regionale Energie Strategieën (RES): de heer Fackeldey (BAC Energie);
- Elektriciteit: de heer Stelpstra en mevrouw Traag (BAC Energie);
- Gebouwde Omgeving: de heer Weber (BAC Energie);
- Industrie: mevrouw Homan (BAC Energie);
- Mobiliteit: mevrouw Gräper-van Koolwijk (BAC Mobiliteit);
- Landbouw & Landgebruik: mevrouw Maij en de heer Drenth (BAC Vitaal Platteland).

De inzet aan de tafels is gevoed vanuit de inhoudelijke BAC's en bouwde voort op de door het IPO-bestuur samen met VNG en Unie van Waterschappen aangeboden Investeringsagenda 'naar een duurzaam Nederland'.

Op 10 december en 19 december jl. heeft bestuurlijk overleg plaatsgevonden tussen ministers Wiebes en Ollongren en de delegaties van IPO, VNG en UVW. In aanloop naar het bestuurlijk overleg van 10 december hebben de koepels de essentiële randvoorwaarden benoemd in een brief. Na toezeggingen in het bestuurlijk overleg heeft het IPO zijn nog bestaande zorgen in aanloop naar het bestuurlijk overleg van 19 december met de ministers gedeeld.

De onderhandelingen aan de tafels en in de bestuurlijke overleggen hebben geleid tot een ontwerp van het Klimaatakkoord. Van een akkoord kan feitelijk niet gesproken worden omdat de haalbaarheid, betaalbaarheid en uitvoerbaarheid nog getoetst moeten worden op grond van de doorrekening van PBL, CPB en een uitvoeringstoets via een door de overheden gezamenlijk aan te besteden bestuurslastenonderzoek. Allen uit te voeren in de eerste drie maanden van 2019.

Besluitvormingsproces ontwerp van het Klimaatakkoord en rol van colleges van GS en Provinciale Staten

Op 21 december ontvangt u als colleges van GS bijgaand bij deze brief het ontwerp van het Klimaatakkoord evenals de aanbiedingsbrieven van Nijpels en Wiebes. Omdat nog geen sprake is van een definitief Klimaatakkoord is geen sprake van een formele leden raadpleging en ligt het meer voor de hand dat deze brief door de colleges van GS benut wordt om Provinciale Staten te informeren dan te consulteren. Tijdens de IPO bestuursvergadering op 23 januari zal het IPO-bestuur gevraagd worden of het ontwerp van het Klimaatakkoord als pakket van maatregelen onder voorbehoud van de haalbaarheid, betaalbaarheid en uitvoerbaarheid voldoende vertrouwen geeft om in de loop van 2019 te komen tot een definitief Klimaatakkoord.

Er kan pas van een definitief Klimaatakkoord worden gesproken als ook de financiële consequenties in een financieel akkoord geregeld zijn. De besluitvorming over het definitieve Klimaatakkoord inclusief de financiële consequenties zal worden voorgelegd aan de leden via een formele leden raadpleging na appreciatie door het IPO-bestuur in de tweede helft van 2019.

Planning:
- 23 januari IPO-bestuur: bespreking van het Ontwerp van het Klimaatakkoord;
- januari tot en met maart: doorrekening haalbaarheid, betaalbaarheid en uitvoerbaarheid door PBL, CPB en een uitvoeringslastenonderzoek;
- maart tot en met mei appreciatie doorrekening;
- juni/juli besluitvorming IPO-bestuur;
- juli tot september consultatie via raadpleging van de individuele provincies.

Eerste oordeel
Algemeen: haalbaar, betaalbaar en uitvoerbaar
Het resultaat van de onderhandelingen is een stevig pakket maatregelen waarmee grote stappen zijn gezet naar een Klimaatakkoord in 2019. De duiding 'Ontwerp van het Klimaatakkoord' is passend. Om tot een akkoord te komen is de doorrekening van haalbaarheid, betaalbaarheid én uitvoerbaarheid essentieel.

Hierover is de volgende afspraak gemaakt tussen Rijk en IPO.
Het Rijk start samen met de provincies in het eerste kwartaal van 2019 een bestuurslastenonderzoek om een inschatting te krijgen van de taken voor provincies van de voorgenomen maatregelen uit dit klimaatakkoord.

Voor de gemeenten is dit uitvoeringslasten onderzoek specifiek opgenomen in de tekst voor de gebouwde omgeving.

Compensatie provincies stimuleringsmaatregelen elektrisch vervoer en disclaimer voor financiële consequenties in de uitvoering
Het ministerie van BZK erkent het belang van een eigen belastinggebied met stabiele grondslag ten behoeve van de open huishouding en voldoende middelen voor de uitvoering van maatschappelijke opgaven door provincies. Om die reden zal de Provinciewet worden aangepast.
De onderstaande tekst die is opgenomen in de aanbiedingsbrief van minister Wiebes biedt, onder de voorwaarde dat ook de overige afspraken worden uitgevoerd, voldoende vertrouwen dat we als overheden gezamenlijk de borging van het belastinggebied en open huishouding realiseren.

De komende jaren leiden de voorgestelde stimuleringsmaatregelen voor elektrisch vervoer tot versmalling van de belastinggrondslag van provincies. Om dit te voorkomen zal BZK de Provinciewet wijzigen om provincies de mogelijkheid te geven belasting te heffen op alle personenvoertuigen. Deze wijziging zal, tezamen met de overige belastingmaatregelen die voortvloeien uit het Klimaatakkoord, meegenomen worden in het Belastingplan 2020. Hiermee wordt de open huishouding voor provincies gegarandeerd en het belastinggebied wettelijk geborgd.
Het Belastingplan wordt –zoals gebruikelijk- aangeboden aan de Tweede Kamer op Prinsjesdag. De borging van het belastinggebied en de open huishouding van provincies is een randvoorwaarde voor de aangekondigde stelsel herziening na 2024.

Regionale Energiestrategieën (RES)
Regionale energiestrategieën, het aanbod zoals we dat als gezamenlijke provincies hebben gedaan richting kabinetsformatie, zijn stevig verankerd in een apart hoofdstuk van het ontwerp van het Klimaatakkoord. De tekst is opgesteld door de in opdracht van de koepels aangestelde Kwartiermaker waarmee de inhoud conform inzet vanuit het IPO is. Niet alleen overheden, maar ook maatschappelijke organisaties en de netbeheerders beargumenteerden het belang van gestructureerde en zorgvuldige (ruimtelijke) besluitvorming met daarbinnen ruimte voor participatie om tot zoveel mogelijk maatschappelijke acceptatie te komen voor de te ontwikkelen keuzes.
Het kabinet stelt middelen beschikbaar voor de RES. Het gaat om € 30 miljoen per jaar voor de jaren 2019 tot en met 2021. De middelen voor de RES zullen via de klimaatenvelop beschikbaar worden gesteld voor het Nationaal Programma RES. Van deze € 30 miljoen zal € 5 miljoen gebruikt worden voor de landelijke ondersteuningsstructuur van het Nationaal Programma en zal € 15 miljoen naar de regio's gaan. In januari 2019 zal hiertoe door de koepels en het Rijk een Programmaplan worden vastgesteld.

Elektriciteit

Bij de opwek van hernieuwbare elektriciteit op land spelen provincies vanuit hun bevoegdheden in de ruimtelijke ordening een belangrijke rol. Zo zijn provincies op grond van het huidige Energieakkoord verantwoordelijk voor de ruimtelijke inpassing van 6000 Megawatt wind op land. Met de regionale energiestrategieën (RES) zal dit proces voor het Klimaatakkoord niet meer top down, maar bottom up georganiseerd worden. De provincies hebben hierin samen met gemeenten en waterschappen de regie. Om maximaal in te zetten op maatschappelijke acceptatie staat het provincies vrij om de opgave techniekneutraal te realiseren en is het aan de decentrale overheden om gezamenlijk te zorgen dat de strategieën samen optellen tot de nationale doelen. Voor elektriciteit is de opgave om in 2030 tot 49% CO2 reductie te komen aanzienlijk. Het merendeel, 49 TWH, van de opgave zal op zee gerealiseerd worden. Op land zullen de RES-regio's 35 TWH moeten realiseren waarvan vanuit de huidige inspanningen voor wind op land al meer dan 18 TWH is gerealiseerd. In de RES ligt de focus op grootschalig wind en zon. Voor de resultaten van kleinschalige opwek van bijvoorbeeld zon op dak en overige opwek dragen provincies in de RES geen verantwoordelijkheid. In het proces van de RES kunnen kleinschalig en overig hernieuwbaar wel betrokken worden als aanvulling.

In de RES zal al aandacht besteed worden aan de ruimtelijke consequenties van een eventuele ophoging naar 55% CO2 reductie in 2030 en kijken we door naar de opgave voor 2050.

Indien andere sectoren meer elektriciteit dan verwacht vragen, of als de opgave naar 55% reductie in 2030 wordt verhoogd zal hier opnieuw over gesproken moeten worden. Het huidige ontwerp bevat hier geen verplichting toe. Hierbij zal eerst gekeken worden naar de mogelijkheden op zee. Als er door middel van kleinschalige of overige opwekking dankzij inspanningen van decentrale overheden meer dan de verwachte TWh wordt gerealiseerd zal dit ook benut worden voor het realiseren van deze grotere opgave voordat de opgave bij de RES kan komen. In 2021 moet een eventuele hogere vraag voor 2030 op land (en zee) duidelijk zijn en is een dergelijke gesprek te verwachten.

Maatschappelijke acceptatie is essentieel om de opgave te realiseren. Om die reden zijn proces- en projectparticipatie een integraal onderdeel van de afspraken geworden, waarbij er gestreefd wordt naar 50% lokale eigendomsparticipatie. Bekende en onbekende knelpunten in wet- en regelgeving zullen aangepakt worden, waarbij waar nodig naar maatwerkoplossingen wordt gekeken. Ook bovenwettelijke regelgeving zal door de overheden worden bezien indien de doelstelling van de RES hierdoor niet binnen bereik ligt. Er zal een Expertisecentrum Energietransitie komen waar regio's onafhankelijke, feitelijke kennis, rekenregels, aannames en duidelijkheid over wet- en regelgeving op het gebied van zowel hernieuwbare opwek kunnen verkrijgen. Hierbij zal een samenwerking worden gezocht met het Expertisecentrum warmte zodat voor de regio 1 loket wordt gehanteerd. In het Nationaal Programma RES zal hierop worden toegezien.

De elektriciteitsopgave betekent een grote uitdaging voor de netcapaciteit in heel Nederland. De beschikbaarheid van en toegang tot duurzame opgewekte elektriciteit moet overal in Nederland gelijk blijven. Alleen op deze wijze realiseren we de transitie. We zijn om die reden zeer tevreden met de erkenning van dit belang door minister Wiebes en zullen in de Regionale Strategieën hier samen met het Rijk, vanuit haar verantwoordelijkheid voor de hoofdinfrastructuur, en de netbeheerders, vanuit verantwoordelijkheid voor de uitvoering, invulling aan geven.

Belangrijkste aandachtspunten zitten in de financiering/subsidiering:

- De SDE+ subsidie wordt verbreed met ingang van 2020 (nieuwe naam: SDE++). Er zal vanaf dan gestuurd worden op CO2-reductie. Hiermee komen ook andere technieken, waaronder CCS (industrie) in beeld. Verwachting is dat CCS minder subsidie vraagt per ton CO2 dan duurzame elektriciteit. Er zijn mogelijkheden voor plafonds/schotten ingebouwd.
  Het is belangrijk om scherp te blijven dat deze op de juiste wijze worden ingezet.
- De SDE+(+) wordt verbonden aan een kostprijsreductie, waarmee vanaf 2025 subsidieloos gebouwd zou moeten kunnen worden. Om voldoende kostprijsreductie te realiseren moet een strak pad gevolgd worden in tijd en keuzes. Dit kan knellen met de keuzevrijheid in de RES.

Gebouwde Omgeving

Binnen de sector Gebouwde omgeving staat het aardgasvrij maken van woningen en andere gebouwen centraal. Provincies hebben binnen deze sector een ondersteunende en faciliterende rol. De transitie van aardgas naar duurzame warmte zal via een wijkaanpak worden gerealiseerd met betrokkenheid van gebouweigenaren, huurders en andere partijen in de omgeving waar deze overstap aan de orde is. Een goed ingericht participatieproces zal bijdragen aan kwalitatief betere besluitvorming en kan daarmee helpen om de acceptatie van de maatregelen uit de wijkgerichte aanpak te vergroten. Samen met andere overheden en belanghebbende partijen zal IPO uitwerken hoe de positie van eigenaars en/of bewoners in het kader van de wijkgerichte aanpak wordt geborgd door participatiemogelijkheden.
Gemeenten krijgen de regie bij de wijkgerichte aanpak. Deze rol is nieuw voor gemeenten en dit vraagt om nieuwe kennis, expertise en competenties. Binnen het interbestuurlijke programma aardgasvrije wijken (PAW) zal daarom een kennis- en leerprogramma (KLP) worden opgezet. Onder trekkerschap van de VNG wordt in samenspraak met de betrokken overheden, waaronder IPO, een plan voor de invulling van het KLP ontwikkeld.
De RES is belangrijk voor de wijkgerichte aanpak, omdat de Regionale Structuur Warmte, als onderdeel van de RES, vroegtijdig op regionaal niveau zicht geeft in de (ruimtelijke) beschikbaarheid van duurzame warmtebronnen, de totale warmtevraag en de bestaande en geplande infrastructuur voor warmte.
Om tot een zorgvuldig afwegingsproces te komen voor gemeentelijke Warmtetransitievisies en voor de uitvoeringsplannen op wijkniveau, worden gemeenten en stakeholders ondersteund vanuit een leidraad. Hierin wordt objectieve informatie beschikbaar gesteld op basis van transparante, gevalideerde feitelijke data. Deze data wordt digitaal en op uniforme en gestandaardiseerde wijze ontsloten en gedeeld.

Er komt een Expertise Centrum Warmte (ECW) dit centrum zal in samenhang met het Expertise Centrum Elektriciteit worden ontwikkeld. In het Nationaal Programma RES zal hierop worden toegezien.
Het ECW zal 2 functies hebben:

- beheer en ondersteuning van de leidraad;
- kenniscentrum, voornamelijk op het gebied van technische, economische en duurzaamheidsaspecten, maar ook als het gaat over nationale ontwikkelingen zoals marktordening, aquathermie en geothermie.

Samen met het Rijk en de VNG, zal IPO de (voorlopige) stuurgroep van het ECW vormen.
Voor de snelle uitbreiding van warmtenetten is het noodzakelijk dat rollen, bevoegdheden en verantwoordelijkheden bij aanleg en exploitatie van warmtenetten goed geborgd zijn. Het Rijk zal wetgeving in gang zetten over de marktordening van warmtenetten. Provincies worden betrokken bij de verdere ontwikkeling.

Industrie

Doel voor de industrie is een emissiereductie van 14,3 Mton in 2030. Ambitie voor 2050 is een bloeiende, circulaire en mondiaal toonaangevende industrie, met een uitstoot van broeikasgassen van nagenoeg nul. Dit vergt een ingrijpende systeemverandering – een transitie – op het gebied energie en grondstoffengebruik. Belangrijke thema's hierbij zijn procesefficiency en warmtegebruik, elektrificatie en circulaire ketens. Uitgangspunten van de industrietafel zijn:

- de CO_2-reductieopgave die in 2030 (en 2050) moet worden gehaald. De afspraken moeten dat borgen;
- Nederlandse bedrijven moeten kunnen blijven concurreren met bedrijven in andere landen. De meest kostenefficiënte opties krijgen voorrang om de betaalbaarheid van de transitie te borgen;
- de industrie moet het grootste deel van de kosten zelf dragen;
- afspraken moeten voor alle partijen uitvoerbaar en handhaafbaar zijn.

Deze uitgangspunten zijn vertaald in een programmatische aanpak die bestaat uit een mix van onder meer stimulerend instrumentarium (o.a. verbreding van de SDE+regeling), bedrijfsspecifieke afspraken (CO2-reductieplannen) en borgingsmechanismen (bedrijfsspecifiek en sectoraal). In 2019 vindt nadere uitwerking van de instrumenten plaats. Provincies hebben ingezet op daadwerkelijke verduurzaming van de industrie, het harmoniseren van wet- en regelgeving voor zakelijk energiegebruik, een eerlijke lastenverdeling en het circulair gebruiken van andere energiebronnen, reststromen en groene grondstoffen. CCS mag daadwerkelijke verduurzaming niet in de weg staan, maar CCS is wel een aanvaardbare oplossing voor de CO2 uitstoot die vooralsnog onvermijdbaar is.

Het IPO is tevreden CO2-reductieplannen met daarin per bedrijf een CO2-reductiepad naar 2030 en een doorkijk naar CO2 neutrale productie in 2050 wettelijk verplicht worden. Dat geldt ook voor de verbreding van de energiebesparingsplicht en CO2-reductie naar ETS-bedrijven (nu uitgezonderd). In 2019 werken het Rijk, provincies (bevoegd gezag) en gemeenten de voorgestelde één loket gedachte voor CO2-reductieplannen verder uit. Ook een gerichte financiële sanctie voor bedrijven die achterblijven met het realiseren van CO2-reductie kan de goedkeuring van het IPO dragen. Tevens zien wij met de reductieplannen en de innovatieprogramma's en financiële middelen mogelijkheden voor het sluiten van ketens van grondstoffen om te komen tot een circulaire economie. Om de realisatie van warmtenetwerken te stimuleren – en daarmee warmteverspilling tegen te gaan – wordt de Warmtewet aangepast en wordt financiering via de SDE++ regeling onderzocht. Minder tevreden zijn we over het ontbreken van een concreet plafond voor CCS, vanwege het risico dat CCS daadwerkelijke verduurzaming in de weg kan staan wanneer te grootschalig toegepast. De inzet van SDE-subsidie voor CCS is naar tevredenheid van het IPO wel beperkt doordat er geen verdringing van echte duurzame oplossingen mag ontstaan.
De uitwerking voor industrie is nog niet zover dat ook gesproken kan worden van een uitvoerbaar pakket aan maatregelen. Dit vraagt op diverse punten om nadere uitwerking, zoals de wettelijke verankering en uitvoering van CO2-reductieplannen en borgingsmechanismen. Daarbij zal het IPO het belang scherp in de gaten houden of er voldoende maatregelen worden voorgesteld om het CO2-reductiedoel te halen en of de wettelijke borging van afspraken voldoende is. Tot slot is het de uitdaging om de uitkomsten van de industrietafel te vertalen naar/te verbinden met een ketenaanpak per industrieel cluster, waarin provincies een belangrijke rol spelen. Hiervoor bieden de uitkomsten van de verschillende regiotafels een goed startpunt.

Mobiliteit

Samenvattend kunnen we stellen dat er op de mobiliteitstafel een pakket aan mobiliteitsmaatregelen ligt, dat qua omvang en samenhang bijdraagt aan de mobiliteitstransitie, zoals provincies die

voor ogen hebben. De uitvoerbaarheid van dit pakket is echter nog onderwerp van gesprek. Deze uitvoeringslasten worden meegenomen in het aangekondigde uitvoeringslastenonderzoek dat in het eerste kwartaal van 2019 zal worden uitgevoerd.

Positief is, dat in de visie van de mobiliteitstafel mobiliteit voor het eerst expliciet als middel wordt neergezet om meerdere maatschappelijke doelen (bereikbaarheid, duurzaamheid, veiligheid, leefbaarheid) integraal te dienen, en daarmee in verband wordt gebracht met onder andere klimaat, de woonagenda en luchtkwaliteit.

Een regionale en integrale uitwerking van deze visie wordt als cruciaal beschreven in de visie, en nader uitgewerkt in Regionale Mobiliteitsprogramma's (RMP) en een equivalent nationaal mobiliteitsprogramma (NMP). Dit ondersteunt de provinciale positie, zoals mede verwoord in de inzet van de gezamenlijke overheden voor de kabinetsformatie. Regio's zijn nu aan zet om, met actieve betrokkenheid van het Rijk, deze Regionale Mobiliteitsprogramma's op te bouwen en te positioneren.

Het Rijk heeft toegezegd om, met €10 miljoen per jaar vanaf 2019, een begin te maken met de financiering van de onrendabele top van zero-emissie bussen. Dit is uitwerking van reeds gemaakte afspraken in het Bestuursakkoord Zero-Emissie Bus en de bijbehorende Kamermotie Van Veldhoven en geeft een impuls aan de uitvoering van deze afspraken. Daarnaast zijn er goede afspraken gemaakt over intensiveren van de samenwerking tussen Rijk en concessieverleners in het OV om van het Bestuursakkoord Zero-Emissie Bus een succes te maken.

Ook zullen overheden gezamenlijk afspraken maken om in hun rol als inkoper en opdrachtgever van infrastructurele werken te streven naar zero-emissie GWW met als doel om zowel de praktijk van ontwerp en opdrachtverlening, de markt voor mobiele werktuigen, als de industrie voor asfalt, beton te helpen verduurzamen.

Tot slot is het IPO positief over de totstandkoming van een wettelijk vastgelegd CO2-norm voor werk gerelateerd verkeer voor werkgevers van >100 medewerkers. Decentrale overheden zijn beoogd bevoegd gezag voor het handhaven van deze norm. Daarnaast hebben provincies zelf als werkgever ook een rol om hun eigen mobiliteit (verder) te verduurzamen. Beiden helpen om in regionaal verband het gesprek met werkgevers en partners het gesprek aan te gaan over verduurzaming van mobiliteit.

Uitvoerbaarheid nog onderwerp van gesprek

Zoals genoemd is de uitvoerbaarheid van dit pakket nog onderwerp van gesprek. Het kabinet kiest ervoor om zwaar in te zetten op het elektrificeren van automobiliteit, wat zeker de steun van provincies heeft en voor CO2-reductie zal zorgen. Echter, het kabinet stelt vooralsnog geen additionele middelen in het vooruitzicht bovenop reeds gemaakte MIRT afspraken. Er is dus nog geen sprake van een impuls voor OV, fiets, en smart mobility: onderwerpen waar juist provincies in de praktijk veel CO2 mee kunnen reduceren. Om die reden heeft het IPO met het Rijk afgesproken om in 2019 samen naar ruimte binnen bestaande MIRT afspraken te zoeken. Dit zal enkele optimalisaties opleveren, maar naar verwachting vooralsnog niet de gewenste orde van grootte investeringen. De consequenties van de stimuleringsmaatregelen voor elektrisch vervoer zijn substantieel voor het eigen belastinggebied en de open huishouding van provincies. Om de maatschappelijke opgaven te kunnen blijven uitvoeren hebben we met het Rijk afspraken gemaakt over de wijziging van de

Provinciewet op de termijn 2020-2024 en de gezamenlijke uitwerking van een fiscaal stelsel voor na 2024 waarmee de open huishouding en belastinggebied van provincies worden gegarandeerd.

Verkenning andere bekostigingssystematiek mobiliteit
Uitkomst van de mobiliteitstafel is ook, dat het kabinet een verkenning naar een andere bekostigingssystematiek gaat uitvoeren. Het IPO heeft een neutraal standpunt ingenomen over de invoering van rekeningrijden. Daarom is binnen de BAC mobiliteit op meerdere momenten bekrachtigd dat provincies inzetten op een gelijk speelveld tussen modaliteiten, met behoud van een neutraal standpunt over de bekostigingssystematiek. Belangrijke reden voor deze neutrale positie is dat de keuze over deze maatregel niet aan provincies, maar aan het kabinet is.

Landbouw en landgebruik
Voor landbouw en landgebruik is een perspectiefvol uitgewerkt pakket aan maatregelen opgeleverd, waarmee in potentie 5,9 – 6,2 Mton CO2eq-reductie gerealiseerd kan worden. Die potentie ligt aanzienlijk hoger dan de taakstellende opgave 3,5 Mton CO2equivalent en laat de brede ambitie bij alle partijen in het landelijke gebied zien om met deze opgave aan de slag te gaan. Voor verschillende onderdelen zijn procesafspraken gemaakt, gericht op de realisatie van de opgaven.

Zo hebben partijen aan de tafel Landbouw & Landgebruik gezamenlijk een grote hoeveelheid klimaatmaatregelen opgepakt en deze inzet opgenomen in de brede verduurzamingsslag in het landelijke gebied. Daarbij is het zeer positief om te zien dat verschillende sectoren (m.n. varkens, melkvee, glastuinbouw) nu een fundamentele beweging maken naar een meer klimaatneutrale bedrijfsvoering. We zijn ook tevreden met de gezamenlijke procesafspraken over veenweide en de kansen die we benutten om meer koolstof vast te leggen in natuur, bos en landbouwbodems. Een scenariostudie zal ons inzicht geven in de langetermijneffecten verduurzaming van de landbouw in termen van klimaat, grondgebondenheid en het sluiten van kringlopen.

Wel zijn er grote verschillen in de mate waarin maatregelen zijn uitgewerkt, omdat bij niet alle maatregelen de effectiviteit en haalbaarheid al voldoende bewezen is. Daarom zijn we tevreden met de flexibele aanpak, deels gebaseerd op uitvoering van pilots en opdoen van kennis en deels op het treffen van maatregelen op grotere schaal. Voor veel maatregelen is een fasering afgesproken, waarbij kennisontwikkeling en ontwikkeling van verdienmodellen centraal staat. Dit geeft een realistisch perspectief voor de uitvoering en zekerheid voor de sector.

Aan het nu geformuleerde pakket maatregelen leveren de provincies een stevige bijdrage vanuit hun rollen en verantwoordelijkheden op het gebied landbouw en landgebruik c.q. vitaal platteland (natuur en landbouw) en het ruimtelijke beleid. De provinciale regierol wordt bij verschillende onderdelen verankerd. Bij de uitvoering wordt verbinding gezocht met bestaande aanpakken, zoals het Interbestuurlijk Programma Vitaal Platteland en bestaande gebiedssamenwerkingen

De provinciale regierol bij landgebruik betekent ook dat provincies in 2019, zowel in gezamenlijkheid als individueel, actief aan de slag gaan met de uitwerking van beleid en programma's, zoals de uitwerking van concept-veeweideprogramma's, de gezamenlijke uitwerking van maatregelen en beleid voor een klimaat inclusief natuurbeleid en de ondersteuning van verduurzamingsmaatregelen in de veehouderij en glastuinbouw. In 2019 zal de IPO-commissie Vitaal Platteland deze opgaven met prioriteit en in samenhang oppakken.

Met dit ontwerp van het Klimaatakkoord is vanwege de gekozen fasering de uitvoerbaarheid van de complete mix van middelen en instrumenten nog niet zeker. Wel is de inschatting dat er voor de korte termijn voldoende perspectief bestaat om met de aanpak van start te gaan, en dat hiervoor ook de financiële ruimte bestaat. Uit de klimaatenveloppe wordt tot en met 2030 € 360 mln gereserveerd voor innovatieve en demonstratieprojecten. Bestaande instrumenten en middelen worden gerichter ingezet. Ook stelt het Ministerie van LNV ook een garantiefaciliteit van € 70 mln beschikbaar aan het Groenfonds. Voor de langere termijn, waarin de nadruk meer op private financiering ligt, bestaat minder zekerheid. Dit vraagt de komende jaren verdere uitwerking en een goed onderzoek en evaluatie. Daarom brengen Rijk en het IPO de financiële consequenties en mogelijkheden voor dekking in 2019 in beeld.

Een belangrijk instrument voor veel opgaven is het Europese Gemeenschappelijke Landbouwbeleid. Conform afspraken in IPO-verband zullen de gezamenlijke provincies met het ministerie van LNV als gezamenlijk opdrachtgever de klimaatopgave meenemen als één van de hoofddoelen bij de uitwerking van het Nationaal Strategisch Plan.

Tot slot vormt de verdere uitwerking van het domein landbouw en landgebruik in samenhang met andere opgaven, zowel binnen het klimaatakkoord (bijvoorbeeld de biomassa-opgave en de uitwerking van de energie-opgave in RES), als andere opgaven in het landelijke gebied (bijvoorbeeld verduurzaming landbouw en de biodiversiteitsopgave) een belangrijke uitdaging.
Deze uitdaging pakken de gezamenlijke provincies in 2019 in samenhang met het NOVI-proces op.

Ruimte
Het ontwerp van het Klimaatakkoord bevat bij gebouwde omgeving, industrie, elektriciteit, RES en het aparte hoofdstuk ruimte afspraken waarin instrumenten vanuit de Omgevingswet worden benoemd. Wij ondersteunen de verankering in de Omgevingswet temeer omdat de Omgevingswet goed aansluit bij het decentrale karakter van de door de gezamenlijke provincies gewenste governance. Voor industrie zetten de gezamenlijke provincies er om die reden nadrukkelijk op in dat de verplichting voor CO2-reductieplannen wordt opgenomen in de Omgevingswet zodat provincies als bevoegd gezag kunnen toezien op de bedrijven in een cluster.

Met name het omgevingsplan van de gemeenten krijgt een cruciale rol toebedeelt bij zowel locaties voor opwekking als bij de warmtetransitie in gebouwde omgeving. Naar ons idee past deze bevoegdheidsverdeling goed bij de decentrale insteek.

Als gezamenlijke provincies hebben wij erop aangedrongen dat de conflicterende ruimte claims die voortkomen uit de klimaatopgave in relatie tot bestaande opgaven en andere transities zoals klimaatadaptatie in het ontwerp Klimaatakkoord worden geadresseerd. En hierbij gezamenlijk de verantwoordelijkheid te nemen voor de oplossingen. In de hoofdstukken elektriciteit en RES zijn vier ruimtelijke principes opgenomen die hierbij behulpzaam kunnen zijn. Niet alleen deze principes zijn behulpzaam maar ook een betere verdeling van de lusten en lasten waarmee energieprojecten een substantiële bijdrage kunnen leveren voor de regio. Wij zijn om die reden tevreden met de teksten over participatie in de hoofdstukken RES en Elektriciteit.

IPO-reactie
De woordvoering vanuit het IPO over het ontwerp van een klimaatakkoord in het algemeen ligt bij de IPO-voorzitter, de heer Bovens als lid van het Klimaatberaad breed. Vragen aan het IPO over resultaten per tafel worden beantwoord door de door het IPO-bestuur gemandateerde bestuurders.

Reactie van het IPO op dit ontwerp voor een klimaatakkoord:

- IPO is blij met de inbreng die de provincies hebben kunnen leveren om samen met medeoverheden, bedrijfsleven en maatschappelijke partijen tot dit maatregelenpakket te komen over de manier waarop Nederland de CO2-uitstoot terugdringt in 2030. De inzet van de provincies bouwde voort op het door IPO-bestuur samen met VNG en Unie van Waterschappen aangeboden Investeringsagenda 'naar een duurzaam Nederland'.
- De onderhandelingen hebben geleid tot het vandaag gepresenteerde maatregelenpakket waarmee grote stappen zijn gezet naar een klimaatakkoord in 2019. De regionale-energiestrategieën hebben hierin een stevige en noodzakelijke plek gekregen en verworven.
- Voor landbouw en landgebruik de gezamenlijke inzet om de klimaatopgave als onderdeel van de integrale aanpak mee te nemen.
- Voor Elektriciteit en Gebouwde Omgeving het belang van maatschappelijk draagvlak en participatie bij het realiseren van de opgave.
- Ten aanzien van mobiliteit de integrale aanpak van mobiliteit als middel om verschillende maatschappelijke opgaven te realiseren, uit te werken in Regionale Mobiliteitsprogramma's.
- Ten aanzien van industrie de wettelijke borging van CO2-reductie.
- Een succesvolle transitie vraagt naar de mening van provincies om haalbare, betaalbare en uitvoerbare maatregelen.
- Want de impact van de voorgestelde maatregelen is zeer groot en draagvlak is bepalend voor de uitvoering. Dat vraagt om een eerlijke lastenverdeling tussen inwoners en bedrijven.
- De haalbaarheid van de maatregelen vraagt om een eerlijker verdeling van de lusten. Dat betekent voor provincies dat projecten voor duurzame opwek van energie óók investeren in de omgeving. Zodat álle inwoners profiteren, en niet alleen degene die financieel kunnen participeren.
- Provincies zetten zich van oudsher actief in voor maatschappelijke opgaven. Dat kan alleen als provincies de uitvoeringslasten kunnen dragen en een stabiel belastinggebied en open huishouding behouden blijft. Met die zekerheid kunnen provincies met grote inzet door werken aan álle grote maatschappelijke opgaven, waaronder aan deze grote verbouwing van Nederland.
- De doorrekeningen van het PBL geven antwoord op de haalbaarheid, die van het CBS geeft antwoord op de betaalbaarheid en een gezamenlijk onderzoek van alle overheden naar de uitvoeringslasten geeft inzicht in de uitvoerbaarheid.
- Het IPO-bestuur bespreekt eind januari of het maatregelenpakket voldoende vertrouwen geeft op weg naar een klimaatakkoord in 2019 onder voorbehoud van deze doorrekeningen.
- Na de uitkomsten van de doorrekeningen in maart komt het IPO met een appreciatie. Afhankelijk van de reacties en gesprekken kan dit de opmaat zijn naar besluitvorming in het IPO-bestuur rond de zomer, zodat in het derde kwartaal besluitvorming door de afzonderlijke provincies kan starten.

Met vriendelijke groet,
INTERPROVINCIAAL OVERLEG
b.a.

mr. H.M. Meijdam
algemeen directeur

Den Haag, 21 december 2018

Decentrale overheden stellen randvoorwaarden aan realiseren klimaatopgave

De vandaag gepresenteerde maatregelen laten serieuze stappen vooruit zien naar de totstandkoming van een Klimaatakkoord. Gemeenten, provincies en waterschappen onderschrijven de urgentie en het belang van de klimaatopgave en voeren al maatregelen uit. Ze wijzen er op dat er voor een succesvolle transitie aan de volgende randvoorwaarden moet worden voldaan: het moet haalbaar, betaalbaar en uitvoerbaar zijn. De doorrekeningen van het PBL en CPB moeten duidelijkheid geven over haalbaarheid en betaalbaarheid. Ook de uitvoerbaarheid door decentrale overheden vraagt om doorrekening. Daarnaast hebben decentrale overheden gezien hun grote rol de juiste bevoegdheden nodig.

Gemeenten
De rekening van de energietransitie mag niet op het bordje komen van onze inwoners. Woningeigenaren moeten de mogelijkheid krijgen om de aanpassingen die zij nemen om hun huis te verduurzamen, binnen de woonlasten te financieren. Ook vragen gemeenten om een realistische planning: ze moeten voldoende tijd krijgen om hun inwoners bij het proces te betrekken. Gemeenten kunnen deze complexe sociaal-maatschappelijke opgave ook niet uitvoeren als zij niet beschikken over voldoende mensen, middelen én de benodigde bevoegdheden.

Provincies
De impact van de voorgestelde maatregelen is zeer groot. Voor de uitvoering is draagvlak nodig en dat vraagt om een eerlijke lastenverdeling tussen inwoners en bedrijven. Een eerlijker verdeling van de lusten draagt bovendien bij aan de haalbaarheid. Dat betekent dat projecten voor duurzame opwek van energie óók investeren in de omgeving. Zodat álle inwoners profiteren, en niet alleen degene die financieel kunnen participeren. Provincies zetten zich actief in voor maatschappelijke opgaven, waaronder de klimaatopgave. Dat kan alleen als provincies de uitvoeringslasten kunnen dragen en het eigen belastinggebied met een stabiele grondslag en open huishouding behouden blijft. Met die zekerheid kunnen provincies met grote inzet door werken aan álle grote maatschappelijke opgaven, en dus ook aan deze grote verbouwing van Nederland.

Waterschappen
Waterschappen merken dagelijks de gevolgen van klimaatverandering met extremer weer en een steeds sneller stijgende zeespiegel. Zonder bestrijding van de oorzaak is het dweilen met de kraan open. Daarom hebben de waterschappen een ambitieus klimaat- en energiebeleid, gericht op opwek van duurzame energie uit biogas, wind en zon en het verkennen van potentiële energiebronnen zoals aquathermie. Waterschappen vragen het Rijk rekening te houden met kosten voor het inpassen van duurzame energieprojecten van derden in het waterbeheer en van ondersteuning van innovatief onderzoek hiernaar. In de Waterschapswet moet worden geborgd dat waterschappen voldoende ruimte krijgen om duurzame energie te produceren (netto-energieproducent kunnen zijn) zodat ze de C02 uitstoot van hun activiteiten volledig kunnen compenseren. En de grote potentie, bij de waterschappen, van duurzame energie kunnen inzetten voor de samenleving. Voor knellende wet- en regelgeving is het nodig een Taskforce in te richten.

Meer informatie:
VNG: Elly Klut, 0628357194, IPO: Everdien Gunsing, 0652801019, Unie van Waterschappen: Judith de Jong, 0623195597

Provincie Noord-Holland

POSTBUS 3007 | 2001 DA HAARLEM

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

INGEKOMEN 31 JAN. 2019

Gedeputeerde Staten
Uw contactpersoon
dhr. M.H.P. van Oosterhout
BEL/RO

Telefoonnummer +31235143952
oosterhoutm@noord-holland.nl

Verzenddatum
31 JAN. 2019

Kenmerk
1142905/1142913

Uw kenmerk

Betreft: Herijking ruimtelijk beleid voor zonne-energie in landelijk gebied

Geachte leden,

Hierbij verzoeken wij u de uitkomsten van de herijking van het ruimtelijk beleid voor zonne-energie in landelijk gebied op de B-agenda van de commissie(s) R&W en EEB van 25 februari 2019 te plaatsen.

Datum en inhoud GS besluit
Op 29 januari 2019 hebben wij besloten:
1. Kennis te nemen van de uitkomsten van het herijkingsonderzoek ruimtelijk beleid voor zonne-energie in landelijk gebied;
2. Het ontwerpbesluit van de Uitvoeringsregeling 'opstellingen voor zonne-energie in landelijk gebied' vast te stellen;
3. Provinciale Staten per brief te verzoeken de uitkomsten van het herijkingsonderzoek alsmede de voorgestelde beleidswijzigingen op de B-agenda van de commissies R&W en EEB van 25 februari 2019 te plaatsen.

Reden van agendering op de B-agenda van de PS commissie
U te informeren over de uitkomsten van het onderzoek dat is uitgevoerd in het kader van de herijking van het ruimtelijk beleid voor zonne-energie in landelijk gebied. U ter bespreking voor te leggen de beleidsaanpassingen die wij, naar aanleiding van onderzoeksresultaten, voornemens zijn door te voeren.

Concreet wordt aan de commissie gevraagd
Het herijkingsonderzoek en de voorgestelde beleidswijzigingen te bespreken en ons eventuele suggesties te doen met betrekking tot de inhoud ervan.

Toelichting

Achtergrond
Sinds juni 2016 beschikt de provincie Noord-Holland over ruimtelijk beleid voor zonne-energie in het landelijk gebied. Het beleid is verankerd in artikel 32a van de Provinciale Ruimtelijke Verordening (PRV). De nadere regels over locatie, omvang en inpassing zijn

Postbus 3007
2001 DA Haarlem
Telefoon (023) 514 3143

Dreef 3
2012 HR Haarlem
www.noord-holland.nl
Kvk nummer 34362354
Btw nummer NL.0010.03.124.B.08

vastgelegd in de Uitvoeringsregeling 'opstellingen voor zonne-energie in landelijk gebied'. Met dit beleid is de provincie, naast zonne-energie op daken en via meervoudig ruimtegebruik, ruimte gaan bieden aan zonneparken in landelijk gebied. Bij de vaststelling van het beleid is afgesproken de spelregels na 2 jaar te evalueren.[1] Inmiddels spreken wij over een "herijking" in plaats van een "evaluatie" vanuit de gedachte dat ook relevante nieuwe inzichten en ontwikkelingen zoveel mogelijk worden meegenomen.

Opzet en werkwijze
De afgelopen maanden is in een samenwerking tussen de sector Onderzoek & Informatie en het programma Transitie Energie & Grondstoffen (TEG) het herijkingsonderzoek uitgevoerd. Er is in beeld gebracht welke concrete resultaten de afgelopen twee jaar zijn geboekt, welke ontwikkelingen zich hebben voorgedaan en hoe er door onze partners tegen het beleid wordt aangekeken. Hiertoe is geput uit de grote hoeveelheid adviezen, rapporten, beleidsdocumenten, gesprekken en kennissessies van de afgelopen twee jaar. Aanvullend is een enquête uitgevoerd onder alle Noord-Hollandse gemeenten en zijn thematafels georganiseerd. Ook is een ruimtelijke kwaliteitsanalyse uitgevoerd. Bijgevoegd rapport beschrijft de uitkomsten van het onderzoek, resulterend in een beleidsadvies.

Conclusie en beleidsaanbevelingen
Noord-Holland kent, op moment van onderzoeken, 10 gerealiseerde zonneparken, tezamen goed voor circa 52 Megawatt aan duurzaam vermogen. Hiermee zijn grondgebonden zonneparken goed voor circa 8% van de totale hoeveelheid zonnestroom in Noord-Holland.[2] Een veelvoud aan initiatieven zit nog 'n de pijplijn' en kan de komende tijd aan dit rijtje worden toegevoegd.

De provinciale spelregels die aan deze ontwikkeling ten grondslag liggen worden in algemene zin door onze partners gewaardeerd en sluiten nog altijd aan bij het actuele Energie & Ruimte-beleid van de provincie (o.a. Omgevingsvisie NH2050). Tevens wordt een aantal spelregels (her)bevestigd in nieuw verschenen onderzoeksrapporten. Echter, op enkele punten zijn beleidsverbeteringen mogelijk. In het herijkingsonderzoek worden drie aanbevelingen gedaan voor aanscherpingen in het beleid:

I. Hoewel de herijking focust op zonneparken in landelijk gebied, kan dit niet los worden gezien van de nog altijd aanzienlijke potentie in binnenstedelijk gebied en via nutsfuncties. Gelet op de stand van zaken aldaar en de toenemende druk op de energie-opgave, verdient het aanbeveling intensiever te sturen op een versnelde benutting van dit potentieel. In het rapport wordt een aantal suggesties gedaan.

---

[1] Commissie RWW 13 juni 2016 en vergadering Provinciale Staten 27 juni 2016.

[2] Peildatum: 31 december 2017.

II. Ten aanzien van het landelijk gebied is er een aantal aanvullende inzichten rond ruimtelijke kwaliteit, bodem en ecologie. Deze inzichten kunnen worden verankerd in de Uitvoeringsregeling, opdat zonneparken nog beter worden ingepast in hun omgeving. Aanvullend kan een brochure "Kwaliteitsimpuls Zonneparken" worden opgesteld met inspiratie en goede voorbeelden.
III. De spelregels rond locatie, omvang en hoogte van zonneparken kunnen onder omstandigheden te rigide uitpakken. Deze regels kunnen plannen met wel degelijk goede ruimtelijke kwaliteit in de weg staan of initiatieven met meerwaarde op het gebied van bijvoorbeeld ecologie, klimaatadaptatie of landbouw belemmeren. De regeling voor "stimuleringsgebieden" voorziet in een nuttige maatwerkmogelijkheid, maar deze is nu alleen geschikt voor initiatieven groter dan 25 hectare. Geadviseerd wordt de "stimuleringsgebieden"-regeling te verbreden tot een meer algemene maatwerkvoorziening. Tevens kan een afwijkmogelijkheid worden opgenomen voor de maximale hoogte-eis. Zodoende wordt extra ruimte geboden aan zonnepark-ontwikkelingen, mits zij een bijdrage leveren aan Noord-Hollandse leefomgeving.

Reactie GS
Wij nemen deze beleidsaanbevelingen over. Met de voorgestelde beleidswijzigingen wordt effectiever gestuurd op de provinciale ruimtelijke belangen en wordt beter aangesloten op de behoeften vanuit de praktijk. Voorts kan hiermee extra perspectief en ruimte worden geboden aan goede initiatieven rond zonne-energie in het kader van de Regionale Energiestrategieën.

Om gestalte te geven aan aanbeveling I wordt een deel van de gelden in het kader van PS-motie 2017-110,[3] en de middelen die aanvullend hierop beschikbaar zijn gesteld in de kadernota 2019, ingezet ten dienste van het versnellen van de zonne-energie-ontwikkelingen via binnenstedelijk gebied en nutsfuncties. Dit wordt uitgewerkt in een bestedingsvoorstel voor 2019. Ook het traject van de Regionale Energiestrategieën zal worden benut om aanvullende instrumenten en arrangementen rond zonne-energie, passend bij de provinciale rol, te verkennen.

Aanbeveling II en III zijn wij voornemens te verankeren in beleid door de Uitvoeringsregeling 'opstellingen voor zonne-energie in landelijk gebied' te wijzigen en een brochure 'Kwaliteitsimpuls Zonneparken' op te stellen. Het ontwerpbesluit voor de nieuwe Uitvoeringsregeling is als bijlage bij deze brief gevoegd evenals een *preview* van wat moet gaan worden de 'Kwaliteitsimpuls Zonneparken'. De brochure zal de komende maanden worden afgerond.

[3] Zie ook brief `stand van zaken projecten energietransitie vanuit motie 2017-110', 7 sept 2018 (kenmerk: 1102069/1102081), via: link.

Vervolgprocedure
Parallel aan deze brief informeren wij onze partners (gemeenten, zon-ondernemers, andere stakeholders) over het herijkingsonderzoek en het ontwerpbesluit, zodat zij eventueel hun opmerkingen kunnen meegeven. Naar aanleiding van de bespreking in de Statencommissie en de binnengekomen opmerkingen besluiten wij over de vaststelling van de gewijzigde Uitvoeringsregeling.

Hoogachtend,

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,

provinciesecretaris

R.M. Bergkamp

voorzitter

A.Th.H. van Dijk

4 bijlage(n)

- Ontwerpbesluit Uitvoeringsregeling opstellingen voor zonne-energie in landelijk gebied
- Ontwerpbesluit met wijzigingen gemarkeerd
- *Preview* brochure 'Kwaliteitsimpuls Zonneparken'
- Rapport 'herijking beleid zonneparken landelijk gebied' (nov 2018) incl. bijlagen

ONTWERPBESLUIT

Besluit van Gedeputeerde Staten van Noord-Holland van […], nr. 1142905/1142910, tot vaststelling van de Uitvoeringsregeling opstellingen voor zonne-energie in het landelijk gebied 2019

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland;

Gelet op artikel 32a, zesde lid, van de Provinciale Ruimtelijke Verordening;

Besluiten vast te stellen:

Uitvoeringsregeling opstellingen voor zonne-energie in het landelijk gebied 2019

Artikel 1 Begripsbepalingen en toepassingsbereik

1. In deze regeling wordt verstaan onder:
   a. bestaand stedelijk gebied: bestaand stedelijk gebied als bedoeld in artikel 1.1.1, eerste lid, onder h, van het Besluit ruimtelijke ordening;
   b. dorpslint: langgerekte lijn van aaneengesloten of op korte afstand van elkaar gelegen bebouwing ten behoeve van overwegend stedelijke functies;
   c. verordening: Provinciale Ruimtelijke Verordening.
2. Deze regeling is van toepassing op een opstelling voor zonne-energie in de provincie Noord-Holland die wordt mogelijk gemaakt op grond van artikel 32a, eerste lid, van de verordening.

Artikel 2 De locatie en omvang van de opstelling voor zonne-energie

1. De locatie voor de opstelling voor zonne-energie is aan minimaal één zijde aansluitend op bestaand stedelijk gebied of een dorpslint.
2. De omvang van de opstelling voor zonne-energie is:
   a. op een locatie die aan één zijde aansluitend is op bestaand stedelijk gebied of een dorpslint: maximaal 5 hectare;
   b. op een locatie die aan minimaal één zijde aansluitend is op bestaand stedelijk gebied of een dorpslint en daarnaast aan nog een andere zijde aansluitend op bestaand stedelijk gebied of een dorpslint, een rijksweg, provinciale weg of spoorweg: maximaal 10 hectare, of;
   c. op een locatie die aan minimaal één zijde aansluitend is op bestaand stedelijk gebied of een dorpslint en daarnaast aan nog twee andere zijden aansluitend op bestaand stedelijk gebied of een dorpslint, een rijksweg, provinciale weg of spoorweg: maximaal 25 hectare;

   met dien verstande dat van de maximale oppervlakten genoemd onder a tot en met c, kan worden afgeweken tot niet meer dan 10% van die oppervlakten indien dat noodzakelijk is uit overwegingen van ruimtelijke kwaliteit.
3. Onverminderd het tweede lid kan de oppervlakte van een opstelling voor zonne-energie niet groter zijn dan dat passend is binnen de uitgangspunten als bedoeld in artikel 15, eerste lid, van de verordening.
4. De locatie voor de opstelling voor zonne-energie is niet aansluitend op een reeds bestaande opstelling voor zonne-energie, tenzij sprake is van het aanvullen van een bestaande opstelling voor zonne-energie tot de maximale oppervlakte als bedoeld in het tweede en derde lid.

Artikel 3 Eisen aan de inpassing van de opstelling voor zonne-energie

1. De hoogte van een opstelling voor zonne-energie bedraagt niet meer dan 1,50 meter gemeten vanaf het gemiddelde straatpeil van de omliggende openbare wegen.

2. Van het bepaalde in het eerste lid kan worden afgeweken indien deze afwijking aantoonbaar:
   a. bijdraagt aan de ruimtelijke kwaliteit, of;
   b. anderszins substantiële meerwaarde oplevert voor de fysieke leefomgeving.
3. De bodem onder de opstelling wordt niet verhard of verdicht en wordt zoveel mogelijk ecologisch ingericht en beheerd.
4. De terreinafscherming en rand van de opstelling voor zonne-energie zijn passend in de omgeving en worden zoveel mogelijk ecologisch ingericht en beheerd.
5. De afstand tussen de opstelling voor zonne-energie en woonbebouwing bedraagt minimaal 50 meter.

Artikel 4 Stimuleringsgebieden zonne-energie

1. Stimuleringsgebieden zonne-energie zijn gebieden waar van de locatie- en omvangcriteria uit artikel 2 kan worden afgeweken, omdat meer grootschalige of afwijkend gelegen opstellingen voor zonne-energie hier passend zijn binnen de regionale ruimtelijke- en energetische beleidsuitgangspunten of een substantiële meerwaarde opleveren voor de fysieke leefomgeving.
2. Stimuleringsgebieden zonne-energie zijn geometrisch begrensde gebieden zoals aangeduid in bijlage 1.
3. In stimuleringsgebieden zonne-energie is voor een opstelling voor zonne-energie artikel 2 niet van toepassing.

Artikel 5 Slotbepaling en citeertitel

1. Deze regeling wordt aangehaald als: Uitvoeringsregeling opstellingen voor zonne-energie in het landelijk gebied 2019.
2. De Uitvoeringsregeling opstellingen voor zonne-energie in het landelijk gebied wordt ingetrokken.
3. Deze uitvoeringsregeling treedt in werking met ingang van de eerste dag na de datum van uitgifte van het provinciaal blad waarin het wordt geplaatst.

Haarlem, [datum vaststelling door Gedeputeerde Staten]

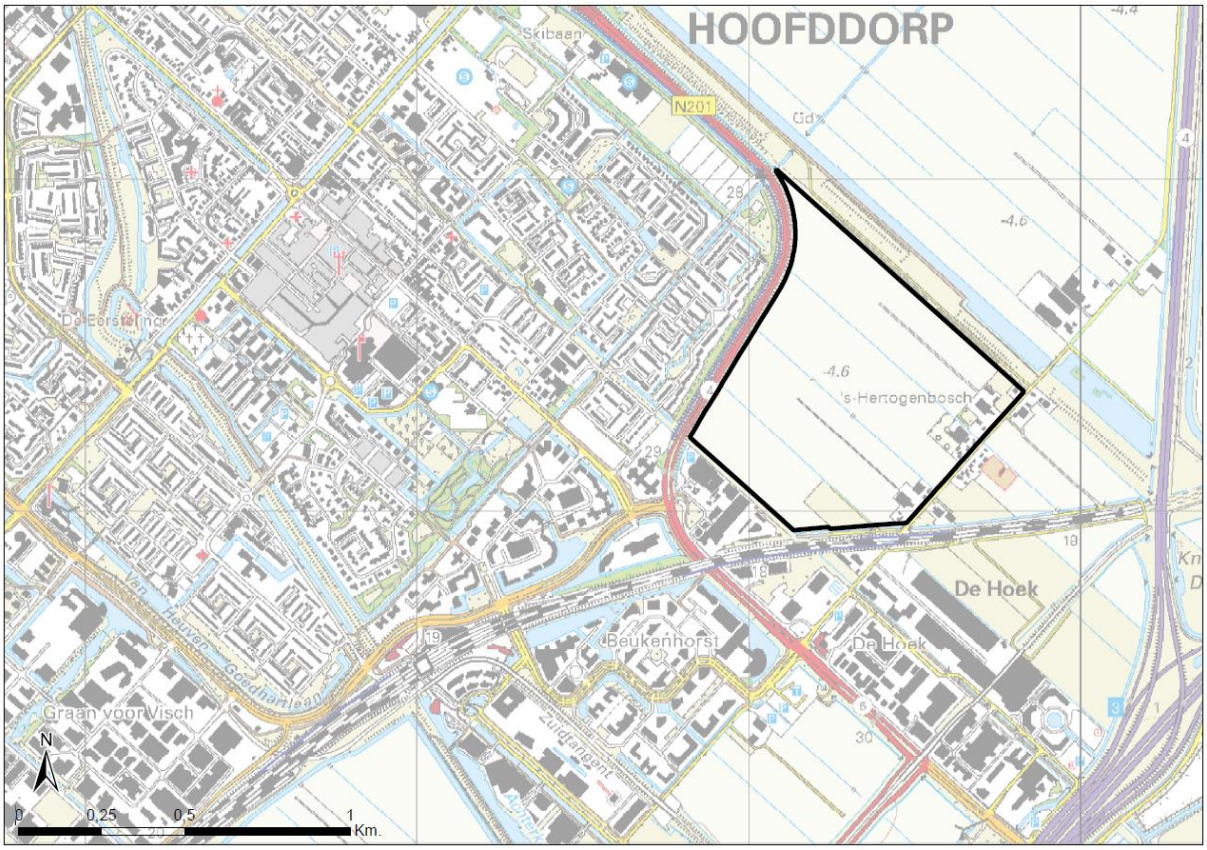
Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,

J.W. Remkes, voorzitter. [of plaatsvervangend voorzitter]

R.M. Bergkamp, provinciesecretaris. [of plaatsvervangend provinciesecretaris]

BIJLAGE 1 Stimuleringsgebieden zonne-energie

A. Stimuleringsgebied zonne-energie Groene Hoek



Toelichting

ALGEMEEN
De Provincie Noord-Holland heeft opstellingen voor zonne-energie in het landelijk gebied onder voorwaarden ruimtelijk mogelijk gemaakt middels artikel 32a van de Provinciale Ruimtelijke Verordening. Dit artikel bevat in het zesde lid een delegatiebepaling aan Gedeputeerde Staten (GS) om nadere regels te stellen over in ieder geval de locatie, omvang en inpassing van opstellingen voor zonne-energie. GS hebben hieraan uitvoering gegeven met de onderhavige Uitvoeringsregeling `opstellingen voor zonne-energie in het landelijk gebied 2019'. Beide regelingen tezamen vormen de ruimtelijke spelregels voor zonne-opstellingen in Noord-Holland.

ARTIKELSGEWIJS

Artikel 1
In dit artikel wordt een aantal begrippen gedefinieerd. In lid 1 onder b is de verstedelijkingsstructuur "dorpslinten" opgenomen. Onder dorpslint wordt verstaan een langgerekte lijn van aaneengesloten of op korte afstand van elkaar gelegen bebouwing ten behoeve van overwegend stedelijke functies. In de praktijk is een dergelijk dorpslint gelegen aan een weg, dijk of watergang. Het gaat om een lange reeks van meerdere hoofdgebouwen die tezamen een herkenbare lijn vormen in het landschap. De gebouwen zijn daarbij aaneengesloten of zodanig dicht bij elkaar gelegen, dat de lijn vanuit stedenbouwkundige en landschappelijke optiek niet wordt onderbroken. In dat geval is immers sprake van verspreid langs een weg gelegen gebouwen. De concrete maximale afstand die hierbij in acht moet worden genomen hangt af van de locatie, de schaal van het landschap en de schaal van de bebouwing. Een dorpslint bevat hoofdzakelijk stedelijke functies. Dit zijn functies die verband houden met wonen, bedrijven en voorzieningen (zie ook artikel 2 onder oo PRV). Met het woord hoofdzakelijk willen GS niet uitsluiten dat binnen een dergelijk dorpslint een enkele agrarische bedrijfswoning is opgenomen (mits deze ook aaneengesloten of op korte afstand van andere bebouwing is gelegen).
In lid 2 wordt het toepassingsbereik van deze Uitvoeringsregeling geregeld. De onderhavige uitvoeringsregeling is alleen van toepassing op opstellingen voor zonne-energie in het landelijk gebied als bedoeld in het eerste lid van artikel 32a van de verordening. De regeling is niet van toepassing op opstellingen voor zonne-energie in het kader van meervoudig ruimtegebruik als bedoeld in artikel 32a, vierde lid, van de verordening, te weten opstellingen voor zonne-energie op gronden met een bestemming voor nutsvoorzieningen, niet zijnde leidingtracés voor gas, water of elektriciteit, of voor infrastructuur voor weg, spoor, water en vliegverkeer.

Artikel 2
In dit artikel worden regels gesteld over de locatie en omvang van een opstelling voor zonne-energie. Doel is de karakteristieke openheid van het landschap te behouden, zoveel mogelijk aan te sluiten op de bestaande netinfrastructuur en de economische (agrarische) structuur van het landelijk gebied zo min mogelijk aan te tasten.
Een opstelling voor zonne-energie in het landelijk gebied is alleen toegestaan indien deze aan minimaal één zijde aansluit op bestaand stedelijk gebied of een dorpslint (lid 1). Onder bestaand stedelijk gebied wordt verstaan het bestaand stedelijk gebied als bedoeld in artikel 1.1.1, eerste lid, onder h, van het Besluit ruimtelijke ordening. Onder dorpslint wordt blijkens artikel 1, eerste lid, onder a van deze uitvoeringsregeling verstaan een langgerekte lijn van aaneengesloten of op korte afstand van elkaar gelegen bebouwing ten behoeve van overwegend stedelijke functies.
Het tweede en derde lid bepalen de maximaal toegestane omvang van de opstelling. Enerzijds wordt die bepaald door het aantal zijden van de opstelling dat aansluitend is op bestaand stedelijk gebied of bovenlokale infrastructuur (een rijksweg, provinciale weg of spoorweg). Daarbij geldt dat hoe meer een locatie aansluit op bestaand stedelijk gebied of de hiervoor genoemde infrastructuur, hoe groter de omvang van de opstelling mag zijn (lid 2). Van de in het tweede lid genoemde maximaal toegestane omvang kan met maximaal 10% worden afgeweken. Hierbij gaat het om afwijkingen die nodig zijn uit overwegingen van ruimtelijke kwaliteit, zoals bijvoorbeeld veroorzaakt door afwijkende verkavelingspatronen of om te komen tot een betere aansluiting op de omgeving. De afwijkingsmogelijkheid dient dan om een betere landschappelijke inpassing te realiseren.

Anderzijds wordt de maximale omvang bepaald door de eisen van ruimtelijke kwaliteit als bedoeld in artikel 15 van de verordening (lid 3). Deze eisen kunnen de op grond van het tweede lid maximaal toegestane omvang beperken. Met andere woorden, het is mogelijk dat de opstelling vanwege de ruimtelijke kwaliteit minder hectare mag omvatten dan op grond van de aansluiting op bestaand stedelijk gebied en infrastructuur geldt. Ruimtelijke kwaliteitseisen kunnen er dus toe leiden dat de omvang van een opstelling voor zonne-energie met maximaal 10 % wordt verruimd dan wel dat de omvang wordt beperkt voor zover dat nodig is op grond van het bepaalde in artikel 15 van de verordening.
Het vierde lid voorkomt dat na realisatie van een opstelling voor zonne-energie met de maximale oppervlakte als bedoeld in het tweede en derde lid, een nieuwe opstelling met de daarbij behorende maximale oppervlakte mogelijk kan worden gemaakt en op die manier de wenselijke maximale oppervlakte op een locatie wordt overschreden. Aansluiting op een reeds bestaande opstelling is wel toegestaan als met de bestaande opstelling de maximale oppervlakte nog niet is bereikt en deze wordt aangevuld tot de maximale oppervlakte als bedoeld in het tweede en derde lid. Een gefaseerde realisatie van een opstelling voor zonne-energie tot de maximaal toegestane oppervlakte is dus mogelijk.

Artikel 3
In dit artikel worden eisen gesteld aan de inrichting van een opstelling voor zonne-energie. Het artikel heeft als doel de bestaande ruimtelijke en ecologische kwaliteiten van het landelijk gebied op de locatie te behouden en zo mogelijk te versterken. De eisen vormen een aanvulling op het gestelde in artikel 15 van de verordening en de Leidraad voor Landschap en Cultuurhistorie 2018, specifiek voor opstellingen voor zonne-energie.
De hoogte-eis in het eerste lid is gesteld om te borgen dat een opstelling voor zonne-energie de openheid van het landschap ter plaatse niet onevenredig aantast. De technische inrichting van de locatie dient er in te voorzien dat de maximale hoogte van de opstellingen beperkt blijft tot maximaal 1 meter 50 gemeten vanaf het straatpeil van de omliggende openbare wegen. Het tweede lid regelt voor twee bijzondere situaties een afwijkmogelijkheid van deze hoogte-eis. Er kan worden afgeweken van de maximale hoogte als geregeld in het eerste lid, indien (a) een hogere hoogte ten goede komt aan de ruimtelijke kwaliteit of (b) een hogere hoogte een substantiële meerwaarde voor de fysieke leefomgeving oplevert. Bij de eerste afwijkmogelijkheid moet bijvoorbeeld worden gedacht aan ontwerpen waarbij hoogteverschillen bewust worden ingezet ten behoeve van de beleving. Bij de tweede afwijkmogelijkheid kan worden gedacht aan het koppelen van een opstelling voor zonne-energie aan andere opgaven in de fysieke leefomgeving, zoals op het gebied van landbouw (bijvoorbeeld het combineren van zonnepanelen met akkerbouw), biodiversiteit (bijvoorbeeld het combineren van zonnepanelen met natuurontwikkeling) of klimaatadaptatie (bijvoorbeeld het combineren van zonnepanelen met waterberging). Er dient in een omgevingsvergunning nadrukkelijk onderbouwd te worden waarom de hoogte-afwijking noodzakelijk is voor de beoogde functie en waarom deze een substantiële meerwaarde oplevert voor de fysieke leefomgeving. De inzet van grazers ten behoeve van het beheer van de opstelling bijvoorbeeld, vormt op zichzelf genomen onvoldoende `substantiële meerwaarde voor de fysieke leefomgeving'.
In het derde lid zijn eisen opgenomen ten aanzien van het behoud van de bestaande bodemstructuur. Het is uit oogpunt van de bodemkwaliteit en waterhuishouding onwenselijk dat de ondergrond waarop de opstellingen worden gerealiseerd op enigerlei wijze wordt verhard of verdicht ten behoeve van bouw, ontsluiting, onderhoud of fundering daarvan. Voorts wordt de bodem zoveel mogelijk ecologisch ingericht en beheerd teneinde de bodemkwaliteit en biodiversiteit te bevorderen. Dat wil zeggen het waar mogelijk bedekken van de bodem met extensieve vegetatie zoals kruidenrijk grasland of braakvegetatie (afhankelijk van de lokale bodemomstandigheden en doelsoorten) in combinatie met een extensief beheer.
In het vierde lid zijn eisen opgenomen ten aanzien van de inrichting en het beheer van de terreinafscherming en randen van de opstelling van zonne-energie. Om de schade voor landschap en natuur tot een minimum te beperken en zo mogelijk positieve effecten te sorteren wordt als eis gesteld dat de terreinafscherming en de randen van de zonne-energieopstelling zoveel mogelijk ecologisch wordt ingericht en beheerd. Daarbij gaat het om het realiseren van een ecologische rand, aangepast op de lokale doelsoorten en ruimtelijke situatie (bijvoorbeeld met kruidenrijk grasland, braakvegetatie, struweel, hagen of sloten) en een passeerbaarheid van het hekwerk voor kleine zoogdieren, reptielen en amfibieën, maar ondoordringbaarheid voor grote predatoren.
Het vijfde lid ten slotte bepaalt dat er een afstand van minimaal 50 meter moet zijn tussen woonbebouwing en de rand van de opstelling voor zonne-energie, in het geval een locatie aan

één of meer zijden aansluitend is op woonbebouwing. Deze eis dient om een acceptabele zichtafstand te garanderen ten behoeve van het woongenot.

Artikel 4
Zoals in de beleidsnota `Perspectief voor Zon in Noord-Holland' is aangekondigd, kunnen er op bepaalde locaties redenen zijn om van de locatie- en omvangregels uit artikel 2 af te wijken. Deze locaties worden *stimuleringsgebieden zonne-energie* genoemd. Het gaat om gebieden waar zonne-opstellingen met een grotere omvang of afwijkende ligging passend zijn gelet op de regionale ruimtelijke- en energetische beleidsuitgangspunten.
Het definiëren van stimuleringsgebieden is een vorm van maatwerk en gebeurt in overleg met de betrokken gemeente. In de maatwerk-afweging worden alle relevante gebiedspecifieke ruimtelijke- en energiebelangen meegewogen. In ieder geval speelt het aspect ruimtelijke kwaliteit een bepalende rol. Het gaat dan om de vraag of afwijkende opstellingen voor zonne-energie passend zijn bij het karakter van de betreffende locatie, gelet op de ambities en ontwikkelprincipes uit de Leidraad voor Landschap en Cultuurhistorie 2018. Maar ook andere belangen als ecologie, landbouw, lokaal draagvlak en bijdrage aan de energietransitie (productiecapaciteit, netaansluiting, innovativiteit) wegen mee. Als een afweging leidt tot de conclusie dat de criteria uit artikel 2 voor een bepaalde locatie onevenredig belemmerend werken, kan deze locatie als stimuleringsgebied worden opgenomen. In het bijzonder moet worden gedacht aan locaties waar middels opstellingen voor zonne-energie een substantiële bijdrage kan worden geleverd aan opgaven in de fysieke leefomgeving, bijvoorbeeld op het gebied van landbouw, biodiversiteit of klimaatadaptatie.
GS leggen de locatie en de omvang van stimuleringsgebieden zonne-energie vast door de geometrische begrenzing van de locatie op te nemen in bijlage 1 bij deze Uitvoeringsregeling. Deze geometrische begrenzing omvat tevens de locatie en omvang van de opstelling voor zonne-energie. De regels ten aanzien van de inpassing van de opstelling voor zonne-energie (artikel 3 van de Uitvoeringsregeling) zijn wel van toepassing. Ook artikel 32a PRV is onverkort van toepassing. Dit betekent dat ook in een stimuleringsgebied zonne-opstellingen alleen via een omgevingsvergunning voor een periode van maximaal 25 jaar kunnen worden vergund en dat stimuleringsgebieden niet liggen binnen Natuurnetwerk Nederland, werelderfgoed Stelling van Amsterdam, bufferzones of weidevogelleefgebieden.

Stimuleringsgebied zonne-energie Groene Hoek
Op 5 april 2017 heeft het college van de gemeente Haarlemmermeer per brief een verzoek tot stimuleringsgebied aangedragen voor de locatie "Groene Hoek". Het plan voor een zonnepark op de locatie Groene Hoek, Hoofddorp stamt al uit 2015. In maart 2016 heeft de gemeente omgevingsvergunning verleend voor een ontwikkeling van een zonnepark van 26,5 hectare in dit gebied. Op dat moment was er nog geen formeel provinciaal afwegingskader. Later is de wens ontstaan voor een uitbreiding tot 50 hectare. Groene Hoek ligt in het dynamische deel van de Haarlemmermeer, tussen Schiphol, Rijksweg A4 en Hoofddorp. Vanuit de gemeente Haarlemmermeer is er brede steun voor deze locatie. Onder andere vanwege haar geïsoleerde ligging ten opzichte van ander landelijk gebied; in dezen het gemeentelijk aangewezen agrarisch kerngebied van de Haarlemmermeer. Bovendien past dit initiatief binnen de lokale en regionale ambities voor duurzame energie. De wijze waarop het plan zal worden gerealiseerd voldoet verder - op de hoogte van de opstelling na - aan de randvoorwaarden die de provincie aan zonneparken stelt. Bovendien is het plan onderbouwd met een uitgebreid landschapsplan waarin een goede ruimtelijke inpassing in de omgeving is voorzien. De hoogte van 2 meter is strikt genomen strijdig met het beleid voor zon, maar de initiatiefnemer geeft in het landschapsplan overtuigend aan dat door de specifieke verlaagde ligging van het perceel ten opzichte van de omliggende wegen en bebouwing het met de hoogtebeperking bedoelde effect wél wordt gerealiseerd. Doordat het veld zo'n 40 cm onder straatniveau van de Rijnlanderweg ligt, blijft vanuit de woningen het zicht over het veld op ooghoogte behouden.

Ontwerpbesluit met wijzigingen gemarkeerd

Onderstaand overzicht weergeeft de belangrijkste voorgestelde wijzigingen (in geel) ten opzichte van de vigerende Uitvoeringsregeling (vastgesteld: 31 oktober 2017). Het betreft de volgende aanpassingen:

I. Aanscherpen inpassingscriteria artikel 3 op ecologische inpassing en beheer.
II. Opnemen van een afwijkmogelijkheid voor de maximale hoogte van 1,50 meter indien dit ten goede komt aan de ruimtelijke kwaliteit of anderszins substantiële meerwaarde oplevert voor de fysieke leefomgeving.
III. De “stimuleringsgebieden”-regeling verbreden tot een meer algemene maatwerkvoorziening, ook geschikt voor parken kleiner dan 25 hectare.
IV. Integraal opnieuw vaststellen van de Uitvoeringsregeling (i.p.v. gedeeltelijk wijzigen) zodat er één integrale toelichting ontstaat, wat de overzichtelijkheid ten goede komt.

Artikel 3 t/m 5:

Artikel 3 Eisen aan de inpassing van de opstelling voor zonne-energie

1. De hoogte van een opstelling voor zonne-energie bedraagt niet meer dan 1,50 meter gemeten vanaf het gemiddelde straatpeil van de omliggende openbare wegen.
2. Van het bepaalde in het eerste lid kan worden afgeweken indien deze afwijking aantoonbaar:
   a. bijdraagt aan de ruimtelijke kwaliteit, of;
   b. anderszins substantiële meerwaarde oplevert voor de fysieke leefomgeving.
3. De bodem onder de opstelling wordt niet verhard of verdicht en wordt zoveel mogelijk ecologisch ingericht en beheerd.
4. De terreinafscherming en rand van de opstelling voor zonne-energie zijn passend in de omgeving en worden zoveel mogelijk ecologisch ingericht en beheerd.
5. De afstand tussen de opstelling voor zonne-energie en woonbebouwing bedraagt minimaal 50 meter.

Artikel 4 Stimuleringsgebieden zonne-energie

1. Stimuleringsgebieden zonne-energie zijn gebieden waar van de locatie- en omvangcriteria uit artikel 2 kan worden afgeweken, omdat meer grootschalige of afwijkend gelegen opstellingen voor zonne-energie hier passend zijn binnen de regionale ruimtelijke- en energetische beleidsuitgangspunten of een substantiële meerwaarde opleveren voor de fysieke leefomgeving.
2. Stimuleringsgebieden zonne-energie zijn geometrisch begrensde gebieden zoals aangeduid in bijlage 1.
3. In stimuleringsgebieden zonne-energie is voor een opstelling voor zonne-energie artikel 2 niet van toepassing.

Artikel 5 Slotbepaling en citeertitel

1. Deze regeling wordt aangehaald als: Uitvoeringsregeling opstellingen voor zonne-energie in het landelijk gebied 2019.
2. De Uitvoeringsregeling opstellingen voor zonne-energie in het landelijk gebied wordt ingetrokken.
3. Deze uitvoeringsregeling treedt in werking met ingang van de eerste dag na de datum van uitgifte van het provinciaal blad waarin het wordt geplaatst.

In de toelichting:

Artikel 3
In dit artikel worden eisen gesteld aan de inrichting van een opstelling voor zonne-energie. Het artikel heeft als doel de bestaande ruimtelijke en ecologische kwaliteiten van het landelijk gebied op de locatie te behouden en zo mogelijk te versterken. De eisen vormen een aanvulling op het gestelde in artikel 15 van de verordening en de Leidraad voor Landschap en Cultuurhistorie 2018, specifiek voor opstellingen voor zonne-energie.
De hoogte-eis in het eerste lid is gesteld om te borgen dat een opstelling voor zonne-energie de openheid van het landschap ter plaatse niet onevenredig aantast. De technische inrichting van de locatie dient er in te voorzien dat de maximale hoogte van de opstellingen beperkt blijft tot maximaal 1 meter 50 gemeten vanaf het straatpeil van de omliggende openbare wegen. Het tweede lid regelt voor twee bijzondere situaties een afwijkmogelijkheid van deze hoogte-eis. Er kan worden afgeweken van de maximale hoogte als geregeld in het eerste lid, indien (a) een hogere hoogte ten goede komt aan de ruimtelijke kwaliteit of (b) een hogere hoogte een substantiële meerwaarde voor de fysieke leefomgeving oplevert. Bij de eerste afwijkmogelijkheid moet bijvoorbeeld worden gedacht aan ontwerpen waarbij hoogteverschillen bewust worden ingezet ten behoeve van de beleving. Bij de tweede afwijkmogelijkheid kan worden gedacht aan het koppelen van een opstelling voor zonne-energie aan andere opgaven in de fysieke leefomgeving, zoals op het gebied van landbouw (bijvoorbeeld het combineren van zonnepanelen met akkerbouw), biodiversiteit (bijvoorbeeld het combineren van zonnepanelen met natuurontwikkeling) of klimaatadaptatie (bijvoorbeeld het combineren van zonnepanelen met waterberging). Er dient in een omgevingsvergunning nadrukkelijk onderbouwd te worden waarom de hoogte-afwijking noodzakelijk is voor de beoogde functie en waarom deze een substantiële meerwaarde oplevert voor de fysieke leefomgeving. De inzet van grazers ten behoeve van het beheer van de opstelling bijvoorbeeld, vormt op zichzelf genomen onvoldoende `substantiële meerwaarde voor de fysieke leefomgeving'.
In het derde lid zijn eisen opgenomen ten aanzien van het behoud van de bestaande bodemstructuur. Het is uit oogpunt van de bodemkwaliteit en waterhuishouding onwenselijk dat de ondergrond waarop de opstellingen worden gerealiseerd op enigerlei wijze wordt verhard of verdicht ten behoeve van bouw, ontsluiting, onderhoud of fundering daarvan. Voorts wordt de bodem zoveel mogelijk ecologisch ingericht en beheerd teneinde de bodemkwaliteit en biodiversiteit te bevorderen. Dat wil zeggen het waar mogelijk bedekken van de bodem met extensieve vegetatie zoals kruidenrijk grasland of braakvegetatie (afhankelijk van de lokale bodemomstandigheden en doelsoorten) in combinatie met een extensief beheer.
In het vierde lid zijn eisen opgenomen ten aanzien van de inrichting en het beheer van de terreinafscherming en randen van de opstelling van zonne-energie. Om de schade voor landschap en natuur tot een minimum te beperken en zo mogelijk positieve effecten te sorteren wordt als eis gesteld dat de terreinafscherming en de randen van de zonne-energieopstelling zoveel mogelijk ecologisch wordt ingericht en beheerd. Daarbij gaat het om het realiseren van een ecologische rand, aangepast op de lokale doelsoorten en ruimtelijke situatie (bijvoorbeeld met kruidenrijk grasland, braakvegetatie, struweel, hagen of sloten) en een passeerbaarheid van het hekwerk voor kleine zoogdieren, reptielen en amfibieën, maar ondoordringbaarheid voor grote predatoren.
Het vijfde lid ten slotte bepaalt dat er een afstand van minimaal 50 meter moet zijn tussen woonbebouwing en de rand van de opstelling voor zonne-energie, in het geval een locatie aan één of meer zijden aansluitend is op woonbebouwing. Deze eis dient om een acceptabele zichtafstand te garanderen ten behoeve van het woongenot.

Artikel 4
Zoals in de beleidsnota `Perspectief voor Zon in Noord-Holland' is aangekondigd, kunnen er op bepaalde locaties redenen zijn om van de locatie- en omvangregels uit artikel 2 af te wijken. Deze locaties worden *stimuleringsgebieden zonne-energie* genoemd. Het gaat om gebieden waar zonne-opstellingen met een grotere omvang of afwijkende ligging passend zijn gelet op de regionale ruimtelijke- en energetische beleidsuitgangspunten.
Het definiëren van stimuleringsgebieden is een vorm van maatwerk en gebeurt in overleg met de betrokken gemeente. In de maatwerk-afweging worden alle relevante gebiedspecifieke ruimtelijke- en energiebelangen meegewogen. In ieder geval speelt het aspect ruimtelijke kwaliteit een bepalende rol. Het gaat dan om de vraag of afwijkende opstellingen voor zonne-energie passend zijn bij het karakter van de betreffende locatie, gelet op de ambities en ontwikkelprincipes uit de Leidraad voor Landschap en Cultuurhistorie 2018. Maar ook andere belangen als ecologie, landbouw, lokaal draagvlak en bijdrage aan de energietransitie

(productiecapaciteit, netaansluiting, innovativiteit) wegen mee. Als een afweging leidt tot de conclusie dat de criteria uit artikel 2 voor een bepaalde locatie onevenredig belemmerend werken, kan deze locatie als stimuleringsgebied worden opgenomen. In het bijzonder moet worden gedacht aan locaties waar middels opstellingen voor zonne-energie een substantiële bijdrage kan worden geleverd aan opgaven in de fysieke leefomgeving, bijvoorbeeld op het gebied van landbouw, biodiversiteit of klimaatadaptatie.
GS leggen de locatie en de omvang van stimuleringsgebieden zonne-energie vast door de geometrische begrenzing van de locatie op te nemen in bijlage 1 bij deze Uitvoeringsregeling. Deze geometrische begrenzing omvat tevens de locatie en omvang van de opstelling voor zonne-energie. De regels ten aanzien van de inpassing van de opstelling voor zonne-energie (artikel 3 van de Uitvoeringsregeling) zijn wel van toepassing. Ook artikel 32a PRV is onverkort van toepassing. Dit betekent dat ook in een stimuleringsgebied zonne-opstellingen alleen via een omgevingsvergunning voor een periode van maximaal 25 jaar kunnen worden vergund en dat stimuleringsgebieden niet liggen binnen Natuurnetwerk Nederland, werelderfgoed Stelling van Amsterdam, bufferzones of weidevogelleefgebieden.

HERIJKING BELEID ZONNEPARKEN LANDELIJK GEBIED

November 2018

Provincie Noord-Holland

Inhoudsopgave

Managementsamenvatting		**3**
1	**Inleiding**	**5**
1.1	Aanleiding	5
1.2	Onderzoeksvragen	5
1.3	Onderzoekverantwoording	6
1.4	Leeswijzer	6
2	**Beleidsreconstructie**	**8**
2.1	De beleidsnota: noodzaak voor zonneparken in het bredere perspectief	8
2.2	De ruimtelijke spelregels voor Zon in het landelijk gebied	9
2.3	Tussentijdse wijzigingen	10
2.4	Kaartbeelden	11
2.5	Beperkte kennis en ervaring	11
3	**Zonnepark-ontwikkelingen in Noord-Holland**	**13**
3.1	Gerealiseerd	13
3.2	In de pijplijn	13
4	**Reflectie op het provinciaal ruimtelijk beleid**	**16**
4.1	Zonneparken in het bredere energie-perspectief	16
4.2	Artikel 32a PRV: Uitsluitingsgebieden, tijdelijkheid en nadere regels	23
4.3	GS-Uitvoeringsregeling: locatie, omvang en inpassing	27
5	**Conclusies en aanbevelingen**	**34**

Bijlage I	**Wijzigingsvoorstel Uitvoeringsregeling**
Bijlage II	***Preview* brochure "Kwaliteitsimpuls Zonneparken"**
Bijlage III	**Chronologisch overzicht beleidsvoorbereiding 2016**
Bijlage IV	**Gemeentelijke enquête**
Bijlage V	**Ruimtelijke kwaliteitsanalyse**
Bijlage VI	**Publicatie `Literatuurstudie en formulering richtlijnen voor een ecologische inrichting van zonneparken in de provincies Groningen en Noord-Holland', WUR, RUG en Werkgroep Akkervogels (nov 2018)**

Managementsamenvatting

Aanleiding voor dit rapport

- Sinds 27 juni 2016 beschikt de provincie Noord-Holland over ruimtelijk beleid voor zonne-energie in het landelijk gebied. Het beleid is vastgelegd in de beleidsnota Perspectief voor Zon in Noord-Holland en juridisch bestendigd in artikel 32a van de Provinciale Ruimtelijke Verordening (PRV) en de bijbehorende Uitvoeringsregeling.
- Bij de vaststelling van het beleid is besloten na 2 jaar te evalueren. Voor u ligt het resultaat van deze evaluatie. We spreken niet over een “evaluatie”, maar over een “herijking”, nu de wereld van de zonne-energie nog volop in ontwikkeling is. De herijking resulteert in een beleidsadvies aan het provinciaal bestuur.

Opzet en werkwijze

- Ten behoeve van deze herijking is in beeld gebracht welke concrete resultaten de afgelopen twee jaar zijn geboekt, hoe er door onze partners wordt gekeken naar de provinciale spelregels en welke relevante ontwikkelingen zich sinds de vaststelling van het beleid hebben voorgedaan
- Hiertoe is geput uit de grote hoeveelheid adviezen, rapporten, beleidsdocumenten, gesprekken en kennissessies die de afgelopen twee jaar hebben plaatsgevonden en zijn verschenen. Aanvullend is een enquête uitgevoerd onder alle Noord-Hollandse gemeenten en zijn thematafels georganiseerd. Ook is er een ruimtelijke kwaliteitsanalyse uitgevoerd.

Beleidsadvies

Zonneparken in het bredere energie-perspectief:

- Om de energietransitie-doelstellingen te behalen is in Noord-Holland een belangrijke rol weggelegd voor zonne-energie en daarmee ook voor het provinciaal beleid daaromtrent. Met oog op het aanstaande Klimaatakkoord en de bijbehorende Regionale Energiestrategieën (RES) is het van belang dat regio’s vooruit kunnen met het provinciaal beleid voor “zon”. Dit zal voldoende perspectief en ruimte moeten bieden.
- Het denken over zonne-energie in landelijk gebied, de insteek van deze herijking, kan niet los worden gezien van de aanzienlijke mogelijkheden in binnenstedelijk gebied en via nutfuncties (o.a. water, infrastructuur). Hoewel de hoeveelheid zonnestroom hier gestaag toeneemt, resteert er nog altijd een aanzienlijk potentieel.
- Via diverse activiteiten en beleidsinstrumenten zet de provincie Noord-Holland in op het verzilveren van dit potentieel. Gelet op de stand van zaken en de toenemende druk op de energie-opgave verdient het echter aanbeveling te zoeken naar aanvullende versnellingsinstrumenten. Daarbij verdienen in ieder geval `zon op water’ en `zon langs infra’ bijzondere aandacht, gelet op de provinciale sturingsmogelijkheden en het energetisch potentieel aldaar. Maar ook daar waar de provinciale rol minder direct is, zoals rond bestaande daken, kunnen aanvullende samenwerkingen en arrangementen verkend worden. Onder meer in het kader van de Regionale Energiestrategieën (RES).
- Ondanks de grote potentie in het binnenstedelijk gebied en via nutsfuncties blijven zonneparken in het open landelijk gebied, in ieder geval op korte en middellange termijn, noodzakelijk om de

energietransitie-doelen te behalen. Volgtijdelijkheid tussen binnenstedelijk gebied en landelijk gebied moet nog altijd worden afgewezen.

t.a.v. artikel 32a Provinciale Ruimtelijke Verordening:

- De kaderstellende rol die de provincie neemt met artikel 32a PRV wordt, over het algemeen, door onze partners gewaardeerd en sluit ook aan bij de uitgangspunten uit de Omgevingsvisie NH2050 die momenteel ter besluitvorming voor ligt. Het gaat dan om het uitsluiten van kwetsbare gebieden, het waarborgen van tijdelijkheid en het initiëren van locatie- en inpassingscriteria.
- In het kader van de aanstaande Omgevingsverordening wordt gewerkt aan een nieuwe, integrale verordening. Hierbij wordt onder meer een vereenvoudiging van de provinciale beschermingsregimes verkend. Eventuele nieuwe inzichten uit het onderzoek naar de mogelijkheden voor duurzame energie in de Stelling van Amsterdam / Nieuwe Hollandse Waterlinie kunnen hier ook worden meegenomen.

t.a.v. de GS-uitvoeringsregeling:

- De spelregels rond locatie, omvang en inpassing van zonneparken vormen nog altijd een belangrijke waarborg voor de provinciale belangen op het gebied van ruimtelijke kwaliteit, bodem, ecologie, landbouw en energie-infrastructuur.
- Er is echter een aantal aanvullende inzichten op het gebied van ruimtelijke kwaliteit, bodem & ecologie en maatschappelijke meekoppelkansen dat een plaats verdient binnen het provinciaal ruimtelijk beleid. Deze inzichten kunnen juridisch worden verankerd in de Uitvoeringsregeling (zie bijlage I). Aanvullend kan een brochure “Kwaliteitsimpuls Zonneparken” worden opgesteld als inspiratiedocument met voorbeelden (zie bijlage V).
- Voorts kunnen de spelregels rond locatie, omvang en inpassing onder omstandigheden te rigide uitpakken. Zo kunnen de hoogte-eis (max. 1,50 m) en de locatie- en omvangeisen in de weg staan aan plannen met weldegelijk goede ruimtelijke kwaliteit of anderszins ruimtelijke meerwaarde, bijvoorbeeld op het gebied van ecologie, klimaatadaptatie of landbouw. De regeling voor “stimuleringsgebieden” voorziet in een nuttige maatwerkmogelijkheid, maar deze is nu alleen geschikt voor initiatieven groter dan 25 hectare.
- Geadviseerd wordt enerzijds een afwijkmogelijk op te nemen voor de hoogte-eis en anderzijds de “stimuleringsgebieden”-regeling te verbreden tot een meer algemene maatwerkvoorziening, gebaseerd op het uitgangspunt `meerwaarde voor de fysieke leefomgeving’. Hiermee wordt ook de nodige extra ruimte geboden aan zonnepark-ontwikkelingen, mits zij een bijdrage leveren aan de Noord-Hollandse ruimtelijke belangen. In bijlage I is een voorstel opgenomen, mede geïnspireerd op het ruimtelijk beleid van collega-provincies.

1 Inleiding

1.1 Aanleiding

Sinds juni 2016 beschikt de provincie Noord-Holland over ruimtelijk beleid voor zonne-energie in het landelijk gebied. Gedreven door het grote aantal maatschappelijke initiatieven, het Nationaal Energieakkoord 2013, Provinciale Staten-motie nr. 28.2014 en de afspraken uit het Coalitieakkoord 2015-2019 “Ruimte voor groei” is de provincie met dit beleid ruimte gaan bieden aan opstellingen voor zonne-energie in de ‘groene’ ruimte, de zogenaamde zonneparken. Het beleid hangt samen met de in mei 2016 vastgestelde Beleidsagenda Energietransitie 2016-2020, waarin de provinciale rol in de energietransitie is beschreven alsmede de ambities op de verschillende thema’s. Het ruimtelijk beleid voor zonne-energie is vastgelegd in de beleidsnota “Perspectief voor Zon in Noord-Holland” en juridisch bestendigd middels het nieuwe artikel 32a van de Provinciale Ruimtelijke Verordening (PRV) en de bijbehorende Uitvoeringsregeling.

Bij de vaststelling van het beleid in 2016 is toegezegd na 2 jaar te evalueren.[1] Onderhavig rapport is daar het gevolg van. Omdat tal van innovaties en ontwikkelingen met bijbehorende inzichten ten tijde van vaststelling van het provinciaal beleid nog niet bekend waren, is besloten het provinciaal beleid niet alleen te evalueren, maar vanuit een breder perspectief ook te ‘herijken’.

1.2 Onderzoeksvragen

Deze herijking draait enerzijds om evaluatie, de praktijkervaringen met het beleid tot nu toe, en anderzijds om actualisatie, de aanvullende inzichten en ontwikkelingen sinds de vaststelling van het beleid. Zowel binnen het evaluatiedeel als het actualisatiedeel kunnen een aantal onderzoeksvragen worden onderscheiden:

I. Hoe werkt het ruimtelijk beleid voor opstellingen voor zonne-energie in de praktijk?

a) Hoeveel zonneparken en zonnepark-initiatieven kent Noord-Holland? Hoeveel initiatieven zijn er kansrijk en hoeveel vallen er af en wat is daarvan de reden?
b) Hoe scoren de Noord-Hollandse zonneparken op ruimtelijke kwaliteit?
c) In hoeverre zijn gemeenten bekend met onze provinciale spelregels?
d) Hoe beoordelen gemeenten de beleidsdoelen en de ruimtelijke spelregels?
e) Welke knelpunten en belemmeringen van het beleid ervaren gemeenten en welke verbeteringen zijn er volgens hen mogelijk?

II. Welke relevante inzichten en ontwikkelingen hebben zich sinds de vaststelling van het beleid voorgedaan?

a) Hebben zich relevante ontwikkelingen voorgedaan op het ruimte- & energiebeleid van provincie en Rijk?
b) Hebben zich relevante ontwikkelingen of inzichten voorgedaan als het gaat om landbouw-, natuur-, bodem- en watereffecten?
c) Hebben zich relevante ontwikkelingen of inzichten voorgedaan als het gaat om de mogelijkheden voor zonneparken binnen de verschillende natuur- en landschapsbeschermingsgebieden?

[1] Vergadering Provinciale Staten 26 juni 2016.

d) Hebben zich relevante ontwikkelingen of inzichten voorgedaan als het gaat om de effecten van zonne-energie ontwikkelingen op de netinfrastructuur en vice versa?

1.3 Onderzoekverantwoording

Bij het vinden van de antwoorden op deze onderzoeksvragen is een aantal methoden en technieken gehanteerd:

Bureaustudie
Deze herijking baseert zich voor een groot deel op de grote hoeveelheid kennis die de afgelopen twee jaar is opgedaan. Vanuit planadvisering en vanuit beleidsadvisering in het kader van de Beleidsagenda Energietransitie en het thema Energie & Ruimte is de provincie de afgelopen jaren betrokken geweest bij diverse zonnepark-initiatieven en kennissessie over dit thema. Deze herijking borduurt voort op de hieruit voortgekomen inzichten alsook de adviezen van de Adviescommissie Ruimtelijke Kwaliteit (ARK) en de Adviescommissie Ruimtelijke Ontwikkeling (ARO). Verder is geput uit tal van bestaande rapporten, publicaties en beleidsdocumenten.

Enquête
Om de bevindingen uit de bureaustudie te verifiëren en om de Noord-Hollandse gemeenten uit te vragen over het provinciale beleid is een enquête uitgevoerd. Deze enquête is uitgezet onder de ambtelijke contactpersonen van alle Noord-Hollandse gemeenten. De enquête vraagt naar de gemeentelijke ontwikkelingen, de perceptie van het provinciaal beleid en de thema's en vraagstukken die gemeenten relevant achten. Een uitgebreid verslag van deze enquête is opgenomen in bijlage IV.

Interviews en thematafels
Over een aantal onderwerpen zijn verdiepende gesprekken gevoerd met experts en belangenorganisaties. Zo is gesproken met de LTO en Greenport Noord-Holland Noord over het thema `landbouw', met TenneT en Alliander over het thema `energie-infrastructuur' en met diverse stakeholders rond het thema `bodem en ecologie'. Ook is er verdiepend gesproken met een aantal individuele gemeenten, alsmede met diverse zon-ondernemers.

Ruimtelijke kwaliteitsanalyse
Tot slot is er een ruimtelijke kwaliteitsanalyse uitgevoerd (zie bijlage V). Steekproefsgewijs zijn een zestal Noord-Hollandse zonneparken door collega's van het ontwerpteam beoordeeld op ruimtelijke kwaliteit en conformiteit aan de ruimtelijke spelregels. Doel is de impact van het huidige beleid in beeld te brengen en suggesties te doen voor eventuele verbeterpunten.

1.4 Leeswijzer

Dit rapport beschrijft de uitkomsten van het uitgevoerde onderzoek. Hoofdstuk 2 start met een beleidsreconstructie. Vervolgens worden in hoofdstuk 3 de zonnepark-ontwikkelingen beschreven die zich in Noord-Holland hebben voorgedaan. Het gaat dan zowel om de gerealiseerde parken als de initiatieven die nog `in de pijplijn' zitten. Hoofdstuk 4 bevat de daadwerkelijke reflectie op de provinciale ruimtelijke spelregels. Per beleidsonderdeel (het bredere perspectief - verordening - uitvoeringsregeling) worden de belangrijkste evaluatiepunten en inzichten op een rij gezet en wordt afgewogen in hoeverre er beleidswijzingen nodig zijn. Het rapport sluit af met conclusies en aanbevelingen (hoofdstuk 5).

In bijlage I en II zijn een concrete uitwerking van de beleidsaanbevelingen opgenomen. Het gaat om een wijzigingsvoorstel voor de Uitvoeringsregeling en de concept-brochure “Kwaliteitsimpuls Zonneparken”. Voorts zijn in de bijlagen een aantal meer uitgebreide onderzoeksverslagen opgenomen. Bijlage III bevat een schematisch overzicht van de beleidsvoorbereiding zoals die in 2016 heeft plaatsgevonden, bijlage VI bevat het verslag van de uitgevoerde enquête, bijlage V bevat de uitgevoerde ruimtelijke kwaliteitsanalyse en bijlage VI bevat het in opdracht van de provincies Groningen en Noord-Holland uitgevoerde onderzoek naar de bodem- en ecologie-effecten van zonneparken.

2 Beleidsreconstructie

In dit hoofdstuk wordt het vigerende provinciaal ruimtelijk beleid voor opstellingen voor zonne-energie sinds 2016 samengevat en toegelicht. Er gelden drie relevante beleidsdocumenten:

I. Beleidsnota Perspectief voor de zon in Noord-Holland
II. Provinciale Ruimtelijke Verordening
III. Uitvoeringsregeling zonne-energie in landelijk gebied

2.1 De beleidsnota: noodzaak voor zonneparken in het bredere perspectief

In de beleidsnota "Perspectief voor zon in Noord-Holland"[2] is de context geschetst waarbinnen het specifieke ruimtelijk beleid voor zonneparken in het landelijk gebied een plaats heeft. De provincie Noord-Holland streeft naar energieneutraliteit in 2050 en zet daartoe in op een brede mix aan duurzame energiemodaliteiten. Via de Beleidsagenda Energietransitie[3] wordt ingezet op maximale energiebesparing, het slim benutten van warmte en koude en het duurzaam invullen van de resterende energiebehoefte. Alle duurzame energie-opties worden vanuit de eigen merites beoordeeld op mogelijke inzetbaarheid, waarbij onder meer economische efficiëntie en ruimtelijke impact belangrijke criteria vormen. Zonne-energie, dat wil zeggen zonnestroom[4] en zonnewarmte[5], wordt beschouwd als bijzonder kansrijk, nu deze modaliteit niet alleen goed scoort op energetisch en economisch rendement, maar ook uiteenlopende ruimtelijke toepassingsmogelijkheden kent.

In de beleidsnota "Perspectief voor zon in Noord-Holland" zijn deze ruimtelijke toepassingsmogelijkheden voor zonne-energie nader gespecificeerd. In totaal worden er zes bouwstenen onderscheiden waar zonne-energie kan worden toegepast. Het gaat om daken van bestaande en toekomstige bebouwing, het slim combineren met nutsfuncties en infrastructuur en het benutten van de zogenaamde `wachtlandschappen' (zie figuur 1). De capaciteit van het open landschap vormt de laatste bouwsteen.

Bouwsteen		Toelichting
1	Bestaande daken BBG	Daken van woningen, bedrijven, kantoren, maatschappelijke voorzieningen.
2	Combineren van functies	Onder meer parkeerplaatsen, (voormalige) stortplaatsen en restruimtes.
3	Toekomstig BBG	Nieuwbouw-daken; toekomstige woningen, bedrijven, kantoren en maatschappelijke voorzieningen
4	'Wachtlandschappen'	Bouwlocaties voor woningen, bedrijven, kantoren en maatschappelijke voorzieningen met een onherroepelijk bestemmingsplan die 'on hold' zijn gezet of volgens de prognoses pas op termijn ingevuld worden.
5	Buiten BBG: Nutsfuncties	Weginfra, kanalen, waterwinning, vuilstorten.
6	Buiten BBG: Open landschap	

^ Figuur 1: Ruimtelijke bouwstenen voor zonne-energie (bron: Beleidsnota Perspectief voor zon in Noord-Holland, juni 2016)

In de beleidsnota wordt op basis van berekeningen geconstateerd dat het uiteindelijke cumulatieve aandeel zonne-energie in de bouwstenen 1 t/m 5 op de lange termijn maximaal ca. 9% van de totale energiebehoefte kan bedragen. Hiermee is er binnen het bestaand stedelijk gebied en op

[2] Bijlage bij de vaststelling van de ruimtelijke spelregels voor zon tijdens de PS-vergadering op 27 juni 2016.
[3] Beleidsagenda Energietransitie 2016-202 (kenmerk: 771696/771698), via: Beleidsagenda Energietransitie.
[4] Ook wel: zonnepanelen of zon-PV (PhotoVoltaics).
[5] Ook wel: zonnecollectoren of zonneboilers.

nutsfuncties, in ieder geval op korte en middellange termijn, onvoldoende beschikbare ruimte om in de energietransitie-doelen te kunnen voorzien. Dit inzicht vormt de centrale aanleiding om ruimte te bieden aan opstellingen voor zonne-energie in bouwsteen 6: het open landschap. Het maximaal benutten van de mogelijkheden voor zonne-energie in het bestaand stedelijke gebied blijft overigens onverminderd het uitgangspunt.

2.2 De ruimtelijke spelregels voor Zon in het landelijk gebied

Nu er in het binnenstedelijk gebied en op nutsfuncties onvoldoende ruimte is om aan de energietransitie-doelen te voldoen, wordt er in Noord-Holland beleidsmatig een zekere ruimte gecreëerd voor zonneparken in het landelijk gebied. De ruimtelijke spelregels hiervoor zijn geregeld in artikel 32a van de Provinciaal Ruimtelijke Verordening[6] (PRV) en de Uitvoeringsregeling "opstellingen voor zonne-energie in het landelijk gebied."[7] Artikel 32a PRV bevat de kernbepalingen. De Uitvoeringsregeling maakt gebruik van de in artikel 32a geregelde delegatiebevoegdheid om nadere regels te stellen over locatie, omvang en inpassing. Beide regelingen tezamen vormen de juridische vertaling van de ruimtelijke spelregels voor zonne-opstellingen in Noord-Holland.

Provincie kaderstellend, gemeenten uitvoerend

De Noord-Hollandse gemeenten hebben een centrale rol gekregen bij het beoordelen en goedkeuren van concrete initiatieven voor zonneparken. Voor de benodigde vergunningen is de gemeente aangewezen als het bevoegd gezag. Reden is dat de lokale kennis en draagvlak het best door de gemeenten kan worden ingezet en beoordeeld. De provincie heeft bewust geen concrete taakstelling en ambitie op het gebied van zonne-energie bepaald. Ook zijn er in Noord-Holland op voorhand geen specifieke zonne-energie-gebieden aangewezen. In die zin heeft de provincie een kaderstellende, maar passieve rol. Deze kaderstellende rol staat in het teken van het beschermen van kwetsbare gebieden, het waarborgen van een goede landschappelijke inpassing en het beschermen van ecologische-, landbouw- en waterbelangen. Verder schrijft de provincie voor dat zonneparken enkel mogelijk kunnen worden gemaakt in de vorm van tijdelijke functies. De provincie neemt wel een meer actieve rol als het gaat om het stimuleren van de ruimtelijke kwaliteit van zonneparken.

Drie regimes

Vanuit haar kaderstellende rol heeft de provincie drie verschillende regimes benoemd waar elk andere regels gelden voor zonneparken: provinciaal beschermd gebied, overig landelijk gebied en stimuleringsgebieden (zie figuur 2).

Bouwsteen	Categorie	Type gebieden	Provinciaal beleid	Waar
6a	Bescherm gebied	NNN, N2000, weidevogelleefgebied, UNESCO, bufferzones	Beschermen	Op bebouwing binnen bouwvlak
6b	Landelijk gebied	Landbouwareaal buiten beschermde gebieden	Geleiden	Op bebouwing binnen bouwvlak, alsook: Grenzend aan stedelijk gebied Tijdelijke voorziening
6c	Stimuleringsgebieden	Nader te bepalen	Samenwerken	Nader te bepalen

^ Figuur 2: Provinciale regimes voor zonne-energie in landelijk gebied (bron: Beleidsnota Perspectief voor zon in Noord-Holland, juni 2016)

[6] Vastgesteld door Provinciale Staten op 27 juni 2016.

[7] Laatste wijziging door Gedeputeerde Staten op 31 oktober 2017, via: Uitvoeringsregeling.

Provinciaal beschermd gebied – uitsluiten

Opstellingen voor zonne-energie zijn niet toegestaan in de volgende gebieden, omdat hun effecten strijdig worden geacht met de hier te beschermen provinciale doelen:

- Stelling van Amsterdam en de Nieuwe Hollandse Waterlinie vanwege de UNESCO waarden;
- Weidevogelleefgebieden vanwege het weidevogelbelang;
- Het Natuur Netwerk vanwege de natuurbelangen;
- In de Bufferzones rond Amsterdam vanwege de verstedelijkingsdruk, het landschap en de recreatie.

Overig landelijk gebied – geleiden

Voor het overige landelijk gebied geldt dat zonneparken wel zijn toegestaan. Er geldt hier wel een aantal spelregels rond locatie, omvang en inpassing.

I. *Locatie en omvang*

Opstellingen voor zonne-energie zijn aansluitend op en staan in verhouding tot bestaande stedelijke functies in de omgeving. Dit borgt dat zonneparken aan de rand van de bestaande bebouwing, dicht bij de energiebehoefte, worden gerealiseerd. Doel is tevens de karakteristieke openheid van het landschap te behouden en de economische (agrarische) structuur van het landelijk gebied zo min mogelijk aan te tasten. Als stelregel geldt dat hoe meer het initiatief aansluit op stedelijk gebied en/of bovenlokale infrastructuur, hoe groter de maximaal toegestane omvang. Als bovenlokale infrastructuur worden beschouwd Rijks-, Provinciale- en spoorwegen.

II. *Inpassing*

Opstellingen voor zonne-energie in het landelijk gebied dienen net als andere ontwikkelingen te voldoen aan de provinciale eisen ten aanzien van ruimtelijke kwaliteit. Dit zijn de uitgangspunten zoals die per landschapstype zijn omschreven in de Leidraad Landschap en Cultuurhistorie 2018, aangevuld met een aantal specifieke ruimtelijke eisen voor opstellingen voor zonne-energie. Deze aanvullende eisen hebben betrekking op aspecten als behoud van de openheid van het landschap, afstand houden tot gevoelige bestemmingen, ecologie en water.

Stimuleringsgebieden - samenwerken

In de beleidsnota `Perspectief voor Zon in Noord-Holland' is de optie opengehouden dat er op bepaalde locaties redenen kunnen zijn om van de vastgestelde ruimtelijke spelregels voor zonne-opstellingen af te wijken en parken groter dan 25 hectare mogelijk te maken. Het gaat om gebieden met een grote ruimtelijke dynamiek nabij bijvoorbeeld green- en mainports (zoals de Haarlemmermeer en de Wieringermeer), waar meer grootschalige zonne-opstellingen passen in het regionale ruimtelijke- en energetische verhaal. Een verzoek tot stimuleringsgebied wordt aangedragen door de betrokken gemeente, inclusief een onderbouwing van lokaal draagvlak.

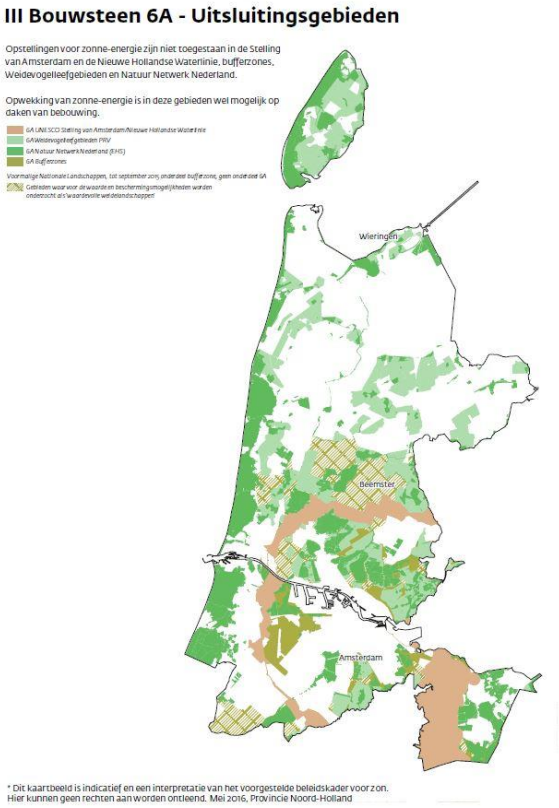
2.3 Tussentijdse wijzigingen

Op 31 oktober 2017 hebben Gedeputeerde Staten een wijziging van de Uitvoeringsregeling vastgesteld. Middels deze wijziging zijn “dorpslinten” expliciet aangewezen als relevante stedelijke

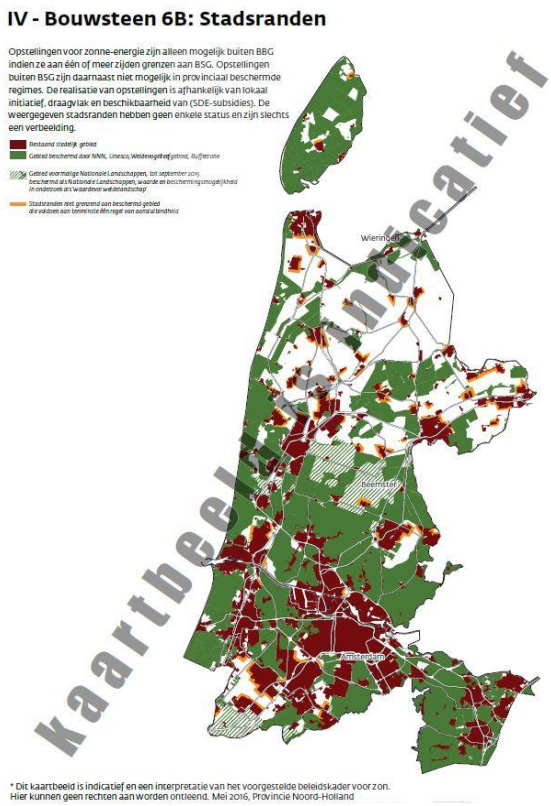
structuur waarop aansluitend, vergelijkbaar met het bestaand stedelijk gebied (BSG), ruimte is voor opstellingen voor zonne-energie. Verder is met deze wijziging de locatie Groene Hoek, Hoofddorp (gemeente Haarlemmermeer) aangewezen als eerste stimuleringsgebied.

2.4 Kaartbeelden

De ruimtelijke spelregels voor opstellingen voor zonne-energie in het landelijk gebied kunnen voor een deel op kaart worden weergegeven. Zo zijn ten eerste de gebieden waar zonneparken op voorhand zijn uitgesloten op kaart weergeven (zie figuur 3). Ten tweede is de spelregel dat een zonnepark altijd dient te grenzen aan Bestaand Stedelijk Gebied (BSG) op kaart verbeeld (zie figuur 4). Deze tweede kaart is nadrukkelijk indicatief. Het is aan gemeenten om te bepalen waar de grens van het bestaand stedelijk gebied precies ligt.



^ *Figuur 3: Kaartverbeelding uitsluitingsgebieden*



^ *Figuur 4: Kaartverbeelding aansluiting BSG*

2.5 Beperkte kennis en ervaring

Het is voor dit beleidsonderwerp relevant te constateren dat er in 2016 in Noord-Holland en in Nederland nog nauwelijks zonneparken waren gerealiseerd. Kennis en ervaring rond relevante aspecten als maatschappelijk draagvlak en de impact op de bodem en omgeving waren er nog niet of nauwelijks. Het beleid is bovendien tot stand gekomen vóór de grote ontwikkeling op het gebied van zonnepark-innovaties die recent zichtbaar is.

<u>Totstandkoming beleid in 2016 (zie ook bijlage III)</u>
Het provinciaal beleid voor zon is in een relatief kort tijdsbestek van 9 maanden tot stand gekomen. In een kort maar intensief traject heeft de provincie door middel van werkconferenties en interviews het gesprek gezocht met de relevante partners als gemeenten, initiatiefnemers, maatschappelijke organisaties en deskundigen. Dit proces was bedoeld om kennis te bundelen, taken en rollen te verduidelijken en draagvlak voor het provinciaal beleid te creëren. In oktober 2015 zijn de werkzaamheden gestart. In juni 2016 werd het beleid door PS vastgesteld.

3 Zonnepark-ontwikkelingen in Noord-Holland

3.1 Gerealiseerd

In Noord-Holland zijn op moment van schrijven 10 grondgebonden zonneparken gerealiseerd (zie figuur 5). In totaal gaat het om een oppervlak van ca. 68 hectare, waar tezamen een vermogen van ca. 52 megawatt (MW) aan zonne-energie staat.

Hét zonnepark bestaat niet

In deze inventarisatie zitten alle zonneparken die voldoen aan het criterium uit de Provinciale Ruimtelijke Verordening: "*Een samenstel van bouwwerken op het maaiveld, ten behoeve van het opwekken van elektriciteit of warmte door het opvangen van de straling van de zon*".[8] In de praktijk zijn dit lang niet enkel de welbekende opstellingen op agrarische percelen. In lijn met de doelstellingen uit het beleid worden er ook grondgebonden zon-opstellingen gerealiseerd via meervoudig ruimtegebruik. Zo zijn er zonneparken op de terreinen van de rioolwaterzuiveringsinstallaties Everstekoog en Geestemerambacht, is er een zonne-opstelling gerealiseerd op de afvalstort Boekelermeer en is er een drijvend zonnepark gerealiseerd op het terrein van golfbaan De Texelse. Ander voorbeeld is Solar Campus Purmerend, waar een tijdelijk zonnepark is opgericht op braakliggende delen van de bedrijventerrein-ontwikkeling Baanstee-Noord.

3.2 In de pijplijn

Minstens zo interessant zijn de ontwikkelingen die nog `in de pijplijn' zitten. Nu zonneparken een relatief nieuwe ontwikkeling zijn, bevindt het merendeel van de zonnepark-initiatieven zich nog in de totstandkomingsfase.

Tussen rijp en groen

Het realiseren van zonneparken kent een zekere doorlooptijd. Technische aspecten, zoals de netaansluiting, dienen onderzocht te worden. Vervolgens dient de vergunningprocedure te worden doorlopen, eventueel inclusief politieke besluitvorming. Daarna is er veelal de SDE+-subsidieprocedure en een aanbestedingstraject. Tot slot is er de realisatiefase. Gemeenten, grondeigenaars en de netbeheerders geven aan veelvuldig benaderd te worden met ideeën voor zonneparken. Gedreven door groene idealen en de gunstige SDE+-regeling zijn diverse partijen druk met het plannen van nieuwe parken, van kleine lokale energie-coöperaties tot grote internationale investeerders. De SDE+-subsidie draagt bij aan een positieve business case, in veel gevallen aanmerkelijk positiever dan de opbrengsten uit agrarisch gebruik op hetzelfde perceel.[9] Het merendeel van de initiatieven strand echter in één van bovengenoemde fases. Vooral de vergunningprocedure en de aansluiting op het elektriciteitsnetwerk vormen belangrijke drempels. Bij het eerste gaat het om de ruimtelijke regels die provincie en gemeenten stellen. Een deel van de initiatieven is niet passend binnen de provinciale spelregels,[10] een ander deel stuit af op het gemeentelijk ruimtelijk beleid. De tweede hindernis, de netaansluiting, raakt vooral aan de business

[8] Artikel 2 onder hh Provinciale Ruimtelijke Verordening.

[9] Publicatie: Hocks et al., `Ruimte in het klimaatakkoord', 10 juli 2018, via: link.

[10] Zie hoofdstuk 4 en het op 13 oktober 2017 aan Provinciale Staten gezonden `Overzicht grondgebonden opstellingen voor zonne-energie Noord-Holland' (kenmerk: 1001436/1001437), via brief en bijlage.

case van initiatieven. Hoe verder het park gelegen is van het elektriciteitsnet, hoe (substantieel) hoger de aansluitkosten en hoe groter de kans op een onrendabele exploitatie.

Inventarisatie kansrijke plannen

Op basis van de verleende SDE+-beschikkingen, de uitkomsten van de gemeentelijke enquête en onze contacten met gemeenten over ruimtelijke plannen kan een meer reële inschatting worden gemaakt van het aantal zonnepark-initiatieven dat daadwerkelijk kansrijk is. Er zijn momenteel SDE+-beschikkingen verleend voor nog eens 5 extra zonneparken, met bij elkaar opgeteld een vermogen van ca. 31 megawatt (ca. 40 hectare), zie figuur 5. Inventarisatie bij gemeenten van kansrijke projecten die nog géén SDE+-subsidie hebben aangevraagd of beschikt hebben gekregen levert op dat het gaat om nog zeker 15 extra zonnepark-initiatieven die kansrijk zijn, bij elkaar opgeteld ca. 205 hectare, goed voor circa 125 - 190 megawatt. In deze categorie zitten, bij wijze van voorbeeld, het initiatief van de provincie Noord-Holland en gemeente Koggenland voor zonnepark Jaagweg (de voormalige locatie Distriport),[11] maar bijvoorbeeld ook de initiatieven voor de zonneparken Heldair en Kooypunt in de gemeente Den Helder. Nu deze categorie initiatieven nog in de totstandkomingsfase zit en sommige initiatieven nog niet openbaar zijn, is het niet wenselijk deze initiatieven al op kaart te weergeven. Het gaat overigens niet enkel om zon-PV-systemen (elektriciteit), er zitten ook initiatieven bij voor zonthermie-panelen (warmte).

V Figuur 5: Overzicht grondgebonden zon-initiatieven in Noord-Holland (oktober 2018)

Zonnepark-initiatieven Noord-Holland (okt 2018)			
	Aantal	**Totaal oppervlak (ha.)**	**Totaal vermogen (MW)**
Gerealiseerd	10	ca. 68	ca. 52
SDE+-beschikt, nog niet gerealiseerd	10	ca. 45	ca. 34
Kansrijke plannen, maar nog zonder SDE+-beschikking	17	ca. 210	ca. 130 - 195

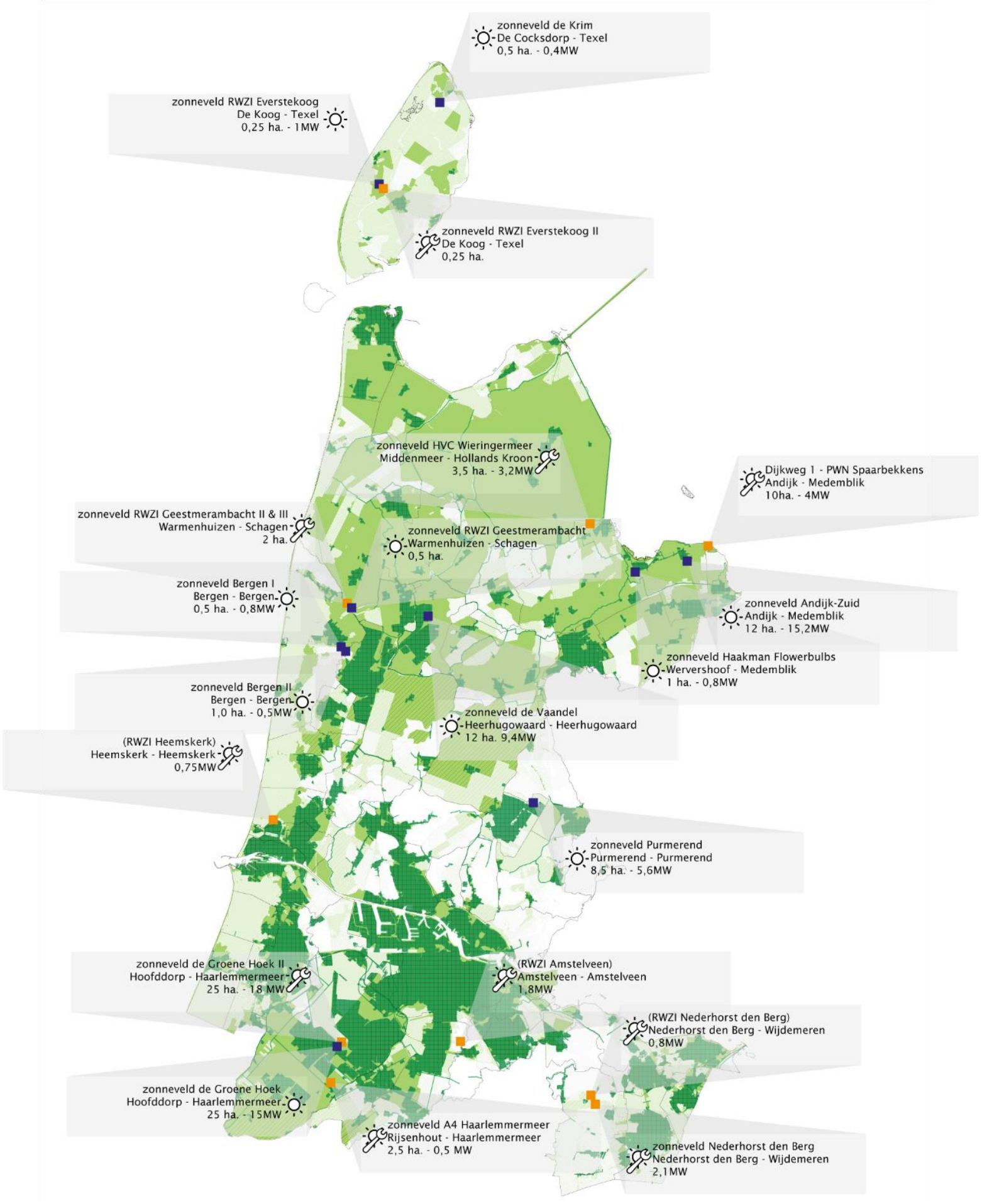
Monitoring

Om de gerealiseerde en geplande zonneparken in beeld te krijgen dienen nu verschillende bronnen te worden geraadpleegd. Omdat elk van deze bronnen zijn eigen insteek kent en gepaard gaat met een zekere onnauwkeurigheid is het van belang ze steeds met elkaar te vergelijken.[12] Er vindt nog geen structurele, systematische inventarisatie plaats van de planvoorbereiding en -realisatie als het gaat om grondgebonden zonneparken. Dit vormt een gemis. In het kader van de monitor “Staat van de energietransitie Noord-Holland” wordt gewerkt aan een meer inzichtelijke inventarisatie van de zonnepark-ontwikkelingen in Noord-Holland.

V Figuur 6: Gerealiseerde en SDE+-beschikte zonneparken in Noord-Holland (okt 2018)

[11] PS-brief `Beleidsvoornemen distriport’, 16-11-2017 (kenmerk: 820831/984628), via: link.

[12] Zoals: de Nationale Klimaatmonitor gebaseerd op cijfers van het CBS, de website www.zonopkaart.nl, het periodieke overzicht met SDE+-beschikkingen, de provinciale en gemeentelijke overzichten van actuele ruimtelijke plannen.


zonneveld de Krim
De Cocksdorp - Texel
0,5 ha. - 0,4MW
zonneveld RWZI Everstekoog
De Koog - Texel
0,25 ha. - 1MW
zonneveld RWZI Everstekoog II
De Koog - Texel
0,25 ha.
zonneveld HVC Wieringermeer
Middenmeer - Hollands Kroon
3,5 ha. - 3,2MW
Dijkweg 1 - PWN Spaarbekkens
Andijk - Medemblik
10ha. - 4MW
zonneveld RWZI Geestmerambacht II & III
Warmenhuizen - Schagen
2 ha.
zonneveld RWZI Geestmerambacht
Warmenhuizen - Schagen
0,5 ha.
zonneveld Bergen I
Bergen - Bergen
0,5 ha. - 0,8MW
zonneveld Andijk-Zuid
Andijk - Medemblik
12 ha. - 15,2MW
zonneveld Haakman Flowerbulbs
Wervershoof - Medemblik
1 ha. - 0,8MW
zonneveld Bergen II
Bergen - Bergen
1,0 ha. - 0,5MW
zonneveld de Vaandel
Heerhugowaard - Heerhugowaard
12 ha. 9,4MW
(RWZI Heemskerk)
Heemskerk - Heemskerk
0,75MW
zonneveld Purmerend
Purmerend - Purmerend
8,5 ha. - 5,6MW
zonneveld de Groene Hoek II
Hoofddorp - Haarlemmermeer
25 ha. - 18 MW
(RWZI Amstelveen)
Amstelveen - Amstelveen
1,8MW
(RWZI Nederhorst den Berg)
Nederhorst den Berg - Wijdemeren
0,8MW
zonneveld de Groene Hoek
Hoofddorp - Haarlemmermeer
25 ha. - 15MW
zonneveld A4 Haarlemmermeer
Rijsenhout - Haarlemmermeer
2,5 ha. - 0,5 MW
zonneveld Nederhorst den Berg
Nederhorst den Berg - Wijdemeren
2,1MW

4 Reflectie op het provinciaal ruimtelijk beleid

4.1 Zonneparken in het bredere energie-perspectief

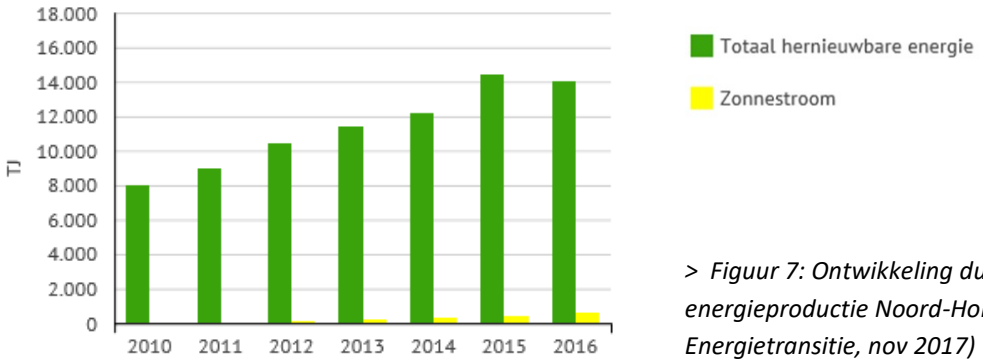
De beleidsnota `Perspectief voor zon in Noord-Holland' schetst de context waarbinnen het ruimtelijk beleid voor zonneparken een plaats heeft. Noord-Holland streeft naar energieneutraliteit in 2050 en zet daartoe in op een brede mix aan duurzame energiemodaliteiten. Zonne-energie wordt in dit kader gezien als bijzonder kansrijk. Uitgangspunt is in ieder geval het maximaal benutten van het binnenstedelijk gebied. Nu de ruimte hier echter beperkt is wordt, onder voorwaarden, ook ruimte geboden aan zonneparken landelijk gebied.

Inleidend

Zoals uiteengezet in de beleidsnota, hangen de ruimtelijke spelregels voor zon in landelijk gebied nauw samen met het bredere `energie en ruimte'-beleid van de provincie. In het kader van deze herijking is dan ook beschouwd welke relevante ontwikkelingen zich de afgelopen twee jaar op dit vlak hebben voorgedaan en in hoeverre beleidsaanpassingen wenselijk zijn. De bevindingen worden hieronder beschreven.

Staat van de energietransitie Noord-Holland

Het belang en de complexiteit van de energietransitie is twee jaar na het opstellen van het ruimtelijk beleid voor zonne-energie nog altijd evident. De provincie Noord-Holland streeft naar energieneutraliteit in 2050 en een zo groot mogelijke bijdrage aan de nationale energie-doelstellingen voor 2020 (14% hernieuwbare energie) en 2023 (16% hernieuwbare energie).[13] Uit de Nationale Klimaatmonitor kan wel een stijgende lijn worden geconcludeerd als het gaat om hernieuwbare energieproductie.[14] Deze productie is in de periode 2010-2016 met ruim 60% toegenomen. De grootste bijdrage komt nog altijd van wind op land en energie uit biomassa. Zonne-energie komt echter op een goede derde plaats en vertoont bovendien, samen met geothermie, de snelste stijging.



> Figuur 7: Ontwikkeling duurzame energieproductie Noord-Holland (bron: Staat van de Energietransitie, nov 2017)

Omgevingsvisie NH2050

Op 19 november 2018 wordt het eindconcept van de Omgevingsvisie NH2050 "balans tussen groei en leefbaarheid" besproken in de Provinciale Staten ten behoeve van vaststelling. De Omgevingsvisie

[13] Beleidsagenda Energietransitie 2016-202 (kenmerk: 771696/771698), via: Beleidsagenda Energietransitie.
[14] Publicatie `Staat van de energietransitie', november 2017, ECN Beleidsstudies (kenmerk: 101 3723/1 046734), via PS-brief en bijlage.

volgt de Structuurvisie Noord-Holland 2040 op als strategische langetermijnvisie op de ruimte. Een heel aantal uitgangspunten van het provinciaal ruimtelijk beleid blijven overeind, maar er zijn ook een aantal belangrijke accentverschuivingen die in het kader van deze herijking aandacht verdienen. In ieder geval is de energietransitie aangemerkt als prioritaire ontwikkeling; het energievraagstuk als één van de belangrijkste opgaven de komende tijd. De Omgevingsvisie gaat uit van de zogenoemde `regionale optimale energiemixen'. Een energiemix die past bij het landschap, de gebiedskwaliteiten en de economische kansen van de regio. Het draagvermogen van het landschap, als hoeder van het vestigingsklimaat en woon- en leefmilieu in de metropool, is daarbij bepalend. In de Omgevingsvisie wordt verder benadrukt dat het niet enkel gaat om de opwekking van duurzame energie zelf, maar zeker ook om de uitbreiding en aanpassing van de infrastructuur die nodig is om deze op een effectieve manier te verdelen. Eén van de manieren om dit te optimaliseren is door vraag en aanbod zoveel mogelijk bij elkaar te brengen. Voorts stelt de Omgevingsvisie dat de transitie naar duurzame energie een adaptief karakter moet hebben, om steeds ruimte te kunnen bieden aan slimmere, betere nieuwe technieken.

De uitgangspunten uit de Omgevingsvisie krijgen verder vorm door een vertaling in concrete uitvoeringsinstrumenten. Het provinciaal ruimtelijk beleid voor zonne-energie vormt één van deze instrumenten. Binnen deze herijking worden de accentverschuivingen uit de Omgevingsvisie dan ook meegewogen. Tweede relevant instrument om uitvoering te geven aan de uitgangspunten uit de Omgevingsvisie vormen de Regionale Energiestrategieën.

Regionale Energiestrategieën (RES)

Provincies, gemeenten en waterschappen ondertekenen volgens planning begin 2019 het Klimaatakkoord en hebben afgesproken gezamenlijk Regionale EnergieStrategieën (RES) op te stellen als uitwerking daarvan. In de Regionale Energiestrategieën wordt een 'bod' opgesteld voor 2030, met een doorkijk naar 2050, op basis van onderhandelingen in en met de regio. Gezamenlijk moeten alle RES'en optellen tot een landelijk bepaalde energieproductie. Indien dit niet genoeg is volgt een tweede ronde en indien nodig escalatie. De focus van de RES ligt op de verduurzaming van de gebouwde omgeving en het faciliteren van grootschalige opwek van elektriciteit op land. In het Klimaatakkoord zullen decentrale overheden een numerieke ambitie voor duurzame grootschalige opwek ondertekenen, die over heel Nederland zal moeten worden gerealiseerd in 2030. Hoewel deze opwek 'techniekneutraal' mag worden ingevuld zal het grootste deel vanwege de termijn (2030) moeten worden gerealiseerd door middel van 'bewezen' technieken als zon-PV-opstellingen en windmolens.

De ambitie voor Noord-Holland is één RES voor Noord-Holland Noord en één RES voor het zuidelijk deel (MRA minus Flevoland). De onderhandelingen en afwegingen rond duurzame opwek van elektriciteit zullen per RES verschillen, maar hebben wel behoefte aan provinciale ruimtelijke kaders in de vorm van beleid voor onder andere zon. De bedoeling is dat de afspraken en ambities die in de RES'en worden vastgelegd na vaststelling vanaf 2020 zullen worden verankerd en gefaciliteerd in het beleid van de ondertekenende overheden, waaronder dus ook de provincie.

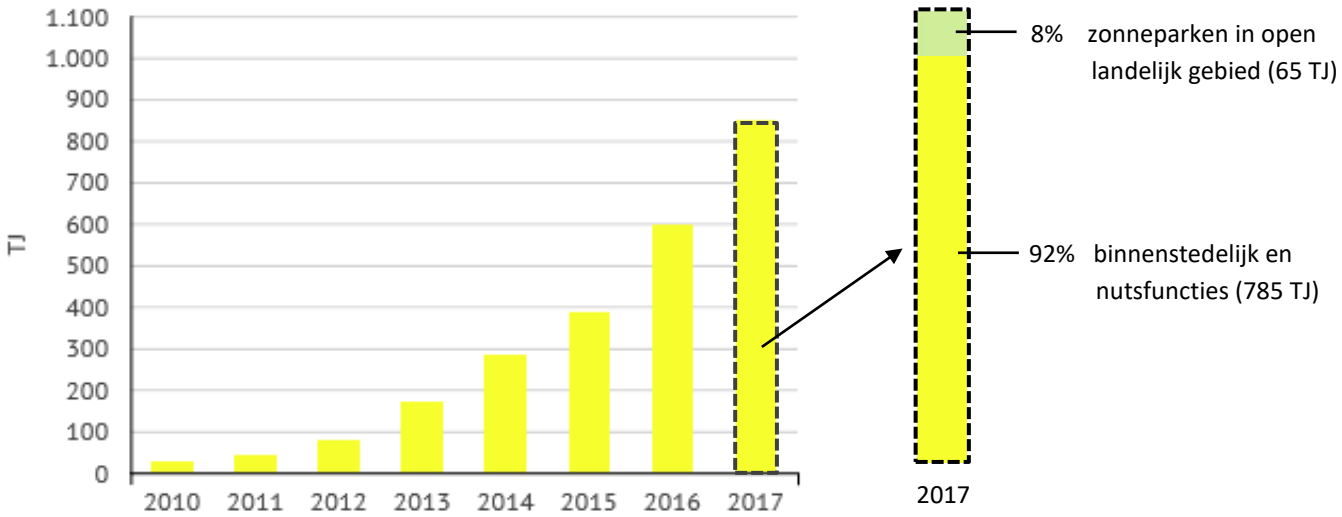
Met oog hierop is het van belang dat het ruimtelijk beleid voor zonne-energie 'RES-proof ' wordt en uitgangspunten en spelregels bevat waar zowel de provincie als de partners uit de regio's mee vooruit kunnen. Het provinciaal beleid voor zonne-energie zal voldoende ruimte en perspectief moeten bieden om de opgave in te kunnen vullen. In deze herijking is dan ook bijzondere aandacht

voor de vraag of het provinciaal ruimtelijk beleid regio's voldoende perspectief biedt om ideeën en voorstellen rond zonne-energie uit te werken. Ondertussen is dit geen absolute eis. Gelet op de potentie en het behoud van draagvlak zullen wind en zon slechts gedeeltelijk kunnen voorzien in het bod per RES.

Ontwikkelingen zonne-energie binnenstedelijk gebied

In de beleidsnota "Perspectief voor zon in Noord-Holland" zijn zes bouwstenen benoemd voor de toepassing van zonne-energie. De eerste vijf bouwstenen in binnenstedelijk gebied en op nutsfuncties, de capaciteit van het open landschap vormt de zesde en laatste bouwsteen. De bouwstenen 1 t/m 5 kunnen volgens een ambtelijke verkenning uit 2016 op termijn in circa 9% van de toekomstige energiebehoefte voorzien. Vanuit de Beleidsagenda Energietransitie 2016-2020 wordt ingezet op het stimuleren van zonne-energie in deze bouwstenen. Zo stelt de provincie de Zonatlas beschikbaar, is er de regeling `Asbest eraf, zonnepanelen erop' en ondersteunen we de Stichting Schooldakrevolutie. Maar er is meer dan de beleidsagenda. Vanuit de rol van eigenaar, kennismakelaar en via het provinciaal ruimtelijk beleid wordt tevens ingezet op zonne-energie op en langs infrastructuur,[15] zonnepanelen op daken[16] en zonne-energie op stortlocaties en slibdepots.

Uit de Nationale Klimaatmonitor[17] kan worden afgeleid dat de hoeveelheid zonne-energie in binnenstedelijk gebied en via nutsfuncties gestaag toeneemt. Bezien vanaf 2010 groeit de hoeveelheid zonnestroom gemiddeld met ruim 40% per jaar. De totale hoeveelheid zonne-energie in Noord-Holland bedroeg op 31 december 2017 850 Terajoule (zie figuur 8). Het merendeel hiervan, circa 92%, wordt opgewekt in de bouwstenen 1 t/m 5 (binnenstedelijk en nutsfuncties), de overige 8% in de vorm van zonneparken in het open landelijk gebied (ca. 65 Terajoule).



^ Figuur 8: zonnestroom-ontwikkeling provincie Noord-Holland in TeraJoule (bron: Nationale Klimaatmonitor, jaarlijks overzicht SDE+-regeling)

[15] o.a. doorontwikkeling SolaRoad (N232 als testlocatie zwaar verkeer), zonnecellen geleiderails N194 Heerhugowaard (link), projecten Zon A7 en Afsluitdijk i.s.m. Rijkswaterstaat, verkenning opwekking eigen areaal N-wegen PNH.

[16] o.a. de regeling Herstructurering en Intelligent Ruimtegebruik Bedrijventerreinen (HIRB) en het woonbeleid.

[17] https://klimaatmonitor.databank.nl.

Niettegenstaande deze groeicijfers, resteert er nog altijd een aanzienlijk potentieel voor zonne-energie in niet-landelijk gebied. Van het berekende potentieel binnen de bouwstenen 1 t/m 5 was eind 2017 pas 4% verzilverd.[18] De groei, kortom, kan zich nog een heel eind doorzetten. In ieder geval zijn er nog veel daken van woningen en commercieel vastgoed leeg en klaar om benut te worden voor zonne-energie.[19] Maar de afgelopen twee jaar is ook de toepassing van zonne-energie binnen de bouwsteen 5, de zogenaamde “nutsfuncties”, verder tot ontwikkeling gekomen. Waar er in 2016 nog vooral pioniers bezig waren in deze bouwsteen, heeft een aantal zon-toepassingen zich inmiddels in de praktijk bewezen (economisch, technisch en beleidsmatig). Het `zoekgebied’ voor zonne-energie bestaat anno 2018 uit veel meer locaties in de fysieke leefomgeving dan enkel daken en het open landelijk gebied (zie figuur 9).



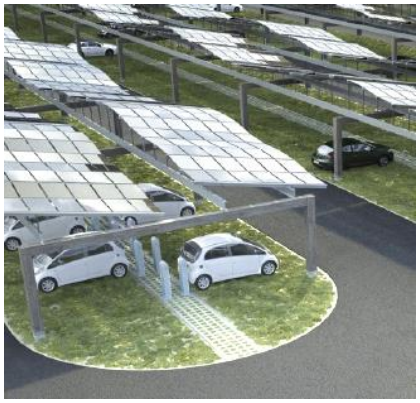
^ Figuur 9: Verbeelding potentie zonne-energie in de fysieke ruimte; zon op agrarische grond als één van de vele toepassingsmogelijkheden. Toelichting: bruto grondoppervlakken i.c.m. theoretisch netto potentieel voor zonne-energie, nog geen rekening houdend met eventuele beleidsmatige belemmeringen (Bron: TKI Urban Energy i.s.m. Nationaal Solar Trendrapport).

Bouwsteen 5, “nutsfuncties”, is vanuit provinciaal perspectief interessant omdat hier invloedsmogelijkheden liggen vanuit de rol als eigenaar en vanuit een beleidsmatige kant. In deze bouwsteen gaat het bijvoorbeeld om verder gaande toepassingen voor zonne-energie in de openbare ruimte, op water en langs infrastructuur. Ten aanzien van infrastructuur zijn toepassingen tot ontwikkeling gekomen waarbij zonne-energie wordt geïntegreerd in wegobjecten (zoals: zon-geluidsscherm, zon-geleiderails, zie ook figuur 10) en in de weg zelf. Maar ook de toepassing van grondgebonden zonne-energie langs infrastructuur (bermen, taluds, klaverbladen) wordt inmiddels door een aantal overheden toegepast, met Rijkswaterstaat als één van de voorlopers. Ook de opmars van het concept `zon op water’ verdient bijzondere vermelding. Deze innovatieve techniek heeft zich de afgelopen jaren snel ontwikkeld, ook als gevolg van de inzet van het Nationaal Consortium Zon op Water waar de provincie Noord-Holland in participeert. Verwachting is dat op korte termijn de eerste grootschalige pilots kunnen worden gestart. Gezien het grote potentiële toepassingsgebied, ligt er een groot energetische potentie voor deze zonne-energie-modaliteit, ook in Noord-Holland. In Andijk (gemeente Medemblik) wordt momenteel een van de eerste grootschalige toepassingen van `zon op water’ voorbereid in de spaarbekkens van PWN.

[18] Bron: https://klimaatmonitor.databank.nl.

[19] Zie het Nationaal Solar Trendrapport 2018, via: link.






^ Figuur 10: v.l.n.r.: Testopstelling i.h.k.v. het Nationaal Consortium Zon op Water (Slufter, Maasvlakte), impressie zonnepanelen afsluitdijk (Rijkswaterstaat), artist impression zon-parking (Bergen, Noord-Holland), Heijmans Solar Noise Barrier (Den Bosch).[20]

Aanvullende beleidsinzet op zon in niet-landelijk gebied

Gezien de grote resterende potentie verdient het aanbeveling als provincie te zoeken naar kansen om intensiever in te sturen op de versnelling van zonne-energie in het niet-landelijk gebied (binnenstedelijk en nutsfuncties). Hier liggen kansen om een stevige bijdrage te leveren aan de energietransitie-doelstellingen, ook met oog op het aanstaande Klimaatakkoord en RES'en. Dit komt ook tegemoet aan de maatschappelijke waarschuwing om met het toelaten van zonneparken in landelijk gebied niet de aandacht voor het binnenstedelijk gebied te laten verslappen.[21] Uiteraard moet deze beleidsinzet wel passen bij de provinciale rol. Deze herijking van de spelregels voor zonneparken is niet de plek om uitgebreide aanbevelingen te doen voor stimuleringsinstrumenten voor de bouwstenen 1 t/m 5. Wel kunnen er een aantal kansen worden benoemd waar de provincie een versnelling kan forceren (zie figuur 11).

Deze kansen zijn er in ieder geval daar waar de provincie vanuit de rol als eigenaar of beleidsregisseur kan sturen. Zo kan de provincie vanuit haar eigenaarsrol intensiever inzetten op zonne-energie op en langs eigen wegareaal. Uit de reeds uitgevoerde verkenningen blijkt een duidelijke potentie aldaar. De provincie heeft veel grond langs de provinciale infrastructuur die zij kan inzetten voor zonne-energie-opwekking, zoals Rijkswaterstaat dat doet bij de A7 Den Oever – Purmerend. Voorts kan de toepassing van zonne-energie op geluidschermen, geleiderails en kunstwerken worden meegenomen in de aanbestedingen van provinciale infrastructuur. Het is nu opportuun deze verkenningen om te zetten in concrete acties. De verdere doorontwikkeling van zonnewegen en bijbehorend schaalvoordeel bieden mogelijkheden.

Voor zon op water zijn er sturingsmogelijkheden via het water- en ruimte-beleid. Deze beleidsvelden kunnen zoveel mogelijk worden ingezet om de weg vrij te maken voor `zon op water'-initiatieven.

---

[20] Bron: presentaties gegeven tijdens Praktijkconferentie Zonne-energie provincie Noord-Holland (oktober 2017).

[21] Dit signaal komt bijvoorbeeld naar voren in de gesprekken en enquête rond deze herijking (bijlage II), alsook in een aantal zienswijzen op de ontwerpversie van de Omgevingsvisie NH2050 (zie de Nota van Beantwoording Omgevingsvisie 2050 via: link). Ook de recente Tweede Kamer-motie, waarmee de regering wordt verzocht om te komen tot een "zonneladder" die kan worden ingezet om zon in binnenstedelijk gebied te versnellen ten faveure van zonneparken in landelijk gebied, past in deze lijn. Zie: TK motie Dik-Faber (CU) inzake opstellen zonneladder in samenspraak met decentrale overheden, 27 sept 2018, via link.

Ook voor zon op water geldt dat daarmee in potentie een grote bijdrage kan worden geleverd aan de energie-ambities. Op korte termijn gaat dit vraagstuk in ieder geval spelen in het kader van de Agenda IJsselmeergebied 2050 die momenteel wordt voorbereid. In dit traject worden keuzes gemaakt voor de toekomst van dit gebied, onder andere op het gebied van energietransitie. Drijvende zonne-energie-`eilanden' vormen één van de mogelijkheden. Gezien zijn potentie verdient het aanbeveling deze mogelijkheid constructief te verkennen.[22]

Ook op locaties waar minder direct provinciaal eigenaarschap of ruimtelijk beleid aan de orde is kan gekozen worden voor aanvullende beleidsarrangementen om versnelling te bewerkstelligen. Daarbij kan bijvoorbeeld worden gedacht aan het versnellen van zonne-energie op bedrijfsdaken. Daar loopt de zonne-energie-ontwikkeling nog achter, als gevolg van diverse institutionele en financiële redenen. Onder meer in het kader van de Regionale Energiestrategieën kan, samen met de relevante partners, verkend worden of hier effectieve aanvullende sturingsinstrumenten mogelijk zijn.

[V] Figuur 11: vigerende en kansrijke beleidsinzet provincie Noord-Holland op zonne-energie in binnenstedelijk gebied en nutsfuncties

Zon op Infra	SolaRoad
	Samenwerking in Rijkswaterstaat-trajecten: A7, Afsluitdijk
	Opwekking op infra-areaal PNH: - In objecten (zonnegeluidsscherm, zon-geleidenrails)
	- **Inzet areaal voor grondgebonden zon (bermen, taluds, knooppunten)**
Zon op water	Nationaal Consortium Zon op Water
	Samenwerkingsprogramma De Nieuwe Afsluitdijk
	Inzet op `zon op water' via het ruimte- en waterbeleid, o.a. Gebiedsagenda IJsselmeer
Zon op woningen	Regionale Actieprogramma's Wonen (RAPS)
	Afspraken woningbouwcorporaties
	Zonatlas (www.zonatlas.nl)
Zon op maatschappelijk en commercieel vastgoed	HIRB-regeling bedrijventerreinen
	Regeling Asbest er af, zon er op
	Aanvullende arrangementen voor versnelling of de `lastige' daken?
Overig	Samenwerking zon op afvalstorten en slibdepots
	Samenwerking zon-parkeerplaatsen

Huidige beleidsinstrumenten PNH rond zon in binnenstedelijk gebied en nutsfuncties

Kansen voor extra beleidsinzet

[22] Een aanzet daartoe wordt ook gedaan in de eindconcept Omgevingsvisie NH2050, pagina 26.

Ontwikkelingen Rijksbeleid

De ruimtelijke regie op zonneparken in landelijk gebied laat het Rijk grotendeels over aan de decentrale overheden. Toch is er een tweetal Rijksinstrumenten met belangrijke invloed: de Rijkscoördinatieregeling en de SDE+-regeling.

Rijkscoördinatieregeling

Op grond van de Rijkscoördinatieregeling (RCR) uit de Elektriciteitswet[23] is de minister formeel bevoegd gezag voor zonneparken groter dan 50 MW. Wel kan de bevoegdheid tot ruimtelijke inpassing worden overgedragen aan provincie of gemeente, indien de Rijkscoördinatieregeling niet tot wezenlijke versnelling van het project leidt. De minister heeft aangegeven dat per situatie beoordeeld zal moeten worden welk bestuursniveau het meest geschikt is voor de betreffende projecten.[24] Inmiddels zijn er twee RCR-meldingen geweest voor zonnepark-initiatieven in Noord-Holland. In beide gevallen wordt daarover momenteel goed overleg gevoerd tussen Rijk, provincie en gemeente. Inzet is om de ruimtelijke regie op het niveau van de provincie en gemeente te houden. De provincie is ook in gesprek met het ministerie van EZK over hoe structureel op een goede manier kan worden omgegaan met deze bepaling uit de Elektriciteitswet.

SDE+-regeling

De financiële regelingen van het Rijk vormen nog altijd één van de belangrijkste drijvers achter de ontwikkeling en het welslagen van duurzame energie-initiatieven. Naast de Salderingsregeling voor eigen verbruik zijn er de SDE+-regeling en Postcoderoos-regeling voor de meer grootschalige zonne-energie-projecten, zoals de meeste zonneparken. De SDE+-regeling wordt in de praktijk verreweg het meest gebruikt. Kabinetsbeleid is dat de SDE+-subsidieregeling voorlopig blijft functioneren, maar voor de langere termijn (>2025) wordt verkend of kan worden gewerkt aan meer subsidieloze hernieuwbare elektriciteitsopwekking.[25] Voorts zal de regeling de komende jaren worden verbreed, zodat meer duurzame energie-sectoren er een beroep op kunnen doen. De wijze waarop SDE+-regeling is ingericht heeft wel een zekere invloed op de verschijningsvorm van zonne-energie. De regeling is gebaseerd op het principe `(economisch) efficiënte duurzame energie eerst'. De subsidiepot, die nagenoeg altijd overvraagd is, wordt in fases opgesteld waarbij de meest rendabele initiatieven voor gaan. Hoewel dit onderwerp van discussie is, is de SDE+-regeling tot op heden `blind' voor andere kwaliteiten dan economische efficiëntie. Hoewel de provincie voorstander is van het sturen op efficiënte energiemodaliteiten, is het wel van belang ruimtelijke kwaliteit en andere ruimtelijke belangen niet ondergeschikt te laten raken. Niet enkel te kijken naar individuele business cases, maar ook naar de lange termijn toegevoegde waarde aan landschap, beleving en vestigingsklimaat. Het blijft dan ook van belang dat de provincie via aanvullend ruimtelijk beleid voorziet in deze waarborg en kwaliteitsimpuls.

[23] Artikel 3.35 Wro in samenhang met artikel 9b aanhef en eerste lid, onder b Elektriciteitswet 1998.

[24] Zie Kamerstukken 31.239, nrs 254 en 289.

[25] Kabinetsappreciatie voorstel voor hoofdlijnen van een Klimaatakkoord, 5 oktober 2018 (kenmerk: DGETM / 18254798), via: link.

4.2 Artikel 32a PRV: Uitsluitingsgebieden, tijdelijkheid en nadere regels

Met artikel 32a van de Provinciale Ruimtelijke Verordening is Noord-Holland ruimte gaan bieden aan zonneparken in landelijk gebied. De provincie kiest voor een kaderstellende rol: zonneparken zijn te allen tijde een **tijdelijke functie**, er wordt een aantal **kwetsbare gebieden** uitgesloten en er is een Uitvoeringsregeling waarmee **aanvullende regels** rond locatie, omvang en inpassing worden gesteld. Het is aan gemeenten om binnen deze kaders te acteren. De provincie heeft geen taakstelling of ambitie op het gebied van zonneparken.

Inleidend

Artikel 32a PRV vormt de basis onder het provinciaal ruimtelijk beleid voor zonneparken. In dit hoofdstuk wordt beschouwd hoe de hier voorgeschreven regels uitpassen in de praktijk uitpakken, of zich twee jaar na de totstandkoming van dit artikel nieuwe inzichten hebben voorgedaan en of er wijzigingen in het artikel wenselijk zijn.

Tijdelijkheid

De provincie Noord-Holland beschouwt zonneparken in landelijk gebied als tijdelijke functie, die aan het einde van de levensduur moet worden opgeruimd en waarna het gebruikte oppervlak weer zijn oorspronkelijke bestemming hervindt. Dit voorkomt dat de locaties verworden tot permanente verstedelijking en houdt de mogelijkheid open om op termijn ruimte te bieden aan nieuwe, slimmere energietechnieken. Ook in de Omgevingsvisie NH2050 komt het streven naar een adaptieve energiestrategie nadrukkelijk terug. Het zoveel mogelijk (kunnen) inspelen op nieuwe energietechnieken vormt een centraal uitgangspunt.

In de praktijk leefden er bij gemeenten vragen over de precieze grondslag en te volgen procedure rond de voorgeschreven vergunningverlening op grond van artikel 2.12, eerste lid, onderdeel a, onder 2° of 3° van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo). In juni 2017 is samen met advocatenkantoor Pels Rijcken de memo `Systematiek vergunningverlening tijdelijke omgevingsvergunning voor afwijking' opgesteld, welke is verspreid onder de ambtelijke contactpersonen.[26] Inmiddels is deze wijze van vergunningverlening beproefd en werkbaar. Ook diverse andere provincies beschouwen zonneparken als tijdelijke functie en werken met vergelijkbare constructies.

Kruimelgevallenregeling

In april 2018 oordeelde de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State (ABRvS) dat een zonnepark kan worden vergund met een omgevingsvergunning voor een tijdelijke afwijking van het bestemmingsplan van ten hoogste 10 jaar, ook als op voorhand duidelijk is dat het de bedoeling is dat het zonnepark er langer dan 10 jaar zal staan. Het betreft een vergunningverlening op basis van de zogenaamde "kruimelgevallenregeling" van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht

[26] Memo `Systematiek vergunningverlening tijdelijke omgevingsvergunning voor afwijking van bestemmingsplan of beheersverordening' (juni 2017), bijlage bij schriftelijke vragen nr. 67-2018 van dhr. Bruggeman (SP) inzake toetsing tijdelijke omgevingsvergunning, via beantwoording schriftelijke vragen en bijlage.

(Wabo), waarvoor een vereenvoudigde procedure geldt.[27] De waarborgen uit artikel 32a PRV zijn op deze wijze van vergunningverlening onverminderd van toepassing, zo volgt uit artikel 3 PRV. Overigens is de verwachting dat nauwelijks gebruik zal worden gemaakt van deze vereenvoudigde procedure. Ten eerste zullen initiatiefnemers over het algemeen voor de hele projectduur (terugverdientijd) zekerheid willen hebben. Een vergunning voor een termijn van slechts 10 jaar staat namelijk in de weg aan verlening van SDE+-subsidie, waarvoor een garantie van langere looptijd is vereist.

Uitsluitingsgebieden natuur en landschap

Op grond van artikel 32a PRV zijn een aantal gebieden uitgesloten van zonneparken in landelijk gebied vanwege hun natuur- en/of landschapsbelangen. Het gaat om het Natuurnetwerk Nederland en de natuurverbindingen, de Weidevogelleefgebieden, de Bufferzones en de Stelling van Amsterdam en Nieuwe Hollandse Waterlinie. Rond de laatste drie regimes is een aantal ontwikkelingen vermeldingswaardig.

Weidevogelleefgebieden

Sinds de vaststelling van het ruimtelijk beleid voor zonneparken hebben zich twee casussen voorgedaan waarbij de provincie de vraag kreeg voorgelegd of toch niet meer ruimte kon worden geboden aan concrete initiatieven in Weidevogelleefgebied. Ook in de gemeentelijke enquête zien we deze wens bij een aantal gemeenten terug. Het toestaan van dergelijke ontwikkelingen blijft echter strijdig met de hier beschermde belangen. Zo wordt ook bevestigd in het onderzoek dat in het najaar van 2018 in opdracht van de provincies Groningen en Noord-Holland door Wageningen Environmental Research, Rijksuniversiteit Groningen en het Kenniscentrum Akkervogels is uitgevoerd naar de bodem- en ecologie-effecten van zonneparken. Niet alleen zorgt het toestaan van zonneparken in Weidevogelleefgebied er voor dat het potentieel leefgebied voor weidevogels in oppervlak afneemt, ook zorgen de verhoogde elementen (de panelen, het hekwerk) voor een verstorend effect in de omgeving. Vanwege de lange termijn doelstellingen waarmee de Weidevogelleefgebieden zijn aangewezen is ook compensatie geen optie. Zonneparken kunnen wel samengaan met andere vogelsoorten, zoals bepaalde akkervogels, en kunnen daarop zelfs een positief effect bewerkstelligen. Zie over dit onderzoek uitgebreid: paragraaf 4.3 en bijlage VI bij dit rapport.

Bufferzones

Bij de vaststelling van het provinciaal ruimtelijk beleid voor zonneparken, tijdens de Provinciale Staten-vergadering op 27 juni 2016, werd de motie “maatwerk voor zonne-energie in bufferzones” aangenomen. Met deze motie werden Gedeputeerde Staten verzocht nader te onderzoeken in hoeverre en onder welke voorwaarden er toch kansen liggen voor zonneparken in de Bufferzones. Verzocht werd in eerste instantie te kijken naar de Bufferzone Haarlemmermeer, om het onderzoek eventueel te vervolgen in andere Bufferzones. In februari 2017 zijn de uitkomsten van dit onderzoek verschenen.[28] Een verdieping van het Bufferzone-beleid, aan de hand van de belangen van de

[27] Artikel 2.12, eerste lid, onder a, onder 2 Wabo in samenhang met artikel 4, onderdeel 11, van bijlage II van het Besluit omgevingsrecht (Bor).

[28] PS-brief `Uitkomsten onderzoek motie 31 “maatwerk voor zonne-energie in bufferzones”’, d.d. 13-02-2017 (kenmerk: 8886132/903777), via brief.

energietransitie, leiden tot de conclusie dat grondgebonden zonne-opstellingen niet samengaan met de belangen die samenhangen met het Bufferzone-beleid, ook niet onder aanvullende voorwaarden. Zonneparken hebben, ook in zorgvuldig ingepaste vorm, een onvermijdelijke impact op het open en oorspronkelijke landschap dat in deze gebieden juist wordt beschermd. Het toestaan van zonneparken wordt niet passend bevonden bij de zorgvuldige afweging die de provincie in haar ruimtelijk beleid tracht te maken. Het toestaan van deze specifieke verstedelijkingsvorm zou bovendien een ongewenste opening betekenen in het tegenhouden van de verstedelijkingsdruk.

Stelling van Amsterdam / Nieuwe Hollandse Waterlinie
Sinds de vaststelling van het ruimtelijk beleid voor zon heeft zich één casus voorgedaan waarbij een gemeente verzocht om meer ontwikkelruimte voor zonneparken in het Stelling van Amsterdam-gebied. Uit de gemeentelijk enquête blijkt dat ook andere gemeenten mogelijkheden zien in dit gebied. Ook door de collega's die zich bezig houden met het SvA/NHW-beleid zelf wordt de vraag gesteld hoe in de toekomst moet worden omgegaan met de energietransitie in dit gebied. Hoe gaan we in een gebied met een grote cultuurhistorische waarde, zoals UNESCO werelderfgoed Stelling van Amsterdam en de Hollandse Nieuwe Waterlinie, om met de energietransitie, welke eveneens grote maatschappelijke belangen met zich meebreng? Om deze vraag te beantwoorden is in samenwerking tussen de provincies Utrecht, Gelderland, Noord-Brabant en Noord-Holland opdracht verleend voor een Heritage Impact Assessment (HIA) op het thema "energietransitie". Zowel de beperkingen als de ontwikkelkansen voor opwekking van duurzame energie wordt in kaart gebracht. Beoogd resultaat is een brede, praktische handleiding voor kwaliteitsbeoordeling van ruimtelijke inpassingen van mogelijke energieopwekking op het gebied van wind, zon, biomassa en geothermie. De opdracht wordt eind 2018 opgeleverd. Vervolgens kan worden beoordeeld of er naar aanleiding van deze inzichten een beleidsverruiming mogelijk is. Zo ja, dan zal dat vragen om een wijziging van het huidige artikel 32a PRV. Deze eventuele wijziging kan plaatsvinden in het kader van de aanstaande Omgevingsverordening.

Omgevingsverordening & vereenvoudiging landschappelijke regimes
De provincie Noord-Holland werkt richting een integrale Omgevingsverordening. Deze "Omgevingsverordening NH1.0" vervangt de 20 bestaande Noord-Hollandse verordeningen die betrekking hebben op de fysieke leefomgeving. Met de Omgevingsverordening NH1.0 wordt een start gemaakt met het vertalen van de in de Omgevingsvisie NH2050 vastgelegde uitgangspunten in juridische regels. Er wordt naar gestreefd de Omgevingsverordening binnen een jaar na de vaststelling van de Omgevingsvisie NH2050 ter besluitvorming voor te leggen aan Provinciale Staten.

Ten aanzien van het huidige artikel 32a PRV is vooral van belang dat de nieuwe Omgevingsverordening NH1.0 een vereenvoudiging moet bewerkstelligen in de planologische beschermingsregimes. Doel is de huidige natuur- en landschapsregimes samen te voegen, op basis van de kernkwaliteiten van deze landschappen. Hiermee verdwijnen de beschermingsregimes uit het huidige artikel 32a PRV. Bij het formuleren van de kernkwaliteiten zal de ruimte voor duurzame energie die daarmee ontstaat in ogenschouw worden genomen en worden afgestemd op het beleid daaromtrent. In ieder geval zullen de uitkomsten van de Heritage Impact Assessment (Stelling van Amsterdam & Nieuwe Hollandse Waterlinie, zie hiervoor) worden meegenomen. Mocht uit deze HIA extra ruimte volgen voor zonne-opstellingen in deze gebieden, dan zal deze extra ruimte in de Omgevingsverordening worden verankerd.

Verhouding PRV & Uitvoeringsregeling

Op grond van het zesde lid van artikel 32a PRV zijn Gedeputeerde Staten aangewezen om nadere regels te stellen in de vorm van een uitvoeringsregeling inzake locatie, omvang en inpassing van zonneparken. In dit geval gaat het om de uitvoeringsregeling `opstellingen voor zonne-energie in landelijk gebied' (zie paragraaf 4.3). Voor deze juridische constructie is gekozen omwille van de relatief nieuwe ruimtelijke functie die zonneparken zijn, met nog veel onbekende aspecten als inpassings- en ontwerpmogelijkheden alsook draagvlak. De gedachte was dat het wenselijk kan zijn relatief snel de ruimtelijke spelregels bij te kunnen stellen indien er een discrepantie blijkt tussen beleidsregels en praktische toepassing. Het gaat niet zozeer om het bijstellen van de uitgangpunten die zijn vastgelegd in de beleidsnota, maar vooral om het bewerkstelligen van een in de praktijk werkbare uitwerking hiervan. Hoewel het aantal wijzigingen beperkt is gebleven heeft het nut van deze constructie zich bewezen in oktober 2017 toen "dorpslinten" zijn toegevoegd als relevante verstedelijkingsstructuur.[29] In deze wijziging is ook de locatie Groene Hoek aangewezen als stimuleringsgebied, waarmee op deze plek een meer grootschalig zonnepark mogelijk is gemaakt (uitgebreid: paragraaf 4.3). Voorgenomen wijzigingen in de GS-uitvoeringsregeling zijn steeds besproken met de Provinciale Staten-commissies. In het kader van deze herijking worden opnieuw een aantal nieuwe wijzigingen in de Uitvoeringsregeling voorgesteld, om de spelregels beter toe te spitsen op de gewenste beleidspraktijk.

[29] Wijziging `uitvoeringsregeling opstellingen voor zonne-energie' t.a.v. dorpslinten en stimuleringsgebieden, 31 oktober 2017, via wijzigingsbesluit en PS-brief.

4.3 GS-Uitvoeringsregeling: locatie, omvang en inpassing

De `Uitvoeringsregeling opstellingen voor zonne-energie' geeft de regels rond de **locatie** en **omvang** van zonneparken. Zo sluiten zonneparken aan op- en staan ze in verhouding tot de stedelijke functies in de omgeving. Verder worden **inpassingsvoorwaarden** gesteld die zien op landschappelijke openheid, afstand tot gevoelige bestemmingen en een hydro- en ecologische inpassing.

Inleidend

De spelregels rond de locatie, omvang en inpassing van zonneparken beogen een aantal ruimtelijke belangen te borgen, van landschappelijke kwaliteit tot biodiversiteit. Op een aantal thema's zijn er sinds 2016 aanvullende inzichten geweest, op grond waarvan de spelregels herijking verdienen. Deze worden langsgelopen. Verder is de effectiviteit van deze spelregels tegen het licht gehouden, aan de hand praktijkervaringen bij gemeenten. Ook daarvan doet dit hoofdstuk verslag.

Bodem, water & ecologie

Bij de totstandkoming van het ruimtelijk beleid voor zonne-energie werd geconstateerd dat zonneparken mogelijk negatieve effecten kunnen sorteren als het gaat om bodemkwaliteit, biodiversiteit en waterrobuustheid. Aangezien bruikbare onderzoeken en kennis tot dan toe ontbraken is gekozen voor een systeem van waarborgen in het provinciaal ruimtelijk beleid. Namelijk het uitsluiten van natuurbeschermingsgebieden in artikel 32a PRV (Weidevogelleefgebieden, Natuurnetwerk Nederland en natuurverbindingen) en het stellen van inpassingsvoorwaarden in de Uitvoeringsregeling (o.a. geen bodemverharding, faunavriendelijke terreinafscherming).

Aanvullende inzichten

Inmiddels is er meer onderzoek gedaan op dit thema, op basis waarvan de waarborgen uit het beleid kunnen worden getoetst en aangescherpt. In mei 2018 verscheen een in opdracht van het ministerie van EZK uitgevoerde literatuurstudie en *expert judgement* over de effecten van verschillende duurzame energie-modaliteiten op (kwetsbare) soorten.[30] De nadruk ligt in dit onderzoek op windenergie, maar ook over zonne-energie worden een aantal interessante conclusies getrokken. Ter aanvulling op dit rapport hebben de provincies Groningen en Noord-Holland gezamenlijk opdracht gegeven aan Wageningen Environmental Research (WUR), Rijksuniversiteit Groningen (RUG) en het Kenniscentrum Akkervogels om de resultaten uit deze Rijksstudie verder uit te diepen, aan te vullen op het thema `bodem' en om te zetten in concrete beleidsaanbevelingen. In november is het eindrapport opgeleverd, dat als waardevolle input dient voor deze herijking. Het rapport is bijgevoegd in bijlage VI.

Het beeld dat uit de onderzoeken naar voren komt is genuanceerd. Inderdaad kunnen zonneparken de ecosysteemdiensten van de bodem aantasten. Dit hangt samen met de verwachte afname van organische stof in de bodem als gevolg van de afname van licht- en neerslaginval. Ook kunnen bepaalde diersoorten hinder ondervinden. Zoals reeds in paragraaf 4.2 beschreven geldt dit in ieder geval voor de meeste weidevogelsoorten, maar er moet ook worden gedacht aan kleine zoogdieren (indien de hekwerken niet passeerbaar zijn) of waterinsecten (in geval van zonne-opstellingen nabij

[30] Buijn et al., *Kwetsbare soorten voor energie-infrastructuur in Nederland*, Wageningen University & Research: mei 2018, via https://www.wur.nl/nl/Publicatie-details.htm?publicationId=publication-way-353338353632.

water). Echter, de precieze effecten op bodem en ecologie hangen sterk af van de bodemkundige en ecologische karakteristieken van de locatie én van de wijze waarop het park wordt ingepast. Zo is bepalend hoeveel ruimte er wordt gelaten tussen de panelen, op welke wijze de opstellingen in de grond zijn verankerd, wat voor begroeiing er is tussen en onder de panelen, hoe het perceel wordt beheerd en wat voor randen en hekwerken er zijn toegepast. Bij de inpassing van zonneparken kunnen bevorderende functies worden toegevoegd, zoals extensief beheer en ecologische randen, waarmee zoveel mogelijk positieve effecten op ecologie en bodem worden bewerkstelligd. Hoofdregel is dat zonneparken in kwalitatief minder goede gebieden een stimulans kunnen vormen voor de bodemkwaliteit en ecologische gesteldheid, terwijl ze in kwalitatief waardevolle gebieden hier juist eerder afbreuk aan zullen doen. Zonneparken in natuur- en weidevogelleefgebieden worden, in ieder geval vanuit bodem en ecologie bezien, dan ook afgeraden. Terwijl zonneparken op minder hoogwaardige locaties juist bevorderend kunnen werken.

Handvatten voor zonneparken met aandacht voor bodem en ecologie
In het onderzoek van de WUR, de RUG en het Kenniscentrum Akkervogels is, op basis van de onderzoeksresultaten en in samenspraak met ecologen van beide provincies, een lijst samengesteld met concrete aanbevelingen als het gaat om het realiseren van zonneparken met aandacht voor bodem en ecologie. De aanbevelingen zien op (1) de locatiekeuze, waarbij het met name draait om de mogelijkheden voor zonneparken in natuurgebieden, (2) de gewassen en het beheer onder, tussen en rondom de panelen, (3) het hekwerk, (4) de configuratie van de panelen, (5) het rekening houden met bijzondere habitats en (6) aandachtspunten voor tijdens de aanleg. Essentieel is dat een ecologische aanleg te allen tijde maatwerk is en de gebiedsspecifieke omstandigheden in acht moeten worden genomen. De aanbevelingen geven dan ook veelal geen absolute normen, maar aandachtspunten die projectspecifiek moeten worden ingevuld.

Aan de hand van deze bodem- en ecologie-aanbevelingen kunnen de huidige inpassingsspelregels (“geen bodemverharding” en “faunavriendelijke terreinafscherming”) nader worden ingekleurd. In bijlage 1 is een voorstel opgenomen voor de aangescherpte Uitvoeringsregeling. Aanvullend kan een brochure “Kwaliteitsimpuls Zonneparken” worden opgesteld, als inspiratiedocument voor ontwikkelaars en gemeenten als het gaat om de ecologische en landschappelijke inpassing van zonneparken. In bijlage 2 is een eerste concept opgenomen voor de brochure “Kwaliteitsimpuls Zonneparken”.

Monitoring
Eén van de belangrijkste conclusies uit het onderzoek van de WUR, de RUG en de Werkgroep Akkervogels is dat er aanvullend monitoringsonderzoek gewenst is. Uit de (beperkte hoeveelheid) eerder uitgevoerde studies en een *expert judgement* kunnen weliswaar aanbevelingen worden gedestilleerd, de precieze effecten daarvan in de praktijk zijn nog grotendeels onbekend. Er wordt dan ook de aanbeveling gedaan om deze effecten te gaan monitoren. In het onderzoek worden aanzetten gedaan hoe dit monitoringsonderzoek kan worden vormgegeven.

Dit monitoringsonderzoek is niet iets voor enkel de provincies Groningen en Noord-Holland, maar kan worden opgepakt in samenwerking met andere partijen. Bij diverse overheden, kennisinstellingen en marktpartijen leeft namelijk eenzelfde kennisvraag. Bovendien bevordert samenwerking de slagkracht en het aantal casussen waar gemonitord kan worden. De provincie participeert reeds in het `Consortium Zon in Landschap en Landbouw’. Doel van dit consortium is te

komen tot aanbevelingen rond een juiste inpassing van zonneparken, onder meer gelet op de thema's bodem en ecologie. In het kader van dit consortium zal ook het aspect `monitoring' verder worden uitgewerkt.

Netinfrastructuur

De nabijheid van voldoende netinfrastructuur vormt nog altijd één van de doorslaggevende elementen voor een succesvolle totstandkoming van een zonnepark. Hoe groter de afstand tot het elektriciteitsnet, hoe hoger de netaansluitingskosten voor de initiatiefnemer. Dit vraagt om slimme locatiekeuzes. Slimme locatiekeuzes dragen ook bij aan het zoveel mogelijk voorkomen van dure maatschappelijke investeringen in het netwerk, zoals het verzwaren van kabels en het aanleggen van nieuwe stations. Ingrepen die, zoals ook in de Omgevingsvisie NH2050 wordt benadrukt, ook de nodige ruimtelijke impact met zich meebrengen. En niet te vergeten tijdsvertraging, zoals in de provincies Groningen en Drenthe duidelijk zichtbaar is.[31]

Vanuit de netbeheerders (Liander, TenneT) is er in algemene zin waardering voor de keuze van de provincie om zonneparken zoveel mogelijk te laten aansluiten op het stedelijke functies. Dit is immers, grosso modo, het gebied waar de netinfrastructuur reeds ligt en voorkomt nieuwe investeringen in het netwerk. Aanvullend geven de netbeheerders nog een aantal adviezen mee. In ieder geval wordt gewezen op de waarde van het concept `cable pooling', waarbij een zonnepark wordt gekoppeld op de aansluiting van een windpark of windmolen, vanuit de gedachte dat de zon bijna nooit volop schijn als het hard waait en vice versa. Als gevolg van het provinciaal beleid is de combinatie tussen Wind en Zon niet altijd mogelijk. Veel windparken sluiten immers niet aan op het bestaand stedelijk gebied. Het verdient aanbeveling meer ruimte te bieden voor deze mogelijkheid. Niet zozeer als algemene uitzonderingscategorie, er moet immers ook rekening worden gehouden met concurrerende ruimtelijke belangen. Maar wel als één van de aspecten die kan worden meegewogen in een maatwerkoplossing (hoofdstuk 5).

De overige aanbevelingen van de netbeheerders vragen niet zozeer om een wijziging in de spelregels, maar gaan vooral over een integrale, op samenwerking gebaseerde aanpak, waarbij tijdig wordt afgestemd. Dit vraagt om strategisch maatwerk op lokaal of regionaal niveau: het matchen van vraag en aanbod, het optimaal benutten van het elektriciteitsnetwerk en bundelen van investeringen. De Regionale Energiestrategieën (RES) vormen het traject bij uitstek voor een dergelijke verkenning. Met de netbeheerders is afgesproken dat zij hun wensen en knelpunten agenderen in de RES'en, zodat hier ruimtelijke scenario's voor de spreiding van energie-opwek op gebaseerd kunnen worden.

[31] https://www.rtvnoord.nl/nieuws/194027/Wiebes-Klimaatakkoord-krijgt-afspraken-over-uitbreiding-netcapaciteit

Illustratie: zonnepanelen Bukdijk, Marken

In samenwerking tussen de gemeente Waterland en de coöperatie “zon op Marken” worden momenteel de mogelijkheden verkend voor zonnepanelen op de Bukdijk bij Marken. Het plan bestaat uit het plaatsen van circa 8.600 zonnepanelen op de laatste 772 meter van dit doodlopende dijklichaam. Hoewel de provincie vanuit ruimtelijk oogpunt voorstander is van het benutten van een dergelijke nutsfunctie voor zonnepanelen, vormt vooral de aansluiting op het elektriciteitsnet hier een uitdaging. De casus vormt hiermee een illustrerend geval waarbij het van belang is goed samen te werken tussen initiatiefnemer, overheden en netbeheerders om een oplossing te verkennen.



> Figuur 12: Bukdijk vanuit de lucht gezien, ten noorden van Marken

Landbouw

Landbouworganisaties toonden zich de afgelopen twee jaar meermaals kritisch over het benutten van landbouwgrond voor zonne-energie.[32] Men wijst op het concurrerend ruimtebeslag van zonneparken ten opzichte van de agrarische sector en de gevolgen daarvan voor de regionale landbouwstructuur, die toch al te maken heeft met een grote en toenemende gronddruk. Het opwekken van zonne-energie in binnenstedelijk gebied of via meervoudig ruimtegebruik heeft voor deze organisaties dan ook de voorkeur.

Landbouw-overwegingen spelen binnen de beleidsafwegingen van de provincie Noord-Holland een sturende rol. Voor het landelijk gebied gelden een aantal spelregels om een wildgroei aan zonneparken te voorkomen. Zo wordt er gestuurd op de totstandkoming van zonneparken aangrenzend aan het bestaand stedelijk gebied: daar waar binnenstedelijk onvoldoende ruimte is om in de energiebehoefte te voorzien en daar ook waar de netinfrastructuur aanwezig is.

Ondertussen is, gelet op energietransitie-doelen, een verdere toename van het aantal zonneparken op agrarische gronden onvermijdelijk. Wel kan zoveel mogelijk worden ingezet op gunstige inpassing c.q. locaties. Zo volgt de provincie met interesse het onderzoekstraject dat wordt uitgevoerd onder regie van de Rijksdienst voor Ondernemend Nederland (RVO), waarin wordt gewerkt aan zonneparken met optimaal behoud van de agrarische functie (zie figuur 13). In de provincie Noord-Holland zijn inmiddels twee initiatiefnemers bekend die hiermee willen gaan experimenteren. Het valt aan te bevelen in de spelregels ruimte in te bouwen voor dergelijke zonnepark-innovaties waarbij landbouw en zonne-energie samengaan, ook al passen zij niet binnen de reguliere regels (bijvoorbeeld: te hoog of niet aansluitend op BSG). Voorts verdient het aanbeveling maatwerk mogelijk te maken voor zonneparken op locaties met een relatief lage agrarische waarde, door dit

[32] o.a.: https://www.ltonoord.nl/provincie/regio-west/regio-west/nieuws/2018/04/30/statement-zonne-energie-en-landelijk-gebied-van-lto-noord-en-greenport-noord-holland-noord

één van de doorslaggevende elementen te maken binnen de categorie stimuleringsgebieden. Tot slot kan de landbouwsector zelf ook een bijdrage leveren aan de totstandkoming van zonne-energie in het binnenstedelijk gebied, namelijk door in te zetten op de mogelijkheden op eigen agrarisch vastgoed en elders op het erf. De gesproken landbouworganisaties staan op dit punt ook open voor een nauwere samenwerking met de provincie.

Figuur 13: Voorbeelden combineren zonne-energie-installaties met landbouwgebruik (bron: Prijsvraag RVO) >



Ruimtelijke kwaliteit

Ten behoeve van deze herijking is een ruimtelijke kwaliteitsanalyse uitgevoerd (zie bijlage V). Steekproefsgewijs zijn een zevental Noord-Hollandse zonneparken beoordeeld, met het doel de impact van de huidige spelregels in beeld te brengen en te beschouwen in hoeverre deze de gewenste ruimtelijke kwaliteit teweeg brengen. De ruimtelijke kwaliteitsanalyse fungeert hiermee als aanleiding en naslagwerk om het beleid te verbeteren.

Belangrijkste conclusie van de ruimtelijke kwaliteitsanalyse is dat er in Noord-Holland kansen worden gemist om zonneparken zo goed mogelijk te laten landen in het landschap. Zo is zichtbaar dat een aantal inpassingsvoorwaarden uit de Uitvoeringsregeling, zoals een “streekeigen inpassing”, in de praktijk slechts beperkt tot uitvoering komen. De randen en hekwerken vertonen grote gelijkenissen en zijn vanuit ruimtelijke kwaliteit bezien tamelijk conservatief en beperkt aangepast op de gebiedspecifieke eigenschappen. Vervolgens valt een aantal aanvullende ruimtelijke kwaliteitsaanbevelingen te benoemen, die nu niet wordt voorgeschreven in de Uitvoeringsregeling of de Leidraad voor Landschap en Cultuurhistorie 2018. Het gaat om aanbevelingen die samenhangen met de specifieke verschijningsvorm van zonneparken. Zo spelen er een aantal technische elementen mee die beeldbepalend zijn (transformatoren, omvormers, entrees). Het is van belang deze goed mee te nemen in het ruimtelijk ontwerp. Ander voorbeeld is dat zonneparken de neiging hebben een enkel vlak te vormen. Smalle openingen in het veld ten behoeve van het ruimtelijk beeld zijn onvoldoende om het veld te doen splitsen in kleinere structuren. Het hanteren van bredere openingen of opgaande elementen is aan te bevelen. Tot slot oppert de ruimtelijke kwaliteitsanalyse meer maatwerk mogelijk te maken voor zonneparken die feitelijk niet binnen de hoogte, ligging of omvangscriteria past, maar wel gepaard gaat met ruimtelijke kwaliteit. In de ruimtelijke kwaliteitsanalyse wordt voorts de aanbeveling gedaan om `goede voorbeelden’ te ondersteunen of een podium te geven om zo navolging te stimuleren.



Figuur 13: technische elementen kunnen beeldbepalend zijn, integraal meenemen in het ontwerp (foto: Solar Campus Purmerend)



Figuur 14: Bewust aangebrachte vrije ruimtes tussen kavels kunnen op ooghoogte wegvallen (foto: zonnepark Groene Hoek)

Gemeenten: vraag naar meer maatwerk

In het provinciale beleid voor zonneparken is een centrale uitvoerende rol toebedacht aan de gemeenten. In het kader van deze herijking is daarom een enquête uitgezet onder alle Noord-Hollandse gemeenten, welke uiteindelijk door 37 gemeenten is ingevuld. Belangrijkste uitkomst die naar voren komt uit de gemeentelijk enquête ten aanzien van de spelregels rond locatie, omvang en inpassing is een duidelijke (bijna unanieme) roep om meer maatwerk (zie uitgebreid: bijlage IV).

Breed gevoeld knelpunt is dat de generieke provinciale spelregels zich soms niet goed verhouden tot de lokale en specifieke omstandigheden. Gemeenten geven aan dat er initiatieven zijn die goed scoren op ruimtelijke kwaliteit en/of andere ruimtelijke belangen, maar die qua locatie, omvang of hoogte niet binnen het provinciaal beleid passen. Deze eisen zijn vooraf bepaald en gelden voor de gehele provincie. Men heeft echter behoefte aan een systeem waarbij de afwegingen zoveel mogelijk lokaal kunnen plaatsvinden. De voorgeschreven aansluiting op BSG, omvangcategorieën (5 – 10 – 25 hectare) en hoogte (max. 1,50 meter) worden door diverse gemeenten als niet-effectief bestempeld. Het verdient volgens de ondervraagde gemeenten aanbeveling meer maatwerk mogelijk te maken en daartoe worden een aantal concrete aanbevelingen gedaan (uitgebreid: bijlage IV, par. 6). Zo zijn er gemeenten die opperen het aantal spelregels te verminderen, zijn er gemeenten die de suggestie doen harde spelregels te vervangen door ontwerpprincipes en wordt het voorstel gedaan om een bredere afwijkingsmogelijkheid op te nemen.

Stimuleringsgebieden

Het provinciaal beleid kent wel de mogelijkheid van de zogenaamde “stimuleringsgebieden”. Dit zijn locaties waar van de ruimtelijke spelregels kan worden afgeweken en parken groter dan 25 hectare mogelijk kunnen worden gemaakt. De regeling is bedoeld voor gebieden met een grote ruimtelijke dynamiek nabij bijvoorbeeld green- en mainports, waar meer grootschalige zonne-opstellingen passen in het regionale ruimtelijke- en energetische verhaal.

Deze mogelijkheid geldt echter enkel voor initiatieven groter dan 25 hectare. Er is geen maatwerk mogelijk voor kleine zonneparken, terwijl dit in de praktijk wel wenselijk is. Bovendien, voor initiatieven die wel groter zijn dan 25 hectare geldt dat de huidige beleidsdoelstelling scherper kan worden geformuleerd, om zo de juiste initiatieven uit te nodigen. Aangevuld kan worden wat wordt bedoeld met “passend in het regionale ruimtelijke- en energetische verhaal” om initiatiefnemers meer handvatten te bieden welke ontwikkelingen de provincie hiermee voor ogen heeft.

Illustratie: Zonnepark Belkmerweg, Sint Maartensvlotbrug

In de gemeente Schagen is een initiatief voor een zonnepark van 3 hectare tussen het agrarische bedrijf aan de Belkmerweg 67 en de locatie van Energieonderzoek Centrum Nederland Petten (ECN). In een samenwerking tussen initiatiefnemer Zwanendal Zon en ECN wil men op 10% van het terrein experimenteren met proefopstellingen ten behoeve van meervoudig ruimtegebruik (het combineren van teelt en zonnepanelen). Dit vraagt om ander typen opstellingen, met een hogere hoogte dan de voorgeschreven 1,50 meter. Dit is conform het huidige beleid niet mogelijk.

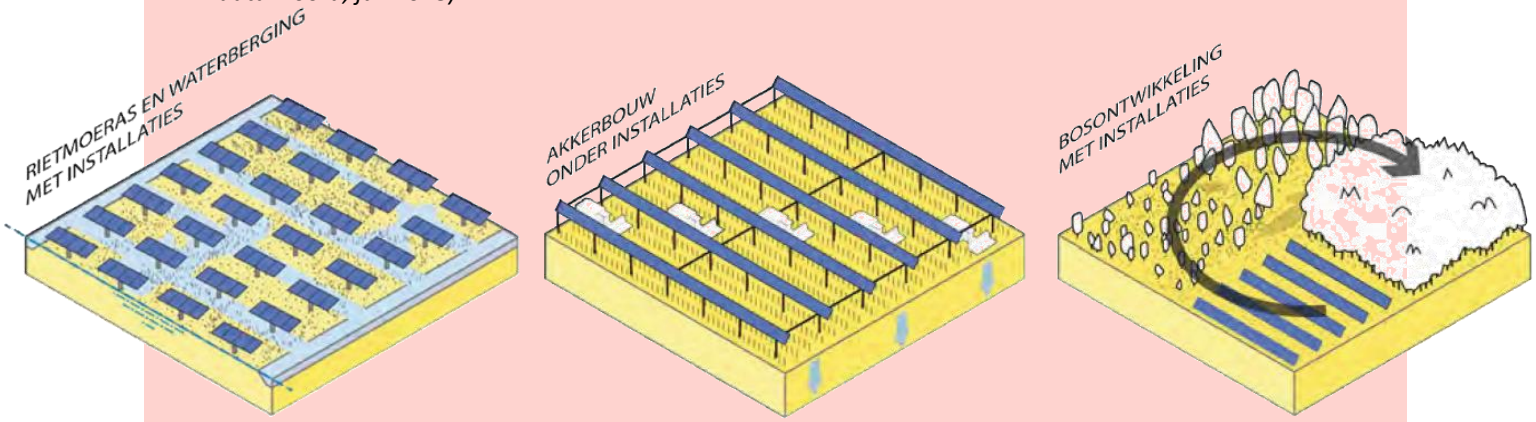


> Figuur 15: het plangebied, met aan de westkant het gedeelte waar ECN wil experimenteren met meervoudig ruimtegebruik (het groene vlak).

Illustratie: Zonneparken meekoppelen met maatschappelijke opgaven

Het besef groeit dat zonneparken zouden kunnen bijdragen aan maatschappelijke opgaven in de fysieke leefomgeving. Dit kan door zonneparken `in natura' te koppelen aan doelen op het gebied van bijvoorbeeld ecologie, landbouw, klimaatadaptie of recreatie. Zo kunnen zonne-opstellingen worden gecombineerd met waterberging, een recreatieve functie of worden ingezet als middel om bodemdaling tegen te gaan. Ook is het mogelijk om zonneparken te combineren met (extensief) ecologisch of agrarisch medegebruik. De investeringsimpuls rond zonneparken wordt zo `gevangen' voor bredere maatschappelijke belangen. Het is van belang dat de ruimtelijke spelregels open staan voor kansrijke en waardevolle initiatieven en deze niet belemmeren. In de huidige situatie kan dit wel het geval zijn, bijvoorbeeld wanneer een initiatief niet (of onvoldoende) aansluit op bestaand stedelijk gebied of niet voldoet aan de hoogte-norm van 1,50 meter.

Figuur 16: Voorbeelden van meekoppelkansen rond zonneparken (bron: publicatie Ruimte in het Klimaatakkoord, juli 2018) >



5 Conclusies en aanbevelingen

Dit hoofdstuk vat de belangrijkste conclusies van deze herijking samen. Deze conclusies gaan vergezeld van concrete beleidsaanbevelingen aan het provinciaal bestuur.

Zonneparken in het bredere energie-perspectief

Om de energietransitie-doelstellingen te behalen is in Noord-Holland een belangrijke rol weggelegd voor zonne-energie. En daarmee ook voor het provinciaal beleid daaromtrent. Met oog op het aanstaande Klimaatakkoord en de bijbehorende Regionale Energiestrategieën (RES) is het van belang dat regio's vooruit kunnen met het provinciaal beleid voor "zon". Dit zal voldoende perspectief en ruimte moeten bieden.

Het ruimtelijk beleid van de provincie Noord-Holland maakt een onderscheid tussen zonne-energie in het landelijk gebied en zonne-energie in binnenstedelijk gebied & nutsfuncties. Het denken over zonne-energie in landelijk gebied, de insteek van deze herijking, kan niet los worden gezien van de aanzienlijke mogelijkheden in binnenstedelijk gebied en via nutfuncties (o.a. water, infrastructuur). Hoewel de hoeveelheid zonnestroom daar gestaag toeneemt, resteert er nog altijd een aanzienlijk potentieel (circa 96% van de in 2016 berekende potentie). Via diverse activiteiten en beleidsinstrumenten zet de provincie Noord-Holland in op het verzilveren van dit potentieel. Gelet op de stand van zaken en de toenemende druk op de energie-opgave verdient het echter aanbeveling te zoeken naar aanvullende versnellingsinstrumenten.

In ieder geval verdienen `zon op water' en `zon langs infra' daarbij bijzondere aandacht. Niet alleen vanwege de provinciale sturingsmogelijkheden aldaar, maar ook vanwege het energetisch potentieel dat hier te behalen valt. Denk bijvoorbeeld aan de aanmerkelijke kansen voor zonne-energie in het Marker- en IJsselmeergebied, een mogelijkheid die zich in het kader van de Gebiedsagenda IJsselmeer aandient. Ander voorbeeld zijn de mogelijkheden voor intensieve inzet op zonne-energie via het infra-areaal van de provincie Noord-Holland. Via de directie Beheer & Uitvoering worden de mogelijkheden reeds verkend, maar er kunnen verdere stappen worden gezet richting concrete uitvoering. Ook daar waar de provinciale rol minder direct is, zoals rond bestaande daken, kan het opportuun zijn te komen tot aanvullende beleidsinstrumenten. Zo kan bijvoorbeeld worden gedacht aan een versnellingsinstrument voor de zogenaamde `middelgrote bedrijfsdaken', die tot op heden achterblijven in de zonne-energie-ontwikkeling. Onder meer de Regionale Energiestrategieën (RES) lenen zich om nieuwe samenwerkingen en arrangementen te verkennen.

Ondanks de grote potentie in het binnenstedelijk gebied en via nutsfuncties blijven zonneparken in het open landelijk gebied, in ieder geval op korte en middellange termijn, noodzakelijk om de energietransitie-doelen te behalen. Volgtijdelijkheid tussen binnenstedelijk gebied en landelijk gebied moet nog altijd worden afgewezen.

t.a.v. artikel 32a Provinciale Ruimtelijke Verordening

De kaderstellende rol die de provincie neemt met artikel 32a PRV wordt, over het algemeen, door onze partners gewaardeerd en sluit ook aan bij de uitgangspunten uit de Omgevingsvisie NH2050 die momenteel ter besluitvorming voor ligt. Het gaat dan om het uitsluiten van kwetsbare gebieden, het waarborgen van tijdelijkheid en het initiëren van locatie- en inpassingscriteria. Geadviseerd wordt dan ook om dit artikel in zijn huidige vorm te behouden. In het kader van de aanstaande Omgevingsverordening zal worden gewerkt aan een nieuwe, integrale verordening. Hierbij wordt

onder meer een vereenvoudiging van de provinciale beschermingsregimes verkend. Eventuele nieuwe inzichten uit het onderzoek naar de mogelijkheden voor duurzame energie in de Stelling van Amsterdam / Nieuwe Hollandse Waterlinie kunnen hier ook worden meegenomen.

t.a.v. de GS-Uitvoeringsregeling

De spelregels rond locatie, omvang en inpassing van zonneparken vormen nog altijd een belangrijke waarborg voor de provinciale belangen op het gebied van ruimtelijke kwaliteit, bodem, ecologie, landbouw en energie-infrastructuur. Er is echter een aantal aanvullende inzichten dat een plaats verdient binnen het provinciaal ruimtelijk beleid om parken met zoveel mogelijk kwaliteit te bewerkstelligen. Het gaat om extra criteria rond ruimtelijke kwaliteit (bovenop de uitgangpunten uit de Leidraad voor Landschap en Cultuurhistorie), aanvullende criteria voor de inpassing van zonneparken met aandacht voor bodem en ecologie en ten slotte het inspelen op de mogelijkheid om zonneparken te combineren met andere ruimtelijke opgaven (“meekoppelkansen”). Advies is de Uitvoeringsregeling op deze inzichten aan te scherpen. In bijlage I is een voorstel opgenomen voor de wijziging van de Uitvoeringsregeling op deze punten. Tevens kan een brochure “Kwaliteitsimpuls Zonneparken” worden opgesteld, een inspiratiedocument voor ontwikkelaars en gemeenten met goede voorbeelden (zie bijlage V voor een eerste *preview*).

Voorts kunnen de spelregels rond locatie, omvang en inpassing onder omstandigheden te rigide uitpakken. Zo kunnen de hoogte-eis (max. 1,50 m) en de locatie- en omvangeisen in de weg staan aan plannen met weldegelijk goede ruimtelijke kwaliteit of anderszins ruimtelijke meerwaarde, bijvoorbeeld op het gebied van ecologie, klimaatadaptatie of landbouw. De regeling voor “stimuleringsgebieden” voorziet in een nuttige maatwerkmogelijkheid, maar deze is nu alleen geschikt voor initiatieven groter dan 25 hectare.

Geadviseerd wordt om ten eerste een ruimere afwijkmogelijk op te nemen voor de hoogte-eis van 1,50 meter. In ieder geval kan in artikel 3 lid 1 worden gewijzigd dat niet het maaiveld van het perceel bepalend is, maar het maaiveld van de omgeving. Hiermee wordt beter aangesloten bij het doel van dit artikel, namelijk het behouden van openheid vanuit de omgeving. In artikel 3 lid 2 kan vervolgens worden toegevoegd dat van de hoogte-eis kan worden afgeweken indien dit bijdraagt aan ruimtelijke kwaliteit of anderszins ruimtelijke meerwaarde oplevert. In de Toelichting kan worden geschetst aan wat voor initiatieven wordt gedacht, maar het is van belang hier gemeenten ook de nodige beleidsruimte te gunnen.

Ten tweede wordt geadviseerd de “stimuleringsgebieden”-regeling te verbreden tot een meer algemene maatwerkvoorziening, gebaseerd op het uitgangspunt `meerwaarde voor de fysieke leefomgeving’. Hiermee wordt ook de nodige extra ruimte geboden aan zonnepark-ontwikkelingen, mits zij een bijdrage leveren aan de Noord-Hollandse ruimtelijke belangen. Het aanwijzen van Stimuleringsgebieden blijft een GS-bevoegdheid, waarmee verzoeken te allen tijde aan Gedeputeerde Staten moeten worden voorgelegd ter beoordeling. In bijlage I is een voorstel opgenomen, mede geïnspireerd op het ruimtelijk beleid van collega-provincies.

Colofon

Uitgave
Provincie Noord-Holland
Postbus 123 | 2000 MD Haarlem
Tel.: 023 514 31 43 | Fax: 023 514 40 40
www.noord-holland.nl
post@noord-holland.nl

Eindredactie
Provincie Noord-Holland | directie beleid
Sector Onderzoek & Informatie i.s.m. programma Transitie Energie en Grondstoffen

Gesproken partijen
Speciale dank aan de partijen die input en reactie hebben geleverd t.b.v. dit product: TenneT, Liander, LTO Noord, Greenport NHN, PWN, HHNK, WUR Wageningen, RIVM, ECN part of TNO, RVO, ministerie van EZK, collega-provincies en diverse initiatiefnemers, zon-ondernemers en Noord-Hollandse gemeenten

Haarlem, november 2018

Voorstel wijziging Uitvoeringsregeling

1. Voorstel wijzigingen
2. Integraal ontwerpbesluit nieuwe Uitvoeringsregeling
3. Overzicht belangrijkste wijzigingen

Voorstel wijzigingen

Naar aanleiding van de conclusies en beleidsadviezen uit het onderzoeksrapport “herijking ruimtelijk beleid zonneparken landelijk gebied” worden de volgende wijzigingen voorgesteld in de Uitvoeringsregeling opstellingen voor zonne-energie in het landelijk gebied:

I. Aanscherpen inpassingscriteria artikel 3 op ecologische inpassing en beheer.
II. Opnemen van een afwijkmogelijkheid voor de maximale hoogte van 1,50 meter indien dit ten goede komt aan de ruimtelijke kwaliteit of anderszins substantiële meerwaarde oplevert voor de fysieke leefomgeving.
III. De “stimuleringsgebieden”-regeling verbreden tot een meer algemene maatwerkvoorziening, ook geschikt voor parken kleiner dan 25 hectare.
IV. Integraal opnieuw vaststellen van de Uitvoeringsregeling (i.p.v. gedeeltelijk wijzigen) zodat er één integrale toelichting ontstaat, wat de overzichtelijkheid ten goede komt.

Integraal ontwerpbesluit nieuwe Uitvoeringsregeling

ONTWERPBESLUIT

Besluit van Gedeputeerde Staten van Noord-Holland van […], nr. 1142905/1142910, tot vaststelling van de Uitvoeringsregeling opstellingen voor zonne-energie in het landelijk gebied 2019

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland;

Gelet op artikel 32a, zesde lid, van de Provinciale Ruimtelijke Verordening;

Besluiten vast te stellen:

Uitvoeringsregeling opstellingen voor zonne-energie in het landelijk gebied 2019

Artikel 1 Begripsbepalingen en toepassingsbereik

1. In deze regeling wordt verstaan onder:
   a. bestaand stedelijk gebied: bestaand stedelijk gebied als bedoeld in artikel 1.1.1, eerste lid, onder h, van het Besluit ruimtelijke ordening;
   b. dorpslint: langgerekte lijn van aaneengesloten of op korte afstand van elkaar gelegen bebouwing ten behoeve van overwegend stedelijke functies;
   c. verordening: Provinciale Ruimtelijke Verordening.
2. Deze regeling is van toepassing op een opstelling voor zonne-energie in de provincie Noord-Holland die wordt mogelijk gemaakt op grond van artikel 32a, eerste lid, van de verordening.

Artikel 2 De locatie en omvang van de opstelling voor zonne-energie

1. De locatie voor de opstelling voor zonne-energie is aan minimaal één zijde aansluitend op bestaand stedelijk gebied of een dorpslint.
2. De omvang van de opstelling voor zonne-energie is:
   a. op een locatie die aan één zijde aansluitend is op bestaand stedelijk gebied of een dorpslint: maximaal 5 hectare;
   b. op een locatie die aan minimaal één zijde aansluitend is op bestaand stedelijk gebied of een dorpslint en daarnaast aan nog een andere zijde aansluitend op bestaand stedelijk gebied of een dorpslint, een rijksweg, provinciale weg of spoorweg: maximaal 10 hectare, of;
   c. op een locatie die aan minimaal één zijde aansluitend is op bestaand stedelijk gebied of een dorpslint en daarnaast aan nog twee andere zijden aansluitend op bestaand stedelijk gebied of een dorpslint, een rijksweg, provinciale weg of spoorweg: maximaal 25 hectare;

   met dien verstande dat van de maximale oppervlakten genoemd onder a tot en met c, kan worden afgeweken tot niet meer dan 10% van die oppervlakten indien dat noodzakelijk is uit overwegingen van ruimtelijke kwaliteit.
3. Onverminderd het tweede lid kan de oppervlakte van een opstelling voor zonne-energie niet groter zijn dan dat passend is binnen de uitgangspunten als bedoeld in artikel 15, eerste lid, van de verordening.
4. De locatie voor de opstelling voor zonne-energie is niet aansluitend op een reeds bestaande opstelling voor zonne-energie, tenzij sprake is van het aanvullen van een bestaande opstelling voor zonne-energie tot de maximale oppervlakte als bedoeld in het tweede en derde lid.

Artikel 3 Eisen aan de inpassing van de opstelling voor zonne-energie

1. De hoogte van een opstelling voor zonne-energie bedraagt niet meer dan 1,50 meter gemeten vanaf het gemiddelde straatpeil van de omliggende openbare wegen.
2. Van het bepaalde in het eerste lid kan worden afgeweken indien deze afwijking aantoonbaar:
   a. bijdraagt aan de ruimtelijke kwaliteit, of;
   b. anderszins substantiële meerwaarde oplevert voor de fysieke leefomgeving.
3. De bodem onder de opstelling wordt niet verhard of verdicht en wordt zoveel mogelijk ecologisch ingericht en beheerd.
4. De terreinafscherming en rand van de opstelling voor zonne-energie zijn passend in de omgeving en worden zoveel mogelijk ecologisch ingericht en beheerd.
5. De afstand tussen de opstelling voor zonne-energie en woonbebouwing bedraagt minimaal 50 meter.

Artikel 4 Stimuleringsgebieden zonne-energie

1. Stimuleringsgebieden zonne-energie zijn gebieden waar van de locatie- en omvangcriteria uit artikel 2 kan worden afgeweken, omdat meer grootschalige of afwijkend gelegen opstellingen voor zonne-energie hier passend zijn binnen de regionale ruimtelijke- en energetische beleidsuitgangspunten of een substantiële meerwaarde opleveren voor de fysieke leefomgeving.
2. Stimuleringsgebieden zonne-energie zijn geometrisch begrensde gebieden zoals aangeduid in bijlage 1.
3. In stimuleringsgebieden zonne-energie is voor een opstelling voor zonne-energie artikel 2 niet van toepassing.

Artikel 5 Slotbepaling en citeertitel

1. Deze regeling wordt aangehaald als: Uitvoeringsregeling opstellingen voor zonne-energie in het landelijk gebied 2019.
2. De Uitvoeringsregeling opstellingen voor zonne-energie in het landelijk gebied wordt ingetrokken.
3. Deze uitvoeringsregeling treedt in werking met ingang van de eerste dag na de datum van uitgifte van het provinciaal blad waarin het wordt geplaatst.

Haarlem, [datum vaststelling door Gedeputeerde Staten]

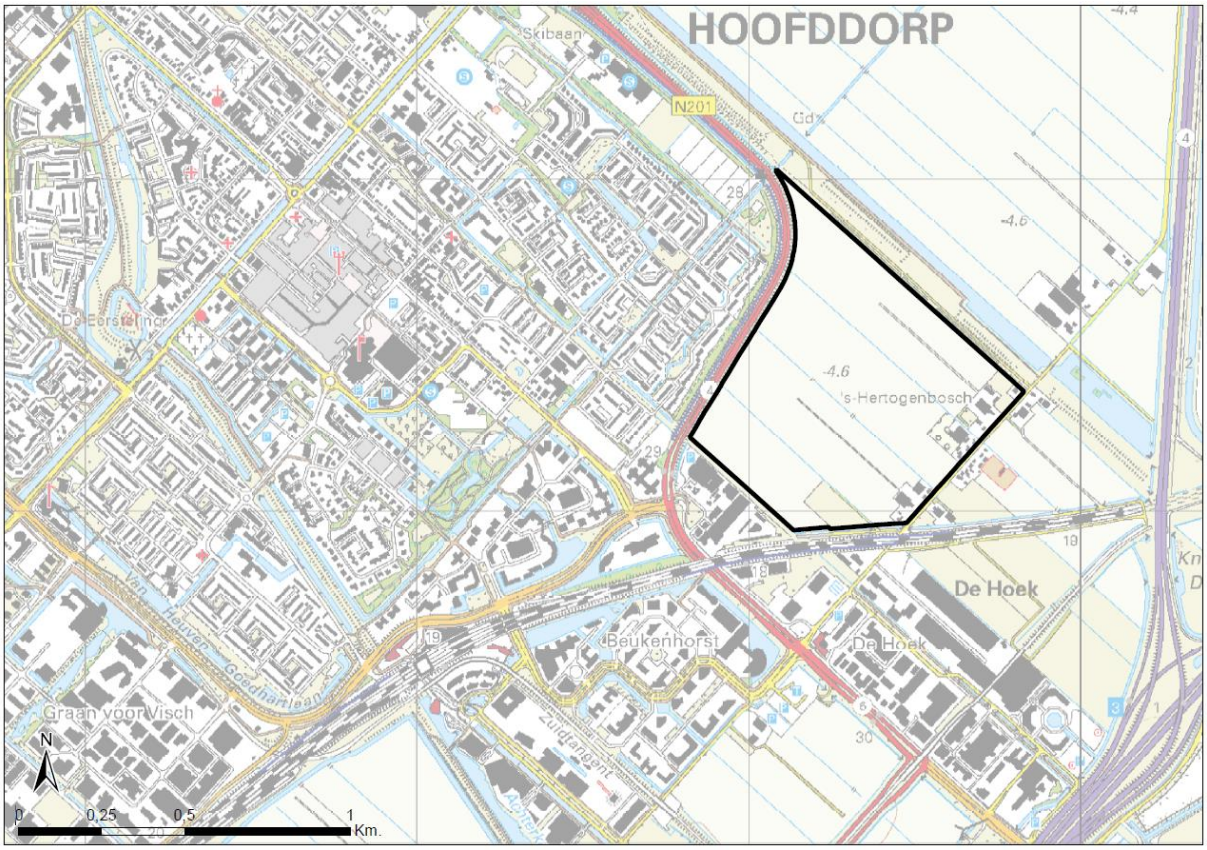
Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,

J.W. Remkes, voorzitter. [of plaatsvervangend voorzitter]

R.M. Bergkamp, provinciesecretaris. [of plaatsvervangend provinciesecretaris]

BIJLAGE 1 Stimuleringsgebieden zonne-energie

A. Stimuleringsgebied zonne-energie Groene Hoek



Toelichting

ALGEMEEN
De Provincie Noord-Holland heeft opstellingen voor zonne-energie in het landelijk gebied onder voorwaarden ruimtelijk mogelijk gemaakt middels artikel 32a van de Provinciale Ruimtelijke Verordening. Dit artikel bevat in het zesde lid een delegatiebepaling aan Gedeputeerde Staten (GS) om nadere regels te stellen over in ieder geval de locatie, omvang en inpassing van opstellingen voor zonne-energie. GS hebben hieraan uitvoering gegeven met de onderhavige Uitvoeringsregeling `opstellingen voor zonne-energie in het landelijk gebied 2019'. Beide regelingen tezamen vormen de ruimtelijke spelregels voor zonne-opstellingen in Noord-Holland.

ARTIKELSGEWIJS

Artikel 1
In dit artikel wordt een aantal begrippen gedefinieerd. In lid 1 onder b is de verstedelijkingsstructuur "dorpslinten" opgenomen. Onder dorpslint wordt verstaan een langgerekte lijn van aaneengesloten of op korte afstand van elkaar gelegen bebouwing ten behoeve van overwegend stedelijke functies. In de praktijk is een dergelijk dorpslint gelegen aan een weg, dijk of watergang. Het gaat om een lange reeks van meerdere hoofdgebouwen die tezamen een herkenbare lijn vormen in het landschap. De gebouwen zijn daarbij aaneengesloten of zodanig dicht bij elkaar gelegen, dat de lijn vanuit stedenbouwkundige en landschappelijke optiek niet wordt onderbroken. In dat geval is immers sprake van verspreid langs een weg gelegen gebouwen. De concrete maximale afstand die hierbij in acht moet worden genomen hangt af van de locatie, de schaal van het landschap en de schaal van de bebouwing. Een dorpslint bevat hoofdzakelijk stedelijke functies. Dit zijn functies die verband houden met wonen, bedrijven en voorzieningen (zie ook artikel 2 onder oo PRV). Met het woord hoofdzakelijk willen GS niet uitsluiten dat binnen een dergelijk dorpslint een enkele agrarische bedrijfswoning is opgenomen (mits deze ook aaneengesloten of op korte afstand van andere bebouwing is gelegen).
In lid 2 wordt het toepassingsbereik van deze Uitvoeringsregeling geregeld. De onderhavige uitvoeringsregeling is alleen van toepassing op opstellingen voor zonne-energie in het landelijk gebied als bedoeld in het eerste lid van artikel 32a van de verordening. De regeling is niet van toepassing op opstellingen voor zonne-energie in het kader van meervoudig ruimtegebruik als bedoeld in artikel 32a, vierde lid, van de verordening, te weten opstellingen voor zonne-energie op gronden met een bestemming voor nutsvoorzieningen, niet zijnde leidingtracés voor gas, water of elektriciteit, of voor infrastructuur voor weg, spoor, water en vliegverkeer.

Artikel 2
In dit artikel worden regels gesteld over de locatie en omvang van een opstelling voor zonne-energie. Doel is de karakteristieke openheid van het landschap te behouden, zoveel mogelijk aan te sluiten op de bestaande netinfrastructuur en de economische (agrarische) structuur van het landelijk gebied zo min mogelijk aan te tasten.
Een opstelling voor zonne-energie in het landelijk gebied is alleen toegestaan indien deze aan minimaal één zijde aansluit op bestaand stedelijk gebied of een dorpslint (lid 1). Onder bestaand stedelijk gebied wordt verstaan het bestaand stedelijk gebied als bedoeld in artikel 1.1.1, eerste lid, onder h, van het Besluit ruimtelijke ordening. Onder dorpslint wordt blijkens artikel 1, eerste lid, onder a van deze uitvoeringsregeling verstaan een langgerekte lijn van aaneengesloten of op korte afstand van elkaar gelegen bebouwing ten behoeve van overwegend stedelijke functies.
Het tweede en derde lid bepalen de maximaal toegestane omvang van de opstelling. Enerzijds wordt die bepaald door het aantal zijden van de opstelling dat aansluitend is op bestaand stedelijk gebied of bovenlokale infrastructuur (een rijksweg, provinciale weg of spoorweg). Daarbij geldt dat hoe meer een locatie aansluit op bestaand stedelijk gebied of de hiervoor genoemde infrastructuur, hoe groter de omvang van de opstelling mag zijn (lid 2). Van de in het tweede lid genoemde maximaal toegestane omvang kan met maximaal 10% worden afgeweken. Hierbij gaat het om afwijkingen die nodig zijn uit overwegingen van ruimtelijke kwaliteit, zoals bijvoorbeeld veroorzaakt door afwijkende verkavelingspatronen of om te komen tot een betere aansluiting op de omgeving. De afwijkingsmogelijkheid dient dan om een betere landschappelijke inpassing te realiseren.

Anderzijds wordt de maximale omvang bepaald door de eisen van ruimtelijke kwaliteit als bedoeld in artikel 15 van de verordening (lid 3). Deze eisen kunnen de op grond van het tweede lid maximaal toegestane omvang beperken. Met andere woorden, het is mogelijk dat de opstelling vanwege de ruimtelijke kwaliteit minder hectare mag omvatten dan op grond van de aansluiting op bestaand stedelijk gebied en infrastructuur geldt. Ruimtelijke kwaliteitseisen kunnen er dus toe leiden dat de omvang van een opstelling voor zonne-energie met maximaal 10 % wordt verruimd dan wel dat de omvang wordt beperkt voor zover dat nodig is op grond van het bepaalde in artikel 15 van de verordening.
Het vierde lid voorkomt dat na realisatie van een opstelling voor zonne-energie met de maximale oppervlakte als bedoeld in het tweede en derde lid, een nieuwe opstelling met de daarbij behorende maximale oppervlakte mogelijk kan worden gemaakt en op die manier de wenselijke maximale oppervlakte op een locatie wordt overschreden. Aansluiting op een reeds bestaande opstelling is wel toegestaan als met de bestaande opstelling de maximale oppervlakte nog niet is bereikt en deze wordt aangevuld tot de maximale oppervlakte als bedoeld in het tweede en derde lid. Een gefaseerde realisatie van een opstelling voor zonne-energie tot de maximaal toegestane oppervlakte is dus mogelijk.

Artikel 3
In dit artikel worden eisen gesteld aan de inrichting van een opstelling voor zonne-energie. Het artikel heeft als doel de bestaande ruimtelijke en ecologische kwaliteiten van het landelijk gebied op de locatie te behouden en zo mogelijk te versterken. De eisen vormen een aanvulling op het gestelde in artikel 15 van de verordening en de Leidraad voor Landschap en Cultuurhistorie 2018, specifiek voor opstellingen voor zonne-energie.
De hoogte-eis in het eerste lid is gesteld om te borgen dat een opstelling voor zonne-energie de openheid van het landschap ter plaatse niet onevenredig aantast. De technische inrichting van de locatie dient er in te voorzien dat de maximale hoogte van de opstellingen beperkt blijft tot maximaal 1 meter 50 gemeten vanaf het straatpeil van de omliggende openbare wegen. Het tweede lid regelt voor twee bijzondere situaties een afwijkmogelijkheid van deze hoogte-eis. Er kan worden afgeweken van de maximale hoogte als geregeld in het eerste lid, indien (a) een hogere hoogte ten goede komt aan de ruimtelijke kwaliteit of (b) een hogere hoogte een substantiële meerwaarde voor de fysieke leefomgeving oplevert. Bij de eerste afwijkmogelijkheid moet bijvoorbeeld worden gedacht aan ontwerpen waarbij hoogteverschillen bewust worden ingezet ten behoeve van de beleving. Bij de tweede afwijkmogelijkheid kan worden gedacht aan het koppelen van een opstelling voor zonne-energie aan andere opgaven in de fysieke leefomgeving, zoals op het gebied van landbouw (bijvoorbeeld het combineren van zonnepanelen met akkerbouw), biodiversiteit (bijvoorbeeld het combineren van zonnepanelen met natuurontwikkeling) of klimaatadaptatie (bijvoorbeeld het combineren van zonnepanelen met waterberging). Er dient in een omgevingsvergunning nadrukkelijk onderbouwd te worden waarom de hoogte-afwijking noodzakelijk is voor de beoogde functie en waarom deze een substantiële meerwaarde oplevert voor de fysieke leefomgeving. De inzet van grazers ten behoeve van het beheer van de opstelling bijvoorbeeld, vormt op zichzelf genomen onvoldoende `substantiële meerwaarde voor de fysieke leefomgeving'.
In het derde lid zijn eisen opgenomen ten aanzien van het behoud van de bestaande bodemstructuur. Het is uit oogpunt van de bodemkwaliteit en waterhuishouding onwenselijk dat de ondergrond waarop de opstellingen worden gerealiseerd op enigerlei wijze wordt verhard of verdicht ten behoeve van bouw, ontsluiting, onderhoud of fundering daarvan. Voorts wordt de bodem zoveel mogelijk ecologisch ingericht en beheerd teneinde de bodemkwaliteit en biodiversiteit te bevorderen. Dat wil zeggen het waar mogelijk bedekken van de bodem met extensieve vegetatie zoals kruidenrijk grasland of braakvegetatie (afhankelijk van de lokale bodemomstandigheden en doelsoorten) in combinatie met een extensief beheer.
In het vierde lid zijn eisen opgenomen ten aanzien van de inrichting en het beheer van de terreinafscherming en randen van de opstelling van zonne-energie. Om de schade voor landschap en natuur tot een minimum te beperken en zo mogelijk positieve effecten te sorteren wordt als eis gesteld dat de terreinafscherming en de randen van de zonne-energieopstelling zoveel mogelijk ecologisch wordt ingericht en beheerd. Daarbij gaat het om het realiseren van een ecologische rand, aangepast op de lokale doelsoorten en ruimtelijke situatie (bijvoorbeeld met kruidenrijk grasland, braakvegetatie, struweel, hagen of sloten) en een passeerbaarheid van het hekwerk voor kleine zoogdieren, reptielen en amfibieën, maar ondoordringbaarheid voor grote predatoren.
Het vijfde lid ten slotte bepaalt dat er een afstand van minimaal 50 meter moet zijn tussen woonbebouwing en de rand van de opstelling voor zonne-energie, in het geval een locatie aan

één of meer zijden aansluitend is op woonbebouwing. Deze eis dient om een acceptabele zichtafstand te garanderen ten behoeve van het woongenot.

Artikel 4
Zoals in de beleidsnota `Perspectief voor Zon in Noord-Holland' is aangekondigd, kunnen er op bepaalde locaties redenen zijn om van de locatie- en omvangregels uit artikel 2 af te wijken. Deze locaties worden *stimuleringsgebieden zonne-energie* genoemd. Het gaat om gebieden waar zonne-opstellingen met een grotere omvang of afwijkende ligging passend zijn gelet op de regionale ruimtelijke- en energetische beleidsuitgangspunten.
Het definiëren van stimuleringsgebieden is een vorm van maatwerk en gebeurt in overleg met de betrokken gemeente. In de maatwerk-afweging worden alle relevante gebiedspecifieke ruimtelijke- en energiebelangen meegewogen. In ieder geval speelt het aspect ruimtelijke kwaliteit een bepalende rol. Het gaat dan om de vraag of afwijkende opstellingen voor zonne-energie passend zijn bij het karakter van de betreffende locatie, gelet op de ambities en ontwikkelprincipes uit de Leidraad voor Landschap en Cultuurhistorie 2018. Maar ook andere belangen als ecologie, landbouw, lokaal draagvlak en bijdrage aan de energietransitie (productiecapaciteit, netaansluiting, innovativiteit) wegen mee. Als een afweging leidt tot de conclusie dat de criteria uit artikel 2 voor een bepaalde locatie onevenredig belemmerend werken, kan deze locatie als stimuleringsgebied worden opgenomen. In het bijzonder moet worden gedacht aan locaties waar middels opstellingen voor zonne-energie een substantiële bijdrage kan worden geleverd aan opgaven in de fysieke leefomgeving, bijvoorbeeld op het gebied van landbouw, biodiversiteit of klimaatadaptatie.
GS leggen de locatie en de omvang van stimuleringsgebieden zonne-energie vast door de geometrische begrenzing van de locatie op te nemen in bijlage 1 bij deze Uitvoeringsregeling. Deze geometrische begrenzing omvat tevens de locatie en omvang van de opstelling voor zonne-energie. De regels ten aanzien van de inpassing van de opstelling voor zonne-energie (artikel 3 van de Uitvoeringsregeling) zijn wel van toepassing. Ook artikel 32a PRV is onverkort van toepassing. Dit betekent dat ook in een stimuleringsgebied zonne-opstellingen alleen via een omgevingsvergunning voor een periode van maximaal 25 jaar kunnen worden vergund en dat stimuleringsgebieden niet liggen binnen Natuurnetwerk Nederland, werelderfgoed Stelling van Amsterdam, bufferzones of weidevogelleefgebieden.

Stimuleringsgebied zonne-energie Groene Hoek
Op 5 april 2017 heeft het college van de gemeente Haarlemmermeer per brief een verzoek tot stimuleringsgebied aangedragen voor de locatie "Groene Hoek". Het plan voor een zonnepark op de locatie Groene Hoek, Hoofddorp stamt al uit 2015. In maart 2016 heeft de gemeente omgevingsvergunning verleend voor een ontwikkeling van een zonnepark van 26,5 hectare in dit gebied. Op dat moment was er nog geen formeel provinciaal afwegingskader. Later is de wens ontstaan voor een uitbreiding tot 50 hectare. Groene Hoek ligt in het dynamische deel van de Haarlemmermeer, tussen Schiphol, Rijksweg A4 en Hoofddorp. Vanuit de gemeente Haarlemmermeer is er brede steun voor deze locatie. Onder andere vanwege haar geïsoleerde ligging ten opzichte van ander landelijk gebied; in dezen het gemeentelijk aangewezen agrarisch kerngebied van de Haarlemmermeer. Bovendien past dit initiatief binnen de lokale en regionale ambities voor duurzame energie. De wijze waarop het plan zal worden gerealiseerd voldoet verder - op de hoogte van de opstelling na - aan de randvoorwaarden die de provincie aan zonneparken stelt. Bovendien is het plan onderbouwd met een uitgebreid landschapsplan waarin een goede ruimtelijke inpassing in de omgeving is voorzien. De hoogte van 2 meter is strikt genomen strijdig met het beleid voor zon, maar de initiatiefnemer geeft in het landschapsplan overtuigend aan dat door de specifieke verlaagde ligging van het perceel ten opzichte van de omliggende wegen en bebouwing het met de hoogtebeperking bedoelde effect wél wordt gerealiseerd. Doordat het veld zo'n 40 cm onder straatniveau van de Rijnlanderweg ligt, blijft vanuit de woningen het zicht over het veld op ooghoogte behouden.

Overzicht belangrijkste wijzigingen

Onderstaand overzicht weergeeft de belangrijkste voorgestelde wijzigingen (in geel) ten opzichte van de vigerende Uitvoeringsregeling (vastgesteld: 31 oktober 2017):

Artikel 3 t/m 5:

Artikel 3 Eisen aan de inpassing van de opstelling voor zonne-energie

6. De hoogte van een opstelling voor zonne-energie bedraagt niet meer dan 1,50 meter gemeten vanaf het gemiddelde straatpeil van de omliggende openbare wegen.
7. Van het bepaalde in het eerste lid kan worden afgeweken indien deze afwijking aantoonbaar:
   c. bijdraagt aan de ruimtelijke kwaliteit, of;
   d. anderszins substantiële meerwaarde oplevert voor de fysieke leefomgeving.
8. De bodem onder de opstelling wordt niet verhard of verdicht en wordt zoveel mogelijk ecologisch ingericht en beheerd.
9. De terreinafscherming en rand van de opstelling voor zonne-energie zijn passend in de omgeving en worden zoveel mogelijk ecologisch ingericht en beheerd.
10. De afstand tussen de opstelling voor zonne-energie en woonbebouwing bedraagt minimaal 50 meter.

Artikel 4 Stimuleringsgebieden zonne-energie

4. Stimuleringsgebieden zonne-energie zijn gebieden waar van de locatie- en omvangcriteria uit artikel 2 kan worden afgeweken, omdat meer grootschalige of afwijkend gelegen opstellingen voor zonne-energie hier passend zijn binnen de regionale ruimtelijke- en energetische beleidsuitgangspunten of een substantiële meerwaarde opleveren voor de fysieke leefomgeving.
5. Stimuleringsgebieden zonne-energie zijn geometrisch begrensde gebieden zoals aangeduid in bijlage 1.
6. In stimuleringsgebieden zonne-energie is voor een opstelling voor zonne-energie artikel 2 niet van toepassing.

Artikel 5 Slotbepaling en citeertitel

4. Deze regeling wordt aangehaald als: Uitvoeringsregeling opstellingen voor zonne-energie in het landelijk gebied 2019.
5. De Uitvoeringsregeling opstellingen voor zonne-energie in het landelijk gebied wordt ingetrokken.
6. Deze uitvoeringsregeling treedt in werking met ingang van de eerste dag na de datum van uitgifte van het provinciaal blad waarin het wordt geplaatst.

In de toelichting:

Artikel 3
In dit artikel worden eisen gesteld aan de inrichting van een opstelling voor zonne-energie. Het artikel heeft als doel de bestaande ruimtelijke en ecologische kwaliteiten van het landelijk gebied op de locatie te behouden en zo mogelijk te versterken. De eisen vormen een aanvulling op het gestelde in artikel 15 van de verordening en de Leidraad voor Landschap en Cultuurhistorie 2018, specifiek voor opstellingen voor zonne-energie.
De hoogte-eis in het eerste lid is gesteld om te borgen dat een opstelling voor zonne-energie de openheid van het landschap ter plaatse niet onevenredig aantast. De technische inrichting van de locatie dient er in te voorzien dat de maximale hoogte van de opstellingen beperkt blijft tot maximaal 1 meter 50 gemeten vanaf het straatpeil van de omliggende openbare wegen. Het

tweede lid regelt voor een drietal bijzondere situaties een afwijkmogelijkheid van deze hoogte-eis. Er kan worden afgeweken van de maximale hoogte als geregeld in het eerste lid, indien (a) een hogere hoogte ten goede komt aan de ruimtelijke kwaliteit of (b) een hogere hoogte een substantiële meerwaarde voor de fysieke leefomgeving oplevert. Bij de eerste afwijkmogelijkheid moet bijvoorbeeld worden gedacht aan ontwerpen waarbij hoogteverschillen bewust worden ingezet ten behoeve van de beleving. Bij de tweede afwijkmogelijkheid kan worden gedacht aan het koppelen van een opstelling voor zonne-energie aan andere opgaven in de fysieke leefomgeving, zoals op het gebied van landbouw (bijvoorbeeld het combineren van zonnepanelen met akkerbouw), biodiversiteit (bijvoorbeeld het combineren van zonnepanelen met natuurontwikkeling) of klimaatadaptatie (bijvoorbeeld het combineren van zonnepanelen met waterberging). Er dient in een omgevingsvergunning nadrukkelijk onderbouwd te worden waarom de hoogte-afwijking noodzakelijk is voor de beoogde functie en waarom deze een substantiële meerwaarde oplevert voor de fysieke leefomgeving. De inzet van grazers ten behoeve van het beheer van de opstelling bijvoorbeeld, vormt op zichzelf genomen onvoldoende `substantiële meerwaarde voor de fysieke leefomgeving'.
In het derde lid zijn eisen opgenomen ten aanzien van het behoud van de bestaande bodemstructuur. Het is uit oogpunt van de bodemkwaliteit en waterhuishouding onwenselijk dat de ondergrond waarop de opstellingen worden gerealiseerd op enigerlei wijze wordt verhard of verdicht ten behoeve van bouw, ontsluiting, onderhoud of fundering daarvan. Voorts wordt de bodem zoveel mogelijk ecologisch ingericht en beheerd teneinde de bodemkwaliteit en biodiversiteit te bevorderen. Dat wil zeggen het waar mogelijk bedekken van de bodem met extensieve vegetatie zoals kruidenrijk grasland of braakvegetatie (afhankelijk van de lokale bodemomstandigheden en doelsoorten) in combinatie met een extensief beheer.
In het vierde lid zijn eisen opgenomen ten aanzien van de inrichting en het beheer van de terreinafscherming en randen van de opstelling van zonne-energie. Om de schade voor landschap en natuur tot een minimum te beperken en zo mogelijk positieve effecten te sorteren wordt als eis gesteld dat de terreinafscherming en de randen van de zonne-energieopstelling zoveel mogelijk ecologisch wordt ingericht en beheerd. Daarbij gaat het om het realiseren van een ecologische rand, aangepast op de lokale doelsoorten en ruimtelijke situatie (bijvoorbeeld met kruidenrijk grasland, braakvegetatie, struweel, hagen of sloten) en een passeerbaarheid van het hekwerk voor kleine zoogdieren, reptielen en amfibieën, maar ondoordringbaarheid voor grote predatoren.
Het vijfde lid ten slotte bepaalt dat er een afstand van minimaal 50 meter moet zijn tussen woonbebouwing en de rand van de opstelling voor zonne-energie, in het geval een locatie aan één of meer zijden aansluitend is op woonbebouwing. Deze eis dient om een acceptabele zichtafstand te garanderen ten behoeve van het woongenot.

Artikel 4
Zoals in de beleidsnota `Perspectief voor Zon in Noord-Holland' is aangekondigd, kunnen er op bepaalde locaties redenen zijn om van de locatie- en omvangregels uit artikel 2 af te wijken. Deze locaties worden *stimuleringsgebieden zonne-energie* genoemd. Het gaat om gebieden waar zonne-opstellingen met een grotere omvang of met een afwijkende ligging passend zijn gelet op de regionale ruimtelijke- en energetische beleidsuitgangspunten. Het definiëren van stimuleringsgebieden is een vorm van maatwerk en gebeurt in overleg met de betrokken gemeente. In deze maatwerk-afweging worden alle relevante gebiedspecifieke ruimtelijke- en energiebelangen meegewogen. In ieder geval speelt het aspect ruimtelijke kwaliteit een bepalende rol. Het gaat dan om de vraag of afwijkende opstellingen voor zonne-energie passend zijn bij het karakter en de dynamiek van de betreffende locatie, ook gelet op de uitgangspunten uit de Leidraad voor Landschap en Cultuurhistorie 2018. Maar ook andere belangen als ecologie, landbouw, energie (als: productiecapaciteit, netaansluiting, innovativiteit) en lokaal draagvlak wegen mee. Als een afweging leidt tot de conclusie dat de criteria uit artikel 2 voor een bepaalde locatie onevenredig belemmerend werken, kan deze locatie als stimuleringsgebied worden opgenomen. In het bijzonder moet worden gedacht aan locaties waar middels opstellingen voor zonne-energie een substantiële bijdrage kan worden geleverd aan opgaven in de fysieke leefomgeving, bijvoorbeeld op het gebied van landbouw, biodiversiteit of klimaatadaptatie.
GS leggen de locatie en de omvang van stimuleringsgebieden zonne-energie vast door de geometrische begrenzing van de locatie op te nemen in bijlage 1 bij deze Uitvoeringsregeling. Deze geometrische begrenzing omvat tevens de locatie en omvang van de opstelling voor zonne-energie. De regels ten aanzien van de inpassing van de opstelling voor zonne-energie (artikel 3 van de Uitvoeringsregeling) zijn wel van toepassing. Ook artikel 32a PRV is onverkort

van toepassing. Dit betekent dat ook in een stimuleringsgebied zonne-opstellingen alleen via een omgevingsvergunning voor een periode van maximaal 25 jaar kunnen worden vergund en dat stimuleringsgebieden niet liggen binnen Natuurnetwerk Nederland, werelderfgoed Stelling van Amsterdam, bufferzones of weidevogelleefgebieden.

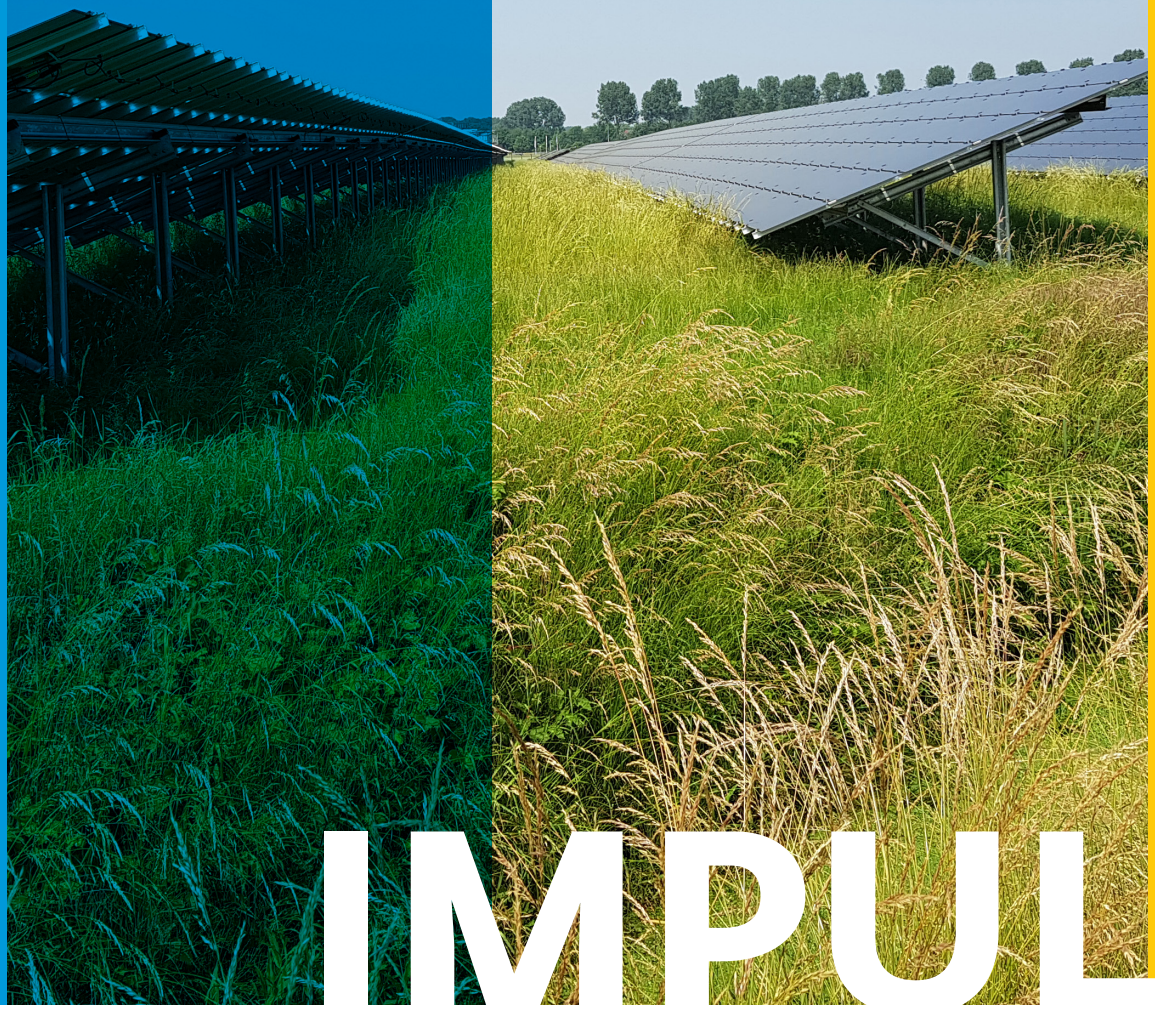
Provincie Noord-Holland

ENERGIE EN RUIMTE

Kwaliteitsimpuls Zonneparken

Inpassing in het Noord-Hollandse landschap

Haarlem, november 2018



IMPULS

NEW

INHOUD

Leeswijzer

1. Begrippen
2. Integrale kijk op zonneparken
3. Locatiekeuze
4. Inpassing
5. Invulling
6. Randzone
7. Bodem
8. Nazorg

Afbeelding omslag: Eigen fotomateriaal, Zonnepark de Groene Hoek






PREV

LEESWIJZER

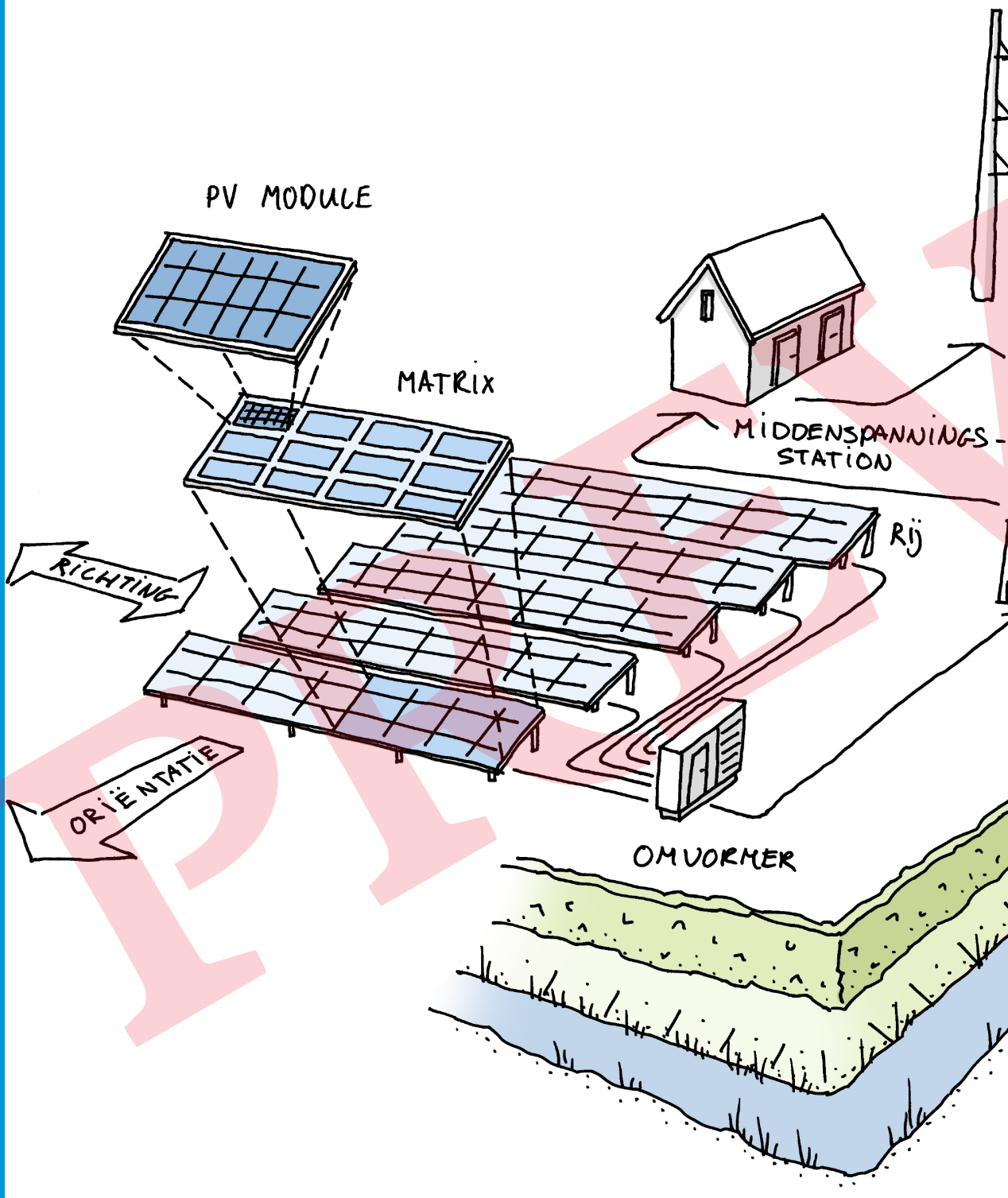
De provincie Noord-Holland werkt, samen met haar partners, aan een volledig hiernieuwbare energie-voorziening in 2050. De komende jaren zullen onze landschappen worden aangepast op de energievoorziening van de toekomst. Er zullen windmolens bijkomen, evenals warmtenetten, geothermische installaties en niet te vergeten: zonnepanelen! In ieder geval zo veel mogelijk zonnepanelen op daken en op andere plekken in de gebouwde omgeving. Maar ook zonneparken in de `groene' omgeving zijn onmisbaar om de energietransitie te kunnen maken.

De provincie streeft dan wel naar zonneparken met een zo hoog mogelijke bijdrage aan de fysieke leef-omgeving. Zonneparken die passen in het Noord-Hollandse landschap en die inspelen op de opgaven die daar leven. Deze brochure dient als inspiratiedocument voor gemeenten, initiatiefnemers en andere betrokkenen om zo de ruimtelijke kwaliteit van zonneparken te verbeteren.

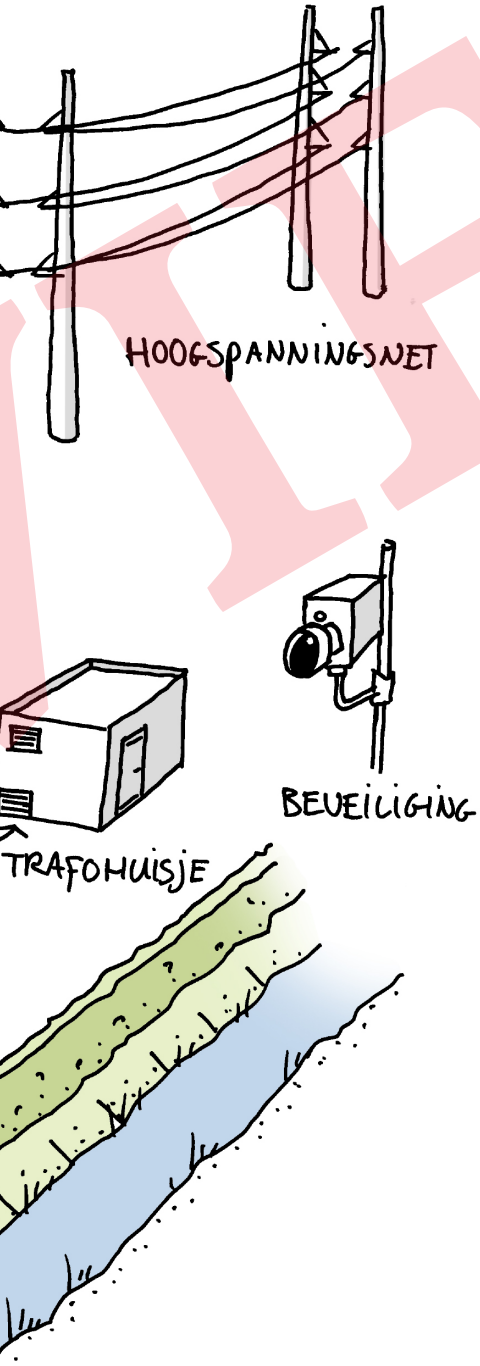
VIEW



BEGRIPPEN



PROEF



Begrippen

Hieronder zijn de belangrijkste ruimtelijke elementen geschetst die de zo typische verschijningsvorm van een zonnepark in het landschap bepalen. Daarmee vormen deze elementen centrale begrippen in deze kwaliteitsimpuls. Bij het ontwerpen van een zonnepark moet goed worden nagedacht over de inpassing van deze elementen en het zonneveld als geheel in zijn omgeving. Het verdient aanbeveling alle relevante elementen uit te beelden in het ontwerp.

Inpassing

Met inpassing wordt de relatie van het zonneveld/kavel tot de omgeving bedoeld. Onderdelen hiervan zijn verkavelingspatronen, landschappelijke richting, openheid en afstanden tussen veld en omliggende objecten.

Invulling

Met invulling wordt de inrichting van het zonneveld op het kavel bedoeld. Onderdelen hiervan zijn de letterlijke invulling en opdeling, plaatsing van elementen, onderlinge afstanden, oriëntatie, richting en verschijningsvorm.

Aansluitingsonderdelen

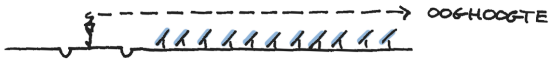
Hoogspanningsnet
Middenspanningsstation
Transformatorhuis (Trafo)

Veldonderdelen

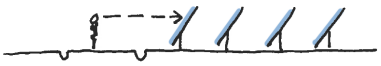
Veldopstelling
Randzone, Bodem
(Paneel-) Rij, Matrix en Module
Omvormer
Transformatorhuis (trafo)
Beveiligings-elementen (bijvoorbeeld camera's)
Verlichting
Verankering
Constructie

VIEW

4 INPASSING & INVULLING

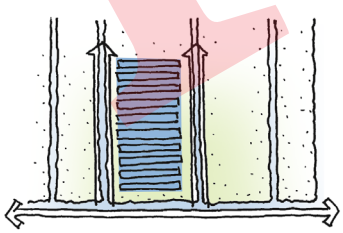


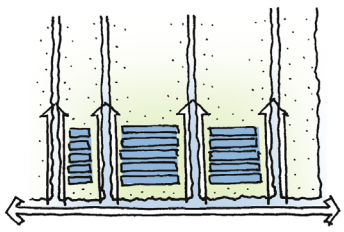
Behoud de openheid van het landschap door niet boven ooghoogte (1,50m) te ontwikkelen.

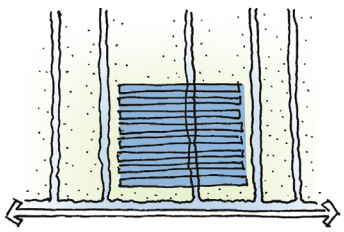


Zonnepanelen waar men niet overheen kan kijken zijn niet wenselijk.





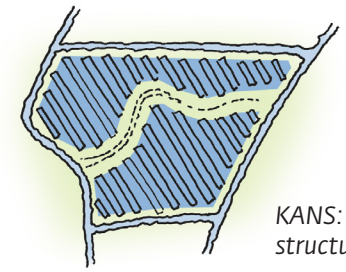




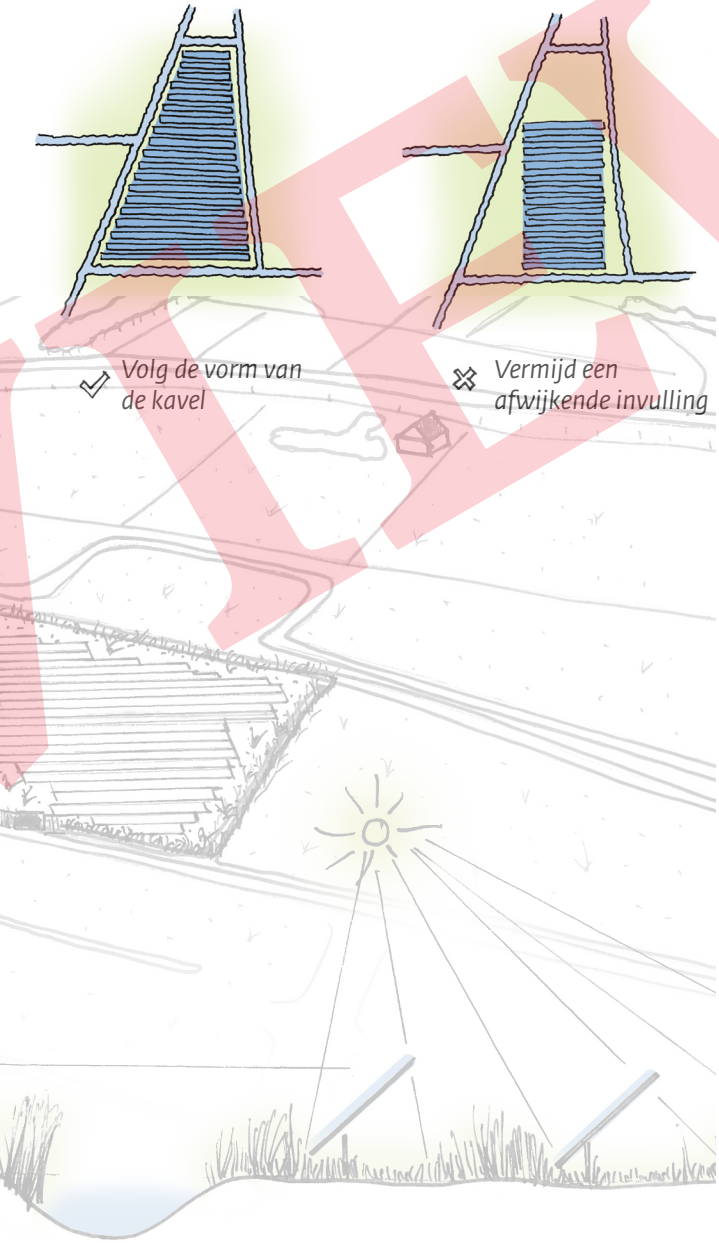
Houd kavelsloten en verkavelingspatronen zicht. Behoud doorzichten over de kavelsloten.

Vermijd het dempen van kavelsloten

PREVIEW



KANS: Maak historische structuren zichtbaar



Volg de vorm van de kavel

Vermijd een afwijkende invulling

Inpassing & Invulling

Na het bepalen van een locatie, volgt de inpassing van de zonne-opstelling in het lokale landschap. Hierbij is het streven om ten opzichte van het onderliggende landschap een zo natuurlijk en logisch mogelijke opbouw te hanteren en daarmee een positieve bijdrage* te leveren aan de locatie.

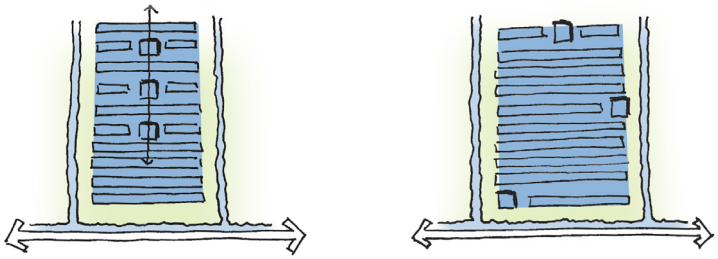
Om te zorgen dat zonnevelden zich zo goed mogelijk voegen naar de lokale context, zijn er een aantal aandachtspunten van belang:

- Volg de landschappelijke structuren (slotenpatronen, verkavelingen, beplanting, hoogteverschillen) of breng historische landschappelijke structuren terug in de hoofdvorm van de opstelling.

- Behoud de openheid van het landschap op ooghoogte door, in beginsel, niet hoger te ontwikkelen dan 1,50 meter, gezien vanaf de openbare weg in de omgeving. Hierbij niet enkel te denken aan de opstelling van zonnepanelen maar tevens aan de bijkomende elementen zoals omvormers en transformatoren.

- Plaats de bijkomende objecten (omvormers, transformatoren, aansluitingsplaatsen) in een logische en geordende wijze in het veld en verwerk deze in het ontwerp. Voorkom (verzamelingen van) dergelijke objecten aan de randen van het zonnepark.

- Zorg dat landschappelijke structuren zoals sloten, hoogteverschillen of verkavelingsstructuren zichtbaar blijven door deze te benadrukken met laag struweel, rietkragen of extra brede openingen (groter dan 10meter).



Plaats voorzieningen (zoals trafohuisjes) op zo'n manier dat ze zo min mogelijk zicht ontnemen.

Vermijd voorzieningen aan de randen of vooraan de kavel

*hierbij wordt gekeken naar de volgende eigenschappen: Energetisch, Maatschappelijk, Ruimtelijk, Financieel, Ecologisch, enz.

HAARLEM, NOVEMBER 2018

Colofon

Uitgave
Provincie Noord-Holland
Postbus 123 | 2000 MD Haarlem
Tel.: 023 514 31 43 | Fax: 023 514 40 40
www.noord-holland.nl
post@noord-holland.nl

Eindredactie
Provincie Noord-Holland
Directie Beleid | Sector Integrale Opgave en Transities

Bijlage III Chronologisch overzicht beleidsvoorbereiding 2016

Datum	Actoren	Mijlpaal
24 november 2014	Statencommissie R&M	op grond van motie M28.2014 het besluit om het ruimtelijk kader terug te trekken.
28 oktober 2015	Werkcongres met externen	Inventarisatiediscussie
29 oktober 2015	Statencommissie RWW	Bespreking Plan van Aanpak ruimtelijk beleidskader zonneparken
18 december 2015	Externe bestuurlijke bijeenkomst	
25 januari 2016	Statencommissie RWW	Technische briefing + verslag bestuurlijke bijeenkomst
25 februari 2016	Bijeenkomst gemeenten, partners, initiatiefnemers en leden PS	
21 maart 2016	Statencommissie RWW	Oordeelsvorming OntwerpBeleid
1 april 2016-12 mei 2016		Tervisielegging OntwerpBeleid
13 juni 2016	Statencommissie RWW	Bespreking Statenvoordracht
27 Juni 2016	Provinciale Staten	Besluitvorming Beleid incl. aanvulling PRV
12 juli 2016	Gedeputeerde Staten	Vaststelling Uitvoeringsregeling opstellingen voor zonne-energie in het landelijk gebied
21 juli 2016	Provinciale Staten	Wijziging Provinciale Ruimtelijke Verordening
31 oktober 2017	Gedeputeerde Staten	Wijziging Uitvoeringsregeling voor zonne-energie in het landelijk gebied

Bijlage IV Gemeentelijke enquête

In het provinciale beleid voor zonneparken is een centrale uitvoerende rol toebedacht aan de gemeenten. Om een beeld te krijgen hoe de Noord-Hollandse gemeenten denken over de effectiviteit van het provinciale beleid is een enquête onder alle 47 Noord-Hollandse gemeenten uitgezet.

1. Achtergrond

De enquête is begin juni 2018 via email verspreid. Na 2 weken is een reminder verzonden aan de gemeenten die nog niet gereageerd hadden. Vervolgens is nog 1x een reminder gestuurd. Uiteindelijk is de enquête voor 37 gemeenten ingevuld. Niet alle gemeenten bleken bekend met het provinciaal beleid. Vier gemeenten (Amsterdam, Haarlem, Heemstede en Heemskerk) hebben te kennen gegeven geen ervaring te hebben. Drie andere gemeenten (Hoorn, Uithoorn en Haarlemmerliede) geven aan geen of beperkte mogelijkheden te hebben voor zonneparken in het landelijk gebied. Dit hoofdstuk doet dus verslag van de opvattingen van 30 van de 47 Noord-Hollandse gemeenten.

2. Rapportcijfer

De gemeenten zijn gevraagd het provinciale beleid in algemene zin te beoordelen met behulp van een rapportcijfer op een schaal van 1 tot en met 10. Zij waarderen het provinciale beleid met een voldoende. Het gemiddelde van het door de gemeenten gegeven rapportcijfer is 6,3. Het laagst gegeven cijfer is 4 (Texel en Beemster) en het hoogste cijfer is 8 (Diemen, Medemblik en Wijdemeren).

3. Ervaringen m.b.t. proces en uitvoering

In de afgelopen twee jaar is er ervaring opgedaan met het provinciale beleid inzake zonneparken. Het betreft hier een relatief nieuw beleidsonderwerp, waarover de eerste praktijkervaringen nu genoteerd kunnen worden.

Zo wordt het door de gemeente Edam-Volendam lastig gevonden om de betreffende dossiers bij de juiste ambtenaren binnen de provincie aanhangig te maken. De ontwikkeling van zonneparken raakt zowel aan het energiebeleid, het ecologisch beleid als het landschappelijk beleid. En de ambities van deze stromingen conflicteren soms met elkaar. Het verdient aanbeveling om een vast ambtelijke contactpersoon aan te wijzen.

De ruimtelijke spelregels worden over het algemeen voldoende `helder' bevonden, maar de vindbaarheid kan verbeterd worden. Ook is er behoefte aan een meer eenduidige ingang bij de provincie om vragen te stellen over de spelregels.

4. Ervaringen m.b.t. de spelregels

Zonnepark-ambities

Het is voor een aantal gemeenten twijfelachtig of met de huidige provinciale beleidsregels de afspraken uit het Klimaatakkoord haalbaar zijn. Zo is de gemeente Purmerend van mening dat om de benodigde energie duurzaam op te wekken meer ruimte geboden moet worden aan zonneparken

dan nu het geval is. De gemeenten Amstelveen en Purmerend vinden het opvallend dat de provincie geen ambitie heeft vastgesteld die mede de ruimtelijke mogelijkheden bepaalt, zoals bij 'Wind op land'.

Vraag naar meer maatwerk
Een volgende, door meerdere gemeenten aangegeven knelpunt, zijn de beperkte mogelijkheden voor maatwerk binnen het provinciale beleid. Een breed gevoeld knelpunt is dat de generieke provinciale spelregels (die voor heel Noord-Holland gelden) zich in een aantal gevallen niet goed verhouden tot de lokale en specifieke omstandigheden. De provincie hanteert de 'one size fits all' benadering voor heel Noord-Holland. Daarbij zijn de locatie-eisen vooraf bepaald en in algemene regels vastgelegd in de Provinciaal Ruimtelijke Verordening. Men heeft echter behoefte aan een systeem waarbij de afwegingen zoveel mogelijk lokaal kunnen plaatsvinden.

Zo zijn er potentiele locaties die vrijwel volledig uit het zicht liggen door bijvoorbeeld bosschages, maar die niet binnen de provinciale regels passen, geeft de gemeente Langedijk aan. Ook komt het voor dat er een spanningsveld optreedt tussen het gewenste maatschappelijk draagvlak en de spelregels inzake de omvang en situering van de locatie van een zonnepark. Gemeenten wijzen er op dat de aansluiting van zonneparken op bestaand stedelijk gebied door aanwonenden juist veelal als negatief wordt ervaren. Ook is daarbij als tegenargument gebruikt het standpunt van 'Mooi Noord-Holland' dat een zonnepark 'los' in het landelijke gebied, mits goed ingepast, wel mogelijk zou zijn (gemeente Koggenland). De gemeente Uithoorn doet de suggestie de mogelijkheden in delen rondom de Stelling van Amsterdam, maar niet direct grenzend aan de omgeving van de hoofdverdedigingslijn (de Vuurlijn en de forten), onder voorwaarde dat het netjes wordt ingepast in de ruimte, met mooie bosjes eromheen o.i.d.). Ook de gemeenten Zaanstad en Wijdemeren zien verschillende mogelijkheden binnen hun grondgebied en vinden het provinciale beleid te rigide. De gemeente Zaanstad doet verder de suggestie om te werken met tijdelijke parken die verplaatst kunnen worden. Het verdient volgens gemeenten aanbeveling het aantal spelregels te verminderen en/of de mogelijkheden van afwijking van de regels nader te omschrijven.

Hoofdbelang van de provincie is het toestaan van zonneparken waarbij rekening wordt gehouden met de ruimtelijke kwaliteit. Uit de evaluatie komt naar voren dat de vigerende spelregels hiervoor in de praktijk niet allemaal even effectief zijn. Door de gemeente Texel wordt voorgesteld de huidige spelregels die vooral gericht zijn op situering en inrichting van zonneparken te vervangen door ontwerpprincipes die meer gericht zijn op vormgeving en inrichting en minder op de locatiekeuze. Daarmee wordt volgens de gemeente de gewenste beleidsruimte geboden om met maatwerk te komen tot een goede ruimtelijke inpassing.

5. Vragenlijst enquête

1. **Uw Naam …….**
2. **Organisatie onderdeel ……**
3. **Email adres: ……..**
4. **Voor welke gemeente werkt u? ……**

5. **Postcode ……**

---

6. **Bent u bekend met het beleid inzake zonneparken in het landelijk gebied?**

Ja/Nee

[INDIEN NEE]

Wilt u de mail met de link van de vragenlijst dan doorsturen naar de juiste collega?

---

7. **Graag uw mening over de volgende stellingen:**

	Eens	Gedeeltelijk eens	Neutraal	Gedeeltelijk oneens	Oneens	Geen mening
Het provinciale beleid inzake zonneparken in het landelijke gebied heeft een toegevoegde waarde						
Het provinciaal beleid inzake zonneparken biedt voldoende ruimte voor maatwerk						
*In natuurgebieden dient het realiseren van zonneparken **niet** mogelijk te zijn*						
*In kwetsbare landschappen zoals de bufferzones rond Amsterdam en het UNESCO Werelderfgoed Stelling van Amsterdam dient het realiseren van zonneparken **niet** mogelijk te zijn*						
Het provinciale beleid is te stringent voor zonneparken in het landelijke gebied van mijn gemeente						
Binnen mijn gemeente zijn zonneparken in het landelijke gebied goed in te passen						
De aanwezigheid van maatschappelijk draagvlak voor zonneparken is essentieel						
Gemeenten moeten zich maximaal inspannen om zon op daken mogelijk te maken						
Gemeenten moeten zich maximaal inspannen om zon in combinatie met andere stedelijke functies mogelijk te maken						
Mijn gemeente heeft eigen beleid vastgesteld ten aanzien van zonneparken						
Mijn gemeente neemt een actieve rol aan bij het ontwikkelen van zonneparken						

---

8. **Toelichting op de antwoorden van vraag 7:**

…….

---

9. **De provincie heeft bij het beleid voor zonneparken een aantal doelen voor ogen. Kunt u per doel uw oordeel geven over de mate waarin het provinciale doel volgens u geslaagd is?**

	Slecht	Matig	Voldoende	Goed	Geen mening
De ruimtelijke spelregels zijn helder					
De provinciale taken zijn helder					
De rolverdeling tussen gemeenten en provincie is helder					
Het te volgen proces is duidelijk					
De ruimtelijke spelregels zijn makkelijk vindbaar					
Het is duidelijk waar aanvullende informatie kan worden opgevraagd					
De provincie biedt de helpende hand					

---

10. Toelichting op de antwoorden van vraag 9:

…….. [max 400 tekens]

---

11. **De provincie hanteert bindende ruimtelijke spelregels in haar beleid. Kunt u per spelregel aangeven de mate van effectiviteit (nut en noodzaak) van de betreffende regel? Hiervoor geldt een schaal van 1 (niet effectief) tot en met 5 (zeer effectief).**

	1	2	3	4	5
Verplichte aansluiting op Bestaand Stedelijk Gebied					
Verplichte aansluiting op bestaande weginfrastructuur					
Een maximale omvang van 5, 10 of 25 hectare, afhankelijk van de ligging ten opzichte van het stedelijke gebied					
Een maximale hoogte van 1,50 meter					
Minimale afstand tot bestaande bebouwing van 50 meter					
Geen verharding van de bodem					
Een gebiedseigen inpassing					
Behoud van waardevolle landschappelijke zichtlijnen					

---

12. Toelichting op de antwoorden van vraag 11:

…….. [max 400 tekens]

---

13. **Kunt u een generiek rapportcijfer geven voor het provinciale beleid inzake zonneparken op een schaal van 1-10?**

……

---

14. **Kunt u het gegeven rapportcijfer toelichten?**

----------[max 400 tekens]

---

15. **Zijn er in uw gemeente al omgevingsvergunningen voor zonneparken verstrekt (peildatum 1 juni 2018)?**

Ja/Nee/Weet niet

---

16. **Zo ja vraag 15: svp per afgegeven vergunning aangeven:**

	Naam park	*Bruto omvang park in ha.*
1	***----------***	***----------***
2	***----------***	***----------***
3	***----------***	***----------***
	----------	***----------***

---

17. **Indien vraag 16 van toepassing, welke parken zijn al gerealiseerd (nummer)? ……**

---

18. **Indien vraag 17 van toepassing: In welke mate wordt naar uw mening de ruimtelijke kwaliteit van het landelijke gebied in uw gemeente door dit zonnepark aangetast?**

- *Zeer grote mate*
- *Grote mate*
- *Kleine mate*
- *Zeer kleine mate*

---

19. **Zijn er in uw gemeente kansrijke initiatieven voor nieuwe zonneparken?**

Ja/nee/weet niet

---

20. Zo ja vraag 19

Aantal parken *Totale bruto omvang in ha*

--- ---

---

21. Ten slotte, ziet u mogelijke verbeteringen van het provinciaal beleid of zijn er andere zaken die u de provincie wilt meegeven over zonneparken?

- *Geen verbeteringen*
- *De volgende verbeteringen……..[max 400 tekens]*

---

22. Wenst u naar aanleiding van deze vragen nog telefonisch contact?

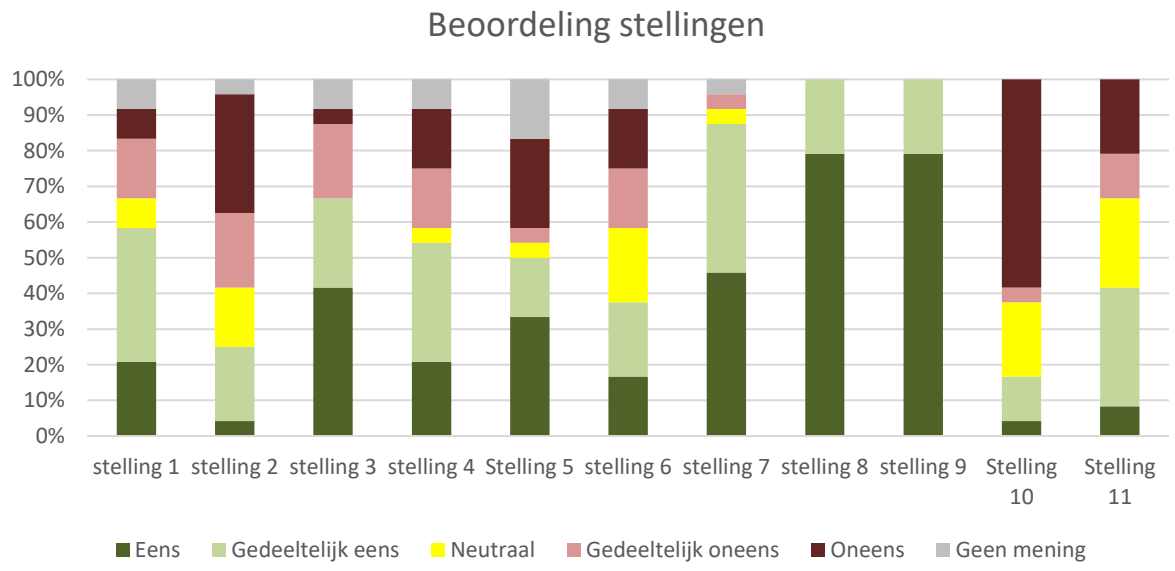
Ja/Nee

Zo ja, telefoonnummer: …….

6. Uitgebreid overzicht resultaten

Stellingen

Over 11 stellingen inzake het provinciale zonneparkenbeleid is de gemeentelijke mening gevraagd. De stellingen 1 tot en met 7 gaan over de verschillende aspecten van het provinciale beleid. De stellingen 8 tot en met 11 gaan meer over het gemeentelijke beleidsniveau. Er is voor de gevraagde scores gebruik gemaakt van een 5-puntsschaal (van 'Eens' tot en met 'Oneens'). De resultaten zijn:



	stelling 1	stelling 2	stelling 3	stelling 4	Stelling 5	stelling 6	stelling 7	stelling 8	stelling 9	Stelling 10	Stelling 11
Oneens	8,3%	33,3%	4,2%	16,7%	25,0%	16,7%	0,0%	0,0%	0,0%	58,3%	20,8%
Gedeeltelijk oneens	16,7%	20,8%	20,8%	16,7%	4,2%	16,7%	4,2%	0,0%	0,0%	4,2%	12,5%
Neutraal	8,3%	16,7%	0,0%	4,2%	4,2%	20,8%	4,2%	0,0%	0,0%	20,8%	25,0%
Gedeeltelijk eens	37,5%	20,8%	25,0%	33,3%	16,7%	20,8%	41,7%	20,8%	20,8%	12,5%	33,3%
Eens	20,8%	4,2%	41,7%	20,8%	33,3%	16,7%	45,8%	79,2%	79,2%	4,2%	8,3%
Geen mening	8,3%	4,2%	8,3%	8,3%	16,7%	8,3%	4,2%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%

Toelichting:

Stelling 1 Het provinciale beleid inzake zonneparken in het landelijke gebied heeft een toegevoegde waarde

Ruim 20% is het met deze stelling over de toegevoegde waarde eens en 37,5% is het gedeeltelijk eens.

Stelling 2 Het provinciaal beleid inzake zonneparken biedt voldoende ruimte voor maatwerk

Deze stelling over maatwerk scoort het minst positief van de elf gebruikte stellingen. Slechts 4% is het met de stelling eens en ruim 20% is het gedeeltelijk eens.

Stelling 3 In natuurgebieden dient het realiseren van zonneparken niet mogelijk te zijn

Ruim 40% is het met deze stelling over de natuurgebieden eens. En 25% is het gedeeltelijk eens.

Stelling 4 In kwetsbare landschappen zoals de bufferzones rond Amsterdam en het UNESCO Werelderfgoed Stelling van Amsterdam dient het realiseren van zonneparken niet mogelijk te zijn

Deze stelling over het beschermen van kwetsbare landschappen is minder positief beoordeeld dan stelling 3 (beschermen van natuurgebieden). 21% is het eens met deze stelling. En 33% is het gedeeltelijk eens.

Stelling 5 Het provinciale beleid is te stringent voor zonneparken in het landelijke gebied van mijn gemeente

Het aandeel 'geen mening' is bijna 17% en het hoogst in van alle 11 beoordeelde stellingen. Een aantal gemeenten heeft (nog) geen ervaring.

Stelling 6 Binnen mijn gemeente zijn zonneparken in het landelijke gebied goed in te passen

Over deze stelling inzake de inpasbaarheid zijn de meningen het sterkst verdeeld van alle 11 beoordeelde stellingen.

Stelling 7 De aanwezigheid van maatschappelijk draagvlak voor zonneparken is essentieel

Deze stelling scoort het, op twee na, het meest positief van alle 11 beoordeelde stellingen (na de stellingen 8 en 9 over de gemeentelijke inspanningen). 45% is het met deze stelling eens. En ruim 40% is het deels met deze stelling eens.

Stelling 8 Gemeenten moeten zich maximaal inspannen om zon op daken mogelijk te maken

Deze stelling scoort samen met stelling 9 het meest positief. Bijna 80% is het met deze stelling eens.

Stelling 9 Gemeenten moeten zich maximaal inspannen om zon in combinatie met andere stedelijke functies mogelijk te maken

Deze stelling scoort samen met stelling 8 het meest positief. Bijna 80% is het met deze stelling eens.

Stelling 10 Mijn gemeente heeft eigen beleid vastgesteld ten aanzien van zonneparken

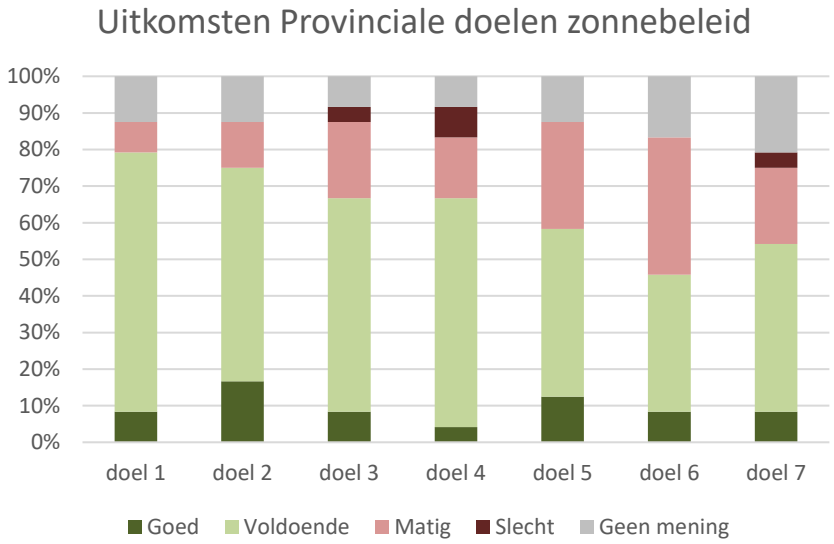
Bijna 60% van de gemeenten geeft aan geen eigen beleid te hebben vastgesteld.

Stelling 11 Mijn gemeente neemt een actieve rol aan bij het ontwikkelen van zonneparken

Deze stelling scoort het hoogst op neutraal. 25% zegt neutraal te zijn.

Provinciale doelen

Over 7 provinciale doelen is de mening van de gemeenten gevraagd over de mate van kwaliteit. Er is voor de gevraagde scores gebruik gemaakt van een 4-puntsschaal (Goed, Voldoende, Matig, Slecht). De resultaten zijn:



	doel 1	doel 2	doel 3	doel 4	doel 5	doel 6	doel 7
Slecht	0,0%	0,0%	4,2%	8,3%	0,0%	0,0%	4,2%
Matig	8,3%	12,5%	20,8%	16,7%	29,2%	37,5%	20,8%
Voldoende	70,8%	58,3%	58,3%	62,5%	45,8%	37,5%	45,8%
Goed	8,3%	16,7%	8,3%	4,2%	12,5%	8,3%	8,3%
Geen mening	12,5%	12,5%	8,3%	8,3%	12,5%	16,7%	20,8%
	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%

Toelichting:

Doel 1 De ruimtelijke spelregels zijn helder

Dit doel scoort het meest positief van de 7 provinciale doelen. 8% scoort goed en ruim 70% scoort voldoende.

Doel 2 De provinciale taken zijn helder

Ook dit doel scoort hoog. Bijna 17% scoort goed en ruim 58% scoort voldoende.

Doel 3 De rolverdeling tussen gemeenten en provincie is helder

Met een score van ruim 58% ligt het zwaartepunt bij voldoende.

Doel 4 Het te volgen proces is duidelijk

Met een score van ruim 62% ligt het zwaartepunt van de beoordeling bij voldoende.

Doel 5 De ruimtelijke spelregels zijn makkelijk vindbaar

29% van de gemeenten beoordeelt dit aspect als matig.

Doel 6 Het is duidelijk waar aanvullende informatie kan worden opgevraagd

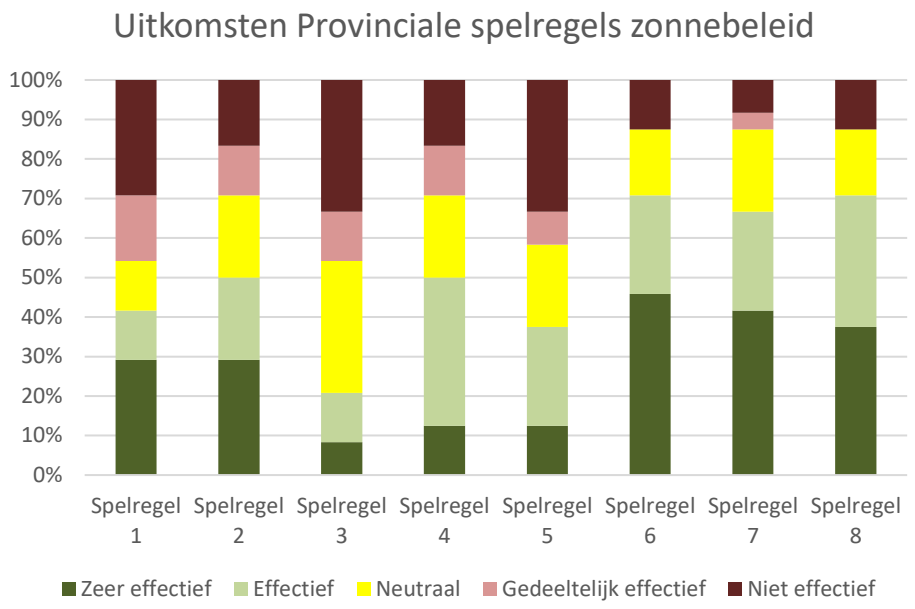
Dit doel scoort het minst positief van de 7 provinciale doelen. 37,5% scoort matig.

Doel 7 De provincie biedt de helpende hand

Bijna 46% vindt dat de provincie voldoende de helpende hand biedt. Bijna 21% heeft geen mening. Een kwart van de gemeenten vindt dat dit beter kan.

Provinciale spelregels

Over 8 provinciale spelregels is de mening van de gemeenten gevraagd over de mate van effectiviteit. Er is voor de gevraagde scores gebruik gemaakt van een 5-puntsschaal (van 'Zeer effectief' tot en met 'Niet effectief'). De resultaten zijn:



	Spelregel 1	Spelregel 2	Spelregel 3	Spelregel 4	Spelregel 5	Spelregel 6	Spelregel 7	Spelregel 8
1	29,2%	16,7%	33,3%	16,7%	33,3%	12,5%	8,3%	12,5%
2	16,7%	12,5%	12,5%	12,5%	8,3%	0,0%	4,2%	0,0%
3	12,5%	20,8%	33,3%	20,8%	20,8%	16,7%	20,8%	16,7%
4	12,5%	20,8%	12,5%	37,5%	25,0%	25,0%	25,0%	33,3%
5	29,2%	29,2%	8,3%	12,5%	12,5%	45,8%	41,7%	37,5%
	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%

1=Niet effectief
2=Gedeeltelijk effectief
3=Neutraal
4=Effectief
5=Zeer effectief

Toelichting:

Spelregel 1 Verplichte aansluiting op Bestaand Stedelijk Gebied

Deze spelregel scoort hoog in de categorie niet effectief. 29% vindt deze regel niet effectief.

Spelregel 2 Verplichte aansluiting op bestaande weginfrastructuur

Er is een grote mate van spreiding over de vijf verschillende mogelijke categorieën van antwoorden.

Spelregel 3 Een maximale omvang van 5, 10 of 25 hectare, afhankelijk van de ligging ten opzichte van het stedelijke gebied

Deze spelregel scoort het minst positief van de acht gebruikte spelregels. Deze spelregel heeft bovendien de hoogste score neutraal (33%) van alle spelregels.

Spelregel 4 Een maximale hoogte van 1,50 meter

37,5% noemt deze spelregel effectief. En 12.5% noemt deze regel zeer effectief.

Spelregel 5 Minimale afstand tot bestaande bebouwing van 50 meter

Deze spelregel scoort het hoogst in de categorie niet effectief. 33% vindt deze regel niet effectief.

Spelregel 6 Geen verharding van de bodem

De spelregels 6, 7 en 8 scoren het meest positief van de acht gebruikte spelregels.

Spelregel 7 Een gebiedseigen inpassing

De spelregels 6, 7 en 8 scoren het meest positief van de acht gebruikte spelregels.

Spelregel 8 Behoud van waardevolle landschappelijke zichtlijnen

De spelregels 6, 7 en 8 scoren het meest positief van de acht gebruikte spelregels, waarbij spelregel 8 iets lager scoort dan de spelregels 6 en 7.

Mogelijke verbeterpunten

gemeente	**De volgende verbeteringen of andere zaken:**
Amstelveen en Aalsmeer	Vanuit de ambitie gezamenlijk bepalen waar zonneparken in de Provincie wenselijk zijn en deze in kansenkaart en in de Omgevingsvisie (van provincie én gemeenten!) opnemen. Dit kan regionaal zeer verschillen (daarbij kunnen de spelregels uit de huidige regeling op een aantal plaatsen losser gehanteerd worden als de ambitie en het landschap dit vraagt.
Bergen, Castricum en Heiloo	Vooral de verplichte aansluiting bij BSG en bestaande wegstructuur is een beperkende factor. Daarnaast de gehanteerde maximale oppervlakten.
Bloemendaal	Stimuleer vooral zon op daken, stimuleer verrijdbare zonnepanelen, maak beleid/ tips/hulpmiddelen/ constructies voor zonne-energie boven parkeerplaatsen.
Diemen	We missen vooral mogelijkheid om op percelen die aan alle zijden door infrastructuren omsloten worden (en dus aan geen enkele zijde grenzen aan BSG) toch zonnepanelen te kunnen plaatsen.
Edam-Volendam	Maatwerk per project kan gemeenten ruimte bieden aan invulling van de eigen ambities op duurzaamheidsgebied.
Hollands Kroon	Gebiedspecifieke karakteristieken kunnen van invloed zijn op initiatieven voor zonneparken. Het ene landschap leent zich hier meer voor dan andere (denk bijvoorbeeld aan landschapstypen als polders, vml. eilanden, oude landschapstypen, maar ook aan de (on)mogelijkheden van het gebruik van de gronden (bv. gronden die niet/nauwelijks te gebruiken zijn voor agrarische grond i.v.m. verzilting)
Koggenland	Meer ruimte voor maatwerk, ook niet aansluitend aan BSG of dorpslinten.
Langedijk	Zoals aangegeven, meer ruimte voor maatwerk als park niet geheel voldoet aan de ruimtelijke voorwaarden, maar als hij nagenoeg buiten zicht ligt.
Ouder-Amstel	Liever aanpassing beleid windmolens. Dat scheelt meer ruimtegebruik

Purmerend en Beemster	Meer ruimte bieden voor zonnepanelenparken in het landelijk gebied.
Schagen	Maak het mogelijk voor agrariërs binnen hun bouwblok energie op te wekken, ook al is dat niet tbv de eigen bedrijfsvoering. Maak het mogelijk om als er een aansluiting ligt hier gebruik van te maken. Zeker in het buitengebied wordt de infra het grootste probleem voor het opwekken van duurzame energie. We hebben immers met zijn allen een opgave te vervullen.
Texel	Beleid sluit niet aan bij de situatie op Texel: aansluiting op bestaand bebouwd gebied is juist niet gewenst in bijna alle gevallen. Zonneparken op goed gekozen plaatsen in agrarisch gebied of zelf in natuurgebied, met een goed ontwerp en een goede inpassing zouden ook mogelijk moeten zijn. Generieke regels passen zelden op specifieke situaties. Ontwerpprincipes voldoen beter.
Uitgeest	Of zo weinig mogelijk regels opnemen/ In het beleid zo veel mogelijk flexibiliteit opnemen/ ontwikkellocaties in overleg met gemeenten aanwijzen, dit is namelijk voor alle partijen duidelijk waar de toekomstige locaties zijn.
Wijdemeren	Nog meer ruimte voor maatwerk in overleg met gemeente.

Provincie Noord-Holland

ENERGIE EN RUIMTE

Kwaliteit van zonnevelden in Noord-Holland

Ruimtelijke analyse van zonne-opstellingen in landelijk gebied

Haarlem, november 2018



INHOUD

Hoofdlijnen en aanbevelingen

Aanleiding

Opzet

Beoordelingscriteria

Projecten:

- Projectenoverzicht

- Factsheet, Ruimtelijke analyse, Fotoanalyse

- Huidige Situatie Zonneveld t.o.v. Nota

- Huidige Situatie Zonneveld t.o.v. Leidraad 2018

- Opvallendheden en Aanbevelingen

1. Zonneweide Bergen I & II - Bergen

2. Haakman Flowerbulbs - Wervershoof

3. Groene Hoek - Hoofddorp

4. Solar Campus - Purmerend

5. de Vaandel - Heerhugowaard

6. Golfbaan de Krim - De Cocksdorp

7. RWZI Geestmerambacht - Warmenhuizen

Afbeelding omslag: Solar Campus Purmerend, Purmerend
(Bron: www.solarcampuspurmerend.nl)

HOOFDLIJNEN EN AANBEVELINGEN

De provincie Noord-Holland stimuleert de totstandkoming van zonne-energie via daken en nutsfuncties, maar biedt daarnaast, binnen kaders, ook ruimte aan opstellingen voor zonne-energie in het landelijk gebied (“zonnevelden/zonneparken”). Essentieel is dat deze opstellingen in landelijk gebied voldoen aan ruimtelijke kwaliteit en passen in het landschap.

De huidige zonneparken scoren een voldoende, maar op een aantal punten is verbetering nodig. Er worden op dit moment kansen gemist om zonneparken zo als goed mogelijk in te passen in het Noord-Hollandse landschap.

- ## Stuur intensiever op een landschappelijke en een locatie-eigen inpassing van zonneparken

Voorkom dat het landschap nivelleert en de verschillende landschappen op elkaar gaan lijken door de plaatsing van eenzijdige zonne-opstellingen. Randen en hekwerken zijn nog tamelijk conservatief, terwijl ze juist de mogelijkheid bieden zonneparken aan te passen op gebiedsspecifieke omstandigheden. Zorg voor een kwalitatieve invulling van het kavel en neem beeldbepalende elementen (transformatoren, omvormers, entrees) integraal mee in het ontwerp.

- ## Voorzie in maatwerk voor plannen met kwaliteit

Maak het mogelijk dat initiatieven beargumenteerd kunnen afwijken van de ruimtelijke inpassingsspelregels, als hiermee een bijdrage kan worden geleverd aan de lokale maatschappelijke doelstellingen of wanneer de landschap-pelijke kwaliteit verbetert, bijvoorbeeld omdat de locatie al verdiept ligt of de directe omgeving al voorzien is van dichtbegroeid struweel.

- ## Stimuleer voorbeeldprojecten en innovatie op het gebied van ruimtelijke kwaliteit en maatschappelijke draagvlak

Ondersteun en verleid ondernemers om een stap extra te zetten ten behoeve van een kwalitatieve ruimtelijke inpassing of het behalen van lokale maatschappelijke doelstellingen, door als provincie maatwerk mogelijk te maken, een podium te bieden of er anderszins een stimulans tegenover te zetten.

- ## Verplicht ondernemers te voorzien in een ecovriendelijke bodem en rand en bied hiervoor de benodigde informatie

De eisen in het beleid ten aanzien van flora- en faunavriendelijkheid zijn op dit momenteel onvoldoende ingevuld om hier daadwerkelijk op te kunnen toetsen. Ondernemers ontbreekt het aan informatie en handvatten om hier goed een goede bijdrage aan te kunnen leveren. Voorstel is om aanvullende randvoorwaarden op te stellen, zoals het verplicht stellen van een ecologisch ingepaste randzone (bijvoorbeeld struweel, sloot of tuunwal). De rand-voorwaarden zullen locatie-specifiek moeten worden uitgewerkt, met aandacht voor de lokale doelsoorten.

- ## Initieer onderzoeksopstellingen en verplicht monitoring op ecologische effecten

Integrale inpassing van zonneparken in het Noord-Hollandse landschap betekent ook het beschermen van de regionale flora en fauna. Op een aantal thema’s ontbreekt het echter nog aan (onderzoeks)gegevens om hier goed op te kunnen sturen. Voorstel is om te voorzien in proeftuinen en onderzoeksopstellingen, om daarmee langdurig de gevolgen van verschillende configuraties te monitoren. Ondernemers zullen gestimuleerd moeten worden om parken beschikbaar te stellen voor dergelijk onderzoek.

AANLEIDING

Sinds juni 2016 beschikt de provincie Noord-Holland over ruimtelijk beleid voor zonne-energie in het landelijk gebied. Het beleid is vastgelegd in de beleidsnota ‘Perspectief voor Zon in Noord-Holland’ en juridisch verankerd in artikel 32a van de Provinciale Ruimtelijke Verordening (PRV) en de bijbehorende Uitvoeringsregeling. Bij de vaststelling van het beleid is afgesproken na twee jaar te herijken.
Het herijkingsonderzoek wordt uitgevoerd in een samenwerking tussen de sector Onderzoek & Informatie en het programma Transitie Energie en Grondstoffen.

Ruimtelijke kwaliteit vormt één van de dragende thema’s binnen het ruimtelijk beleid voor zonne-energie in landelijk gebied. Het beleid bevat een aantal spelregels rond de locatie, omvang en inpassing van zonne-parken, teneinde een zonne-energie-ontwikkeling met zoveel mogelijk ruimtelijke kwaliteit te bevorderen.
In het kader van de herijking van het beleid is een ruimtelijke kwaliteitsanalyse uitgevoerd.
Doel van deze analyse is het evalueren en analyseren van de huidige spelregels, zoals opgesteld in de nota Perspectief voor Zon in Noord-Holland, en het controleren of deze de gewenste ruimtelijke impact hebben op het landschap. Dit rapport “Kwaliteit van zonnevelden in Noord-Holland” bevat de uitkomsten van deze analyse. Het dient als aanleiding en naslagwerk om het vigerende beleid te verbeteren ten behoeve van de ruimtelijke kwaliteit van het Noord-Hollandse landschap, om zo het draagvlak voor verdere ontwikkelingen te bevorderen.






OPZET

Waar er tijdens de totstandkoming van het beleid in 2016 nog nauwelijks ervaring was met Noord-Hollandse zonneparken, is deze ontwikkeling inmiddels in een stroomversnelling gekomen. Het aantal initiatiefnemers dat groene stroom wil opwekken middels grondgebonden zonne-energie is groot. Op dit moment spreken we over 52 Megawatt gerealiseerd vermogen op een oppervlak van 68 hectare en vooralsnog 255 hectare oppervlak (circa 165 – 230 MW) in de pijplijn voor de komende jaren.
Binnen deze ruimtelijke kwaliteitsanalyse wordt deze praktijkontwikkeling nader beschouwd. Er zijn zeven Noord-Hollandse zonneparken geselecteerd, die nader worden geanalyseerd op ruimtelijke kwaliteit.

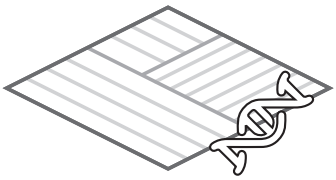
Allereerst zijn de parken beoordeeld op de ruimtelijke inpassing in het grotere landschap middels analysekaarten. Het gaat daarbij onder meer om de ligging van het initiatief ten opzichte van relevante landschappelijke vlakken en lijnen, zoals infrastructuur, bebouwingsblokken en kavelgroottes. Vervolgens zijn de parken op de kleinere schaal in beeld gebracht met foto's. Dit om een beter beeld te krijgen van de menselijke schaal en de impact van dergelijke ontwikkelingen op de lokale schaal.
Bij de locatiebezoeken is tevens een scorekaart ingevuld die het desbetreffende park afzet tegen het huidige beleid. Gecontroleerd wordt of het park voldoet aan de gestelde eisen (controlerend), of het park overeen komt met de onderdelen die in de Leidraad Landschap en Cultuurhistorie worden genoemd (consistentie) en als laatste of er een waardeoordeel kan worden uitgesproken over de toegepaste inpassing in het landschap en het daaruit volgende kwaliteitsbeeld (vooruitkijkend).

Als aanbeveling wordt tevens gekeken naar mogelijke combinaties met andere functies en andere ruimtelijke belangen, zoals bijvoorbeeld bodem, biodiversiteit en landbouw. Verder wordt de Noord-Hollandse wijze van sturing afgezet tegen het beleid van andere provincies ten aanzien van ruimtelijke kwaliteit.

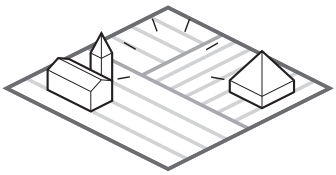


BEOORDELINGSCRITERIA

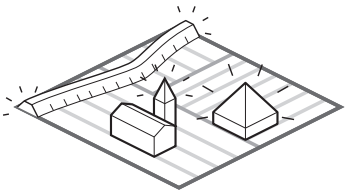
LEIDRAAD LANDSCHAP EN CULTUURHISTORIE 2018



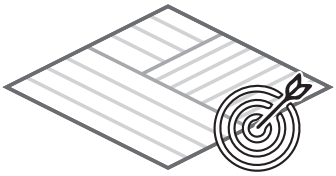
Karakteristieken
Landschappelijke en ruimtelijke eigenschappen van de locatie



Openheid
Mate van openheid van het landschap, beleving van de ruimte, de horizon, vrije ruimte en oriëntatiepunten. Vaak in samenhang met uitzicht of zichtveld gebruikt.



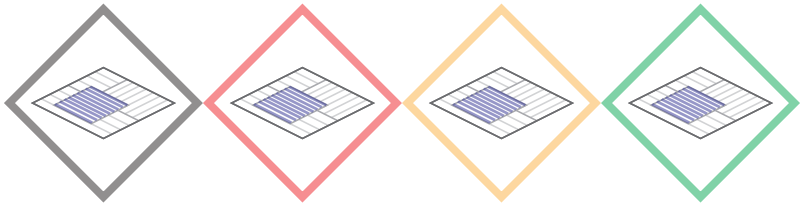
Ruimtelijke dragers
(Markante) Elementen in het landschap die beeldbepalend zijn voor de locatie of het gebied.

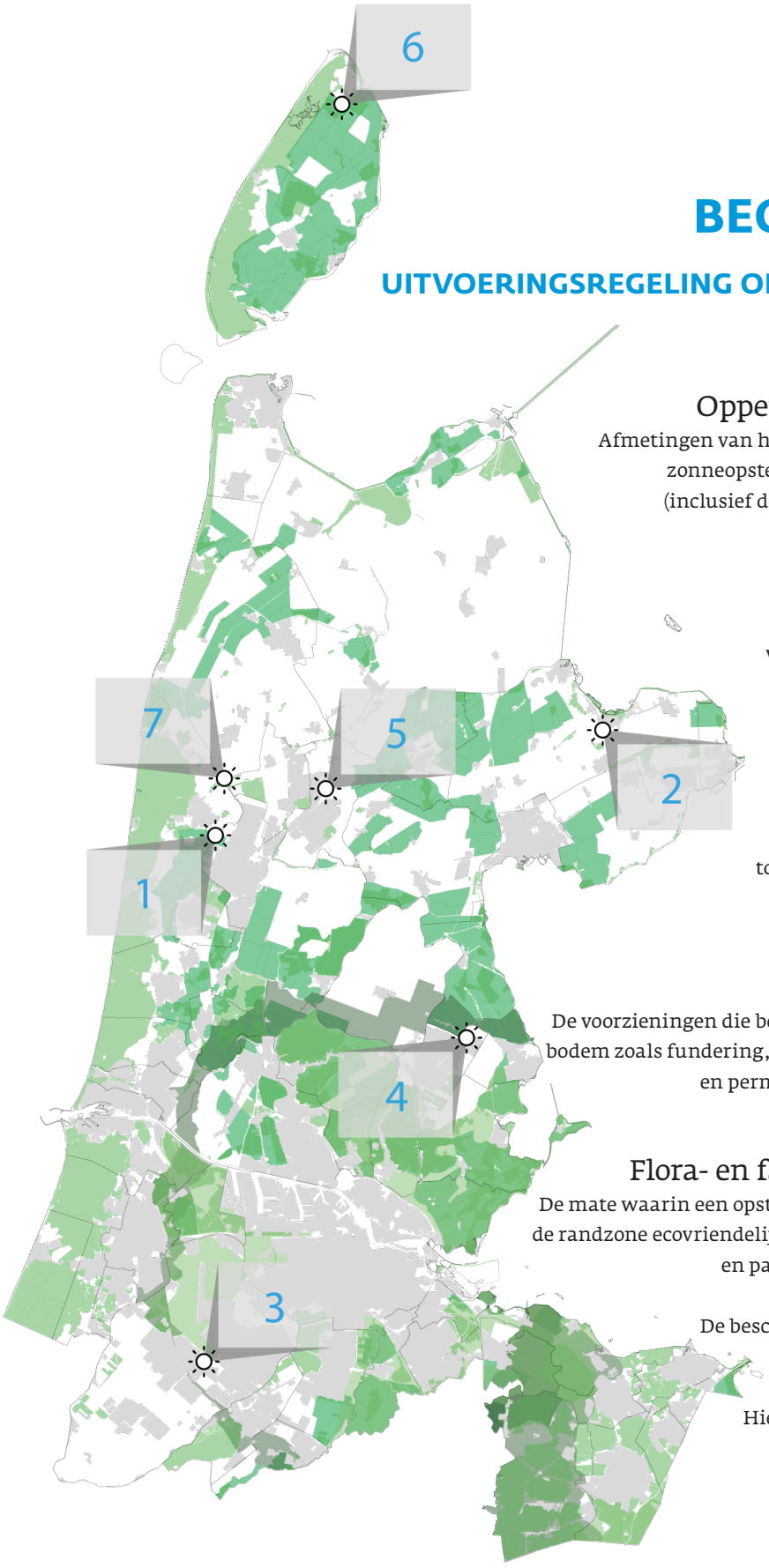


Ambities, ontwikkelprincipes en doelstellingen
Vertrek- en streefpunten voor ontwikkelingen ten aanzien van ruimtelijke kwaliteit.

Uitgangspunt bij het scoren van de beoordelingscriteria is geweest:
Past de geplande/gerealiseerde opstelling in het bestaande beleid (perspectief voor zon) en/of bij de begeleidende omschrijving zoals voorzien in de Leidraad Landschap en Cultuurhistorie?
Er is per (hoofd)punt aangegeven wat het oordeel is, aangevuld met een kleine omschrijving:

onduidelijk/ niet van toepassing (grijs),
voldoet niet aan de omschrijving (rood),
voldoet maar er zijn kanttekeningen te plaatsen (geel) en
voldoet aan de omschreven criteria (groen).



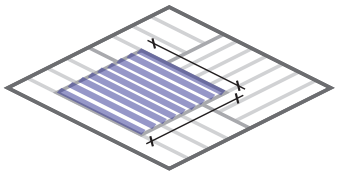


BEOORDELINGSCRITERIA

UITVOERINGSREGELING OPSTELLINGEN VOOR ZONNE-ENERGIE

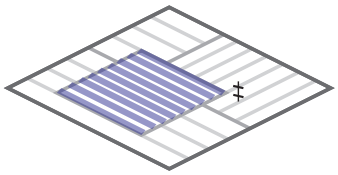
Oppervlak en grootte

Afmetingen van het gehele kavel waar de zonneopstelling op is gerealiseerd (inclusief de rand en tussenpaden)



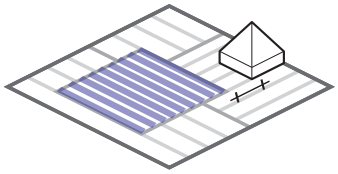
Hoogte

De maximale hoogte voor zonneopstellingen in landelijk gebied: ooghoogte (1.50 meter)



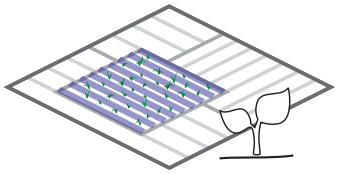
Afstandseis

De minimale afstand tot bebouwing: 50 meter



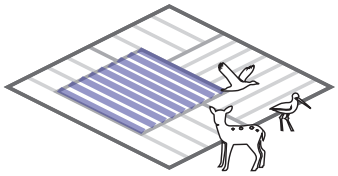
Bodem-eis

De voorzieningen die betrekking hebben op de bodem zoals fundering, ingegraven elementen en permanente beschaduwing



Flora- en faunavriendelijk

De mate waarin een opstelling en voornamelijk de randzone ecovriendelijk is voor flora en fauna en passeerbaar is voor fauna



De beschreven voorbeelden vormen een goede afspiegeling van de (variatie in) gerealiseerde zonnevelden.

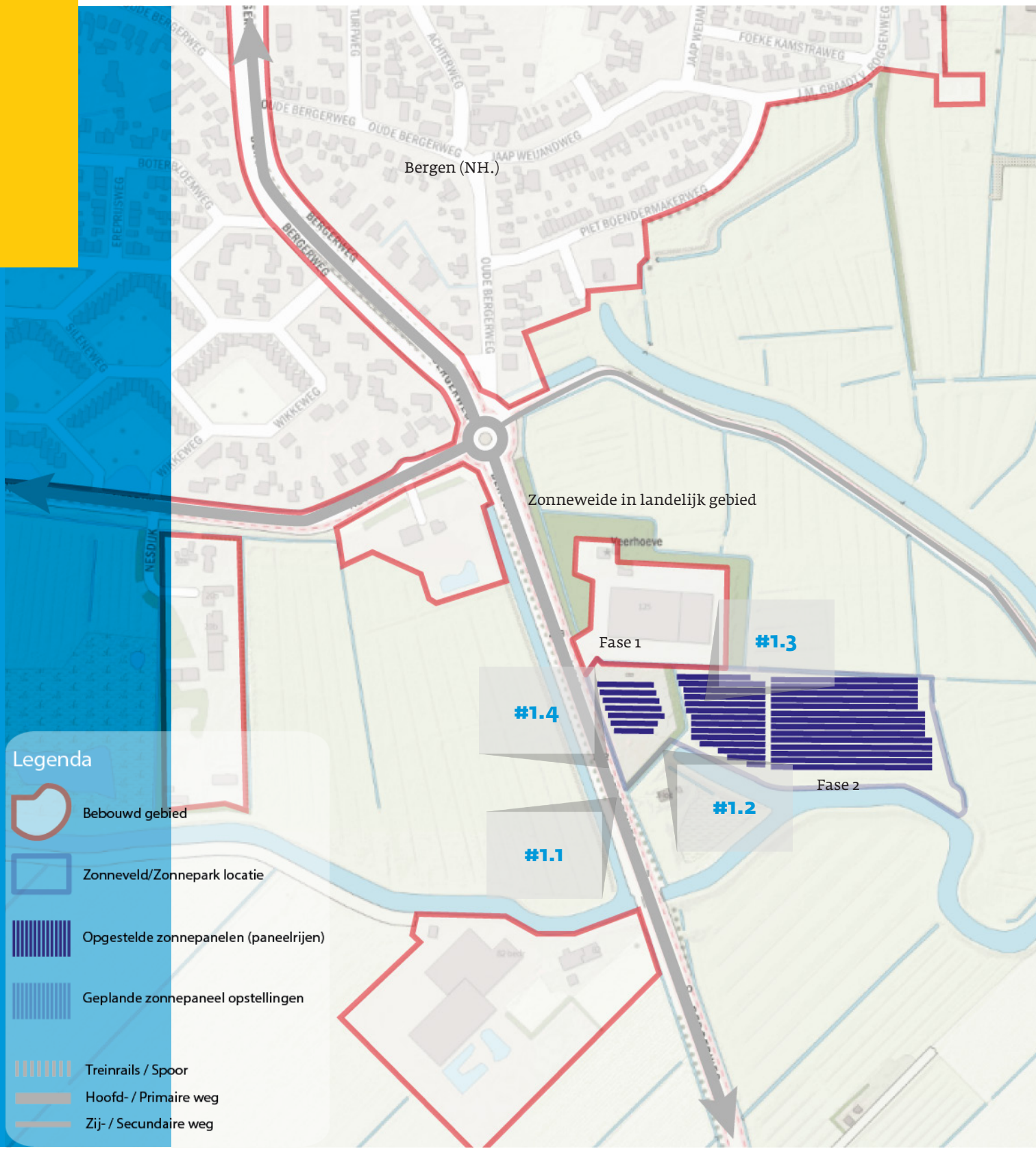
Hierin zijn zonnevelden in landelijk gebied meegenomen:
1. Zonneweide Bergen I & II - Bergen,
2. Haakman Flowerbulbs - Wervershoof,

een zonneveld in een stimuleringsgebied:
3. Groene Hoek - Hoofddorp,

zonnevelden op braakliggende terreinen (wachtlandschappen):
4. Solar Campus - Purmerend,
5. de Vaandel - Heerhugowaard

en zonnevelden als dubbel ruimte-/locatie-gebruik
6. Golfbaan de Krim - De Cocksdorp,
7. RWZI Geestmerambacht - Warmenhuizen.

ZONNEWEIDE BERGEN I & II - BERGEN



- Solarontwikkelaar: Coöperatie Bergen Energie (BE)
- Gerealiseerd: 2016 & 2017
- Zonneweide Bergen
  Bergen
  Gemeente Bergen (NH)
- Zonneveld in landelijk gebied (bouwsteen 6b)
  Fase 1: Zuid - opstelling 0,8 MW,
  Fase 2: Zuid- opstelling 0,5 MW





Zonneweide Bergen I & II

Het park wordt eenzijdig begrensd door de Bergerweg. Opvallend is dat dit park duidelijk in meerdere fasen en daardoor onder verschillende ruimtelijke regels is gerealiseerd.

Fase 1. is hoger, houdt minder rekening met de flora en fauna en de bodemeis, en is daardoor minder ingepast in de omgeving. Fase 2. neemt hoogte, inpassing, biodiversiteitseis en bodem-eis wel mee in het ontwerp.

Opvallend is dat het laten groeien en opzettelijk beplanten van de ruimte/paden tussen de velden de inpassing en schaal van het veld in geheel ten goede komt.

Dit veld is ten opzichte van vergelijkbare velden en opstellingen geen grote 'blauwe zee', eerder een combinatie van meerdere kleinere velden. Het landschap is mede door de aanwezigheid van het struweel tussen de velden leesbaar geworden. Aandachtspunt blijft de verwerking en integratie van de installaties zoals transformatoren.

Ten opzichte van de ruimtelijke spelregels voldoet Fase 1. niet, mede doordat het voorafgaand aan het huidige beleid is vergund. Fase 2. daarentegen voldoet aan alle gestelde eisen, al is het ontbreken van goede kennis over de bodem een aandachtspunt.

Ten opzichte van de Leidraad Landschap en Cultuurhistorie 2018 vormen voor wat betreft fase 1 het karakter en openheid wel aandachtspunten. Verder voldoen de velden aan de beschreven principes.



#1.1 DE TWEE FASEN MET EEN EIGEN IDENTITEIT; LINKS FASE 1 (OP OOGHOOGTE MET RECLAME) , RECHTS FASE 2 (ONDER DE HORIZON)

UITBREIDEN IS AFBOUWEN

Zonneweide Bergen is een veld dat in twee fasen is gebouwd, fase 1 voorafgaand aan het huidige zonnebeleid: fase 2 onder het huidige beleid.
Door de invoering van het beleid verschillen de velden van elkaar in hoogte, grootte en ervaring.
De aanbeveling is dan ook om bij gefaseerde aanleg van parken rekening te houden met de verschillen die kunnen optreden, om een rommelig beeld te voorkomen.

Zonneweide Fase 2 is vrijwel onopvallend doordat deze zich onder de horizon bevindt. Wat de gevolgen van deze geringe hoogte zijn op de biodiversiteit en bodem zijn moet onderzoek uitwijzen. De logische aanrader is daarom: monitoring van dergelijke parken.

ONOPVALLEND DOOR ZIJN HOOGTE EN ONTBREKEN VAN OPDELINGEN

DE ZONNEVELD-OPSTELLING IS VRIJWEL ONZICHTBAAR DOOR DE BEPERKTE HOOGTE EN DOET AAN ALS EEN PLAS/MEER **#1.2**





#1.3 DE HOOGTE VAN DE ZONNEPANELEN IS GEREGULEERD, DE HOOGTE VAN TRANSFORMATOREN EN OMVORMERS OVERDUIDELIJK NIET

EEN ZONNEVELD IS MEER DAN BLAUW-ZWARTE PANELEN

Transformatoren en/of beveiligingscamera's zijn een onlosmakelijk onderdeel van zonnevelden.
De aanbeveling is om deze onderdelen mee te laten nemen in het ontwerp ter voorkoming van een rommelig beeld. Een dergelijke eis is nu niet opgenomen in het ruimtelijk beleid voor zonne-energie of de Leidraad voor Landschap en Cultuurhistorie. Het verdient aanbeveling het (zonne)beleid hier op aan te vullen.

In de praktijk is zichtbaar dat zonneparken gemarkeerd worden met reclameboodschappen en andere aandachttrekkers, bijvoorbeeld om het park te promoten of om financiers en participanten te trekken.
De vraag is of we dergelijke onderdelen willen bij zonnevelden of dat dit elders dient te gebeuren.
In ieder geval moeten schreeuwerige en permanente reclame-uitingen worden voorkomen.

VOORKOM DAT HET LANDSCHAP VERROMMELT DOOR AANDACHTSTREKKERS

OBJECTEN ZOALS RECLAME(VERSIERING) WORDEN NU NIET GEREGULEERD, WAARDOOR VELDOPSTELLINGEN "EXTRA'S" KRIJGEN #1.4



Criteria Leidraad Landschap en Cultuurhistorie 2018

Fase 1 Fase 2

Karakter

Past gedeeltelijk in het open polderlandschap dat bestaat uit een afwisseling van kleine strandwallen, laaggelegen strandvlakten, voormalige meren en kleine droogmakerijen. Fase 1 heeft een struweelafscheiding tussen de weg en het zonneveld, waar Fase 2 zich geheel schikt in het open polderlandschap qua schaalgrootte, hoogte (openheid) en richting.

Openheid

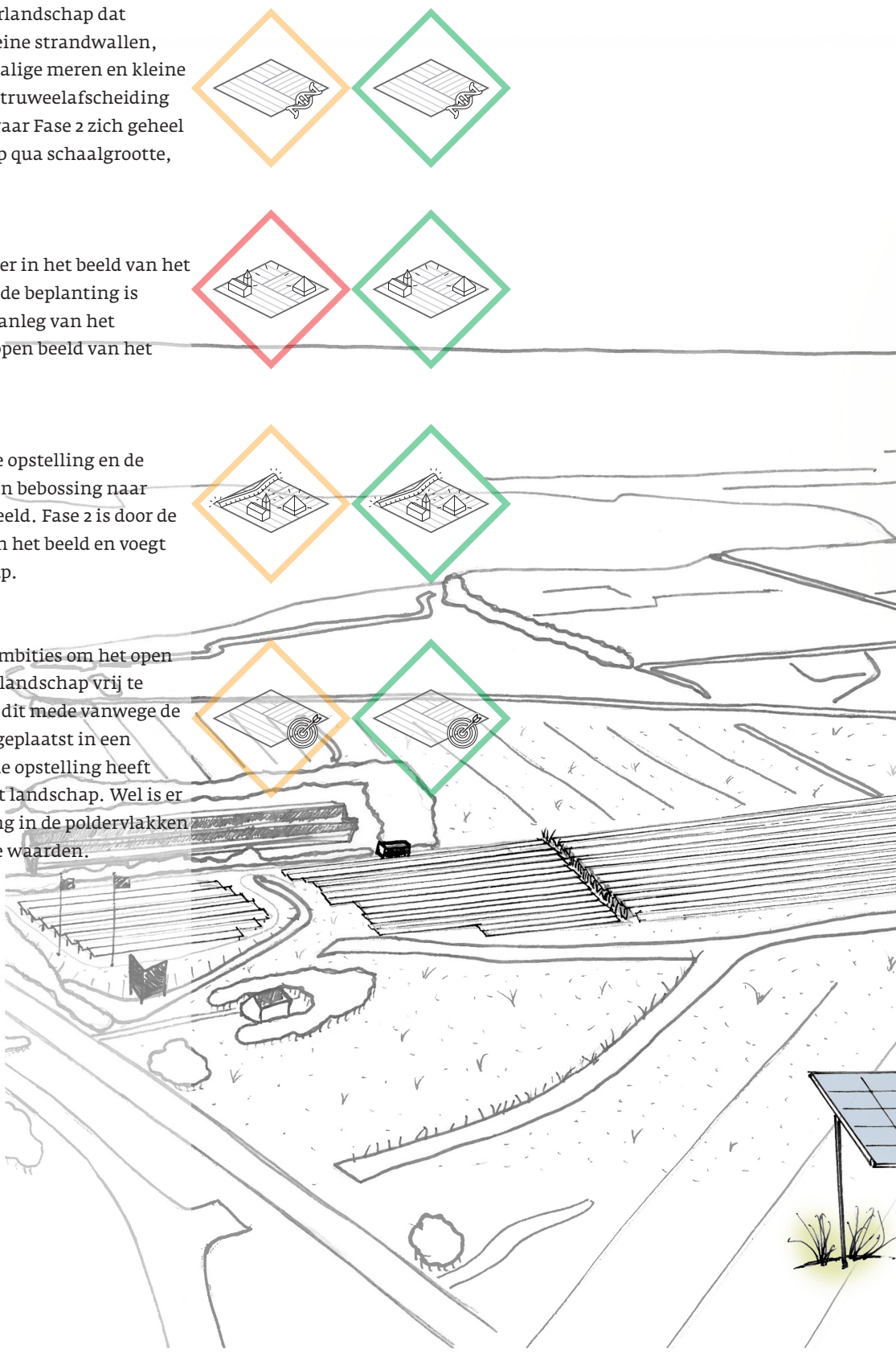
Fase 1 past door het struweel minder in het beeld van het open polderlandschap. De bestaande beplanting is echter wel flink uitgedund bij de aanleg van het zonnepark. Fase 2 past wel in het open beeld van het polderlandschap.

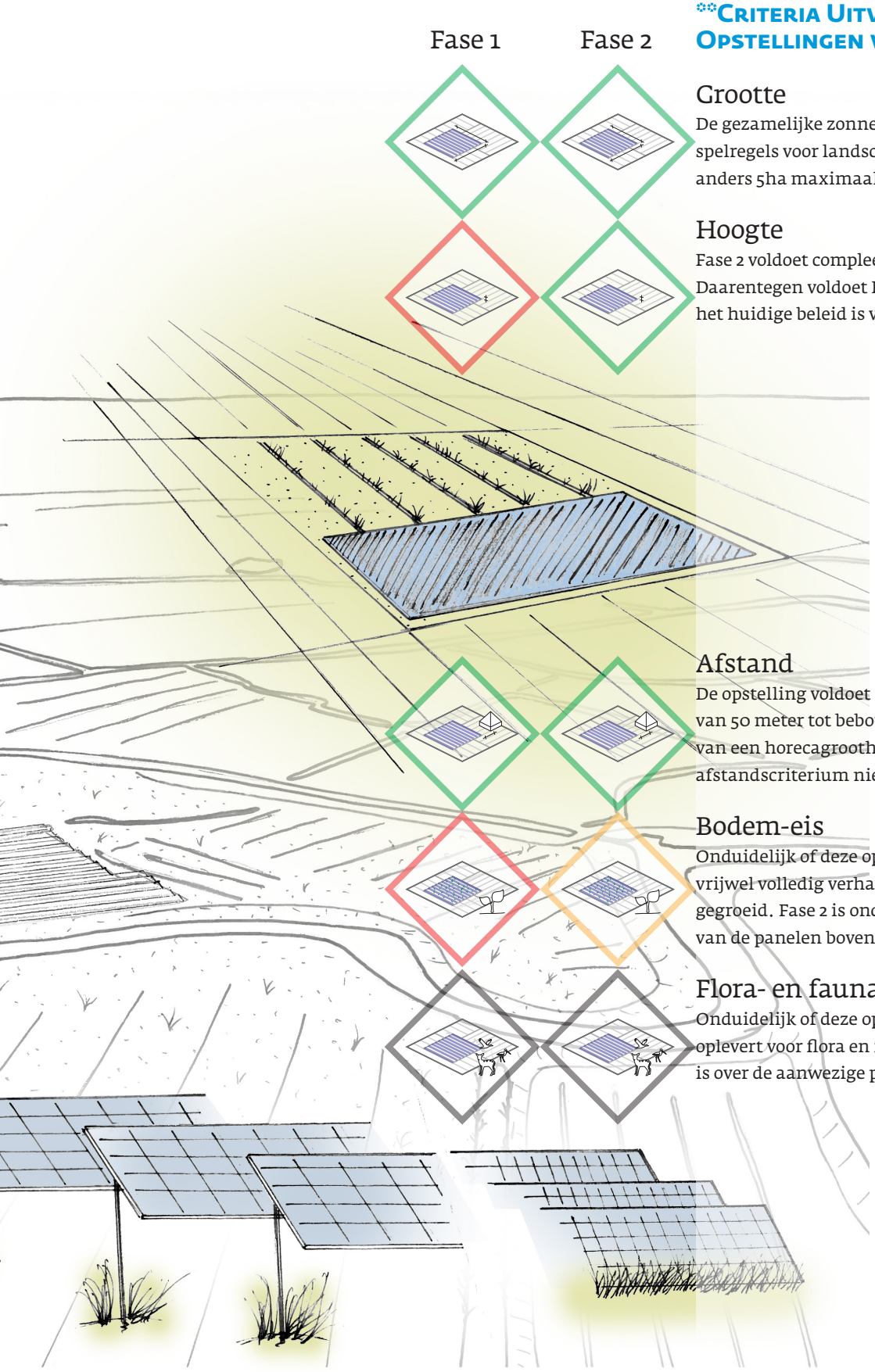
Ruimtelijke dragers

Fase 1 vormt door de hoogte van de opstelling en de verandering van de afscheiding van bebossing naar houtwal een aantasting aan het beeld. Fase 2 is door de geringe hoogte geen verstoring van het beeld en voegt zich naar het open polderlandschap.

Ambities

Fase 1 sluit niet geheel aan bij de ambities om het open polderlandschap en strandvlaktenlandschap vrij te houden van opgaande elementen, dit mede vanwege de struweelrand van Fase 1. Fase 2 is geplaatst in een kwetsbaar historisch landschap, de opstelling heeft hierbij invloed op het beeld van het landschap. Wel is er door de geringe hoogte en inpassing in de poldervlakken getracht aan te sluiten bij de locale waarden.





***Criteria Uitvoeringsregeling Opstellingen voor zonne-energie

Grootte

De gezamelijke zonne-veldopstelling voldoet aan de spelregels voor landschappelijke inpassing (1,5 ha van de anders 5ha maximaal).

Hoogte

Fase 2 voldoet compleet aan de gestelde hoogte-eis. Daarentegen voldoet Fase 1 niet, mede doordat het voor het huidige beleid is vergund.

Afstand

De opstelling voldoet aan de gestelde minimale afstand van 50 meter tot bebouwing, wel staat de opstelling 25 m van een horecagroothandel maar hier is het afstandscriterium niet op van toepassing.

Bodem-eis

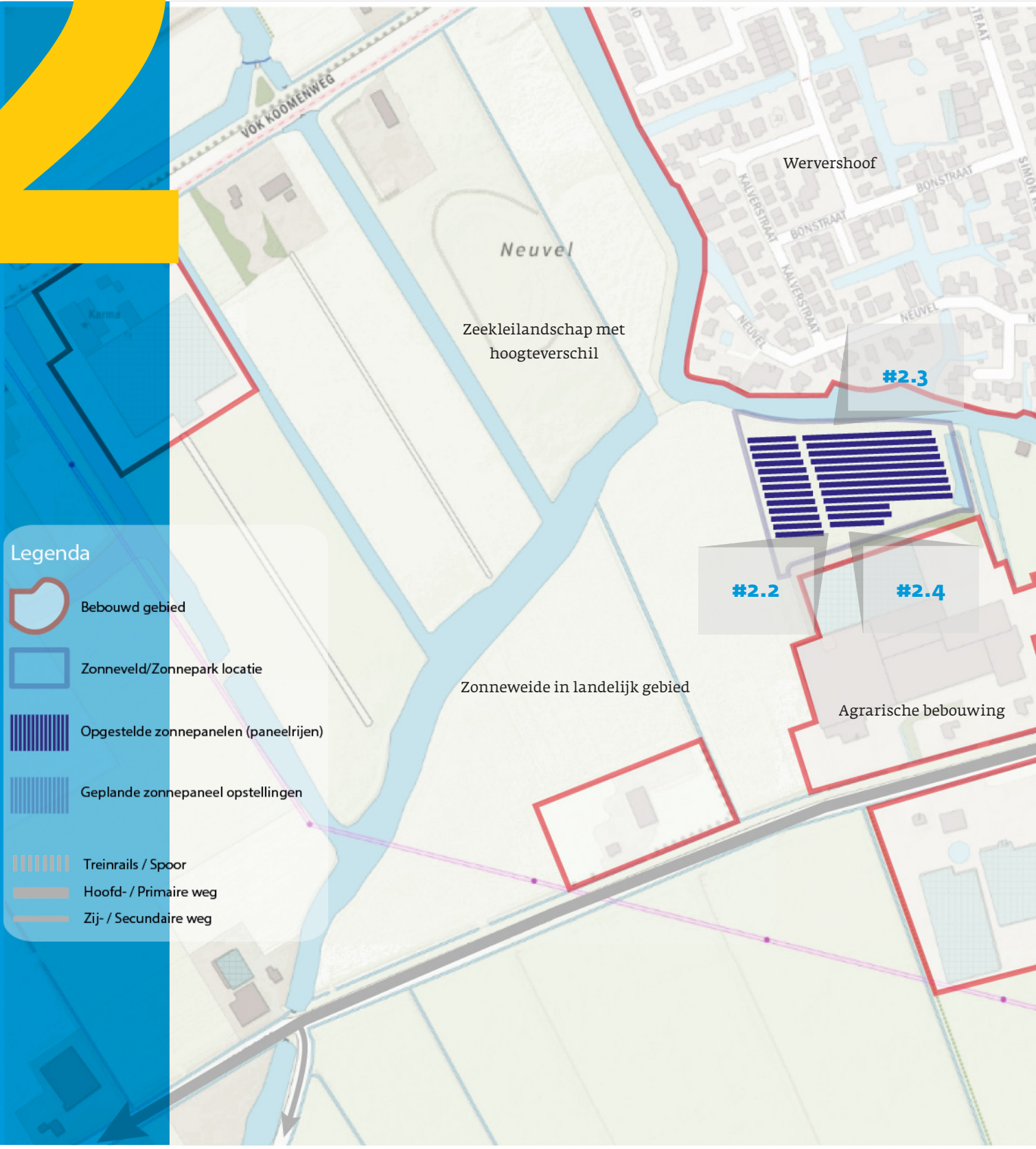
Onduidelijk of deze opstellingen voldoen. Fase 1 is vrijwel volledig verhard maar de natuur is hier overheen gegroeid. Fase 2 is onduidelijk door de beperkte hoogte van de panelen boven het maaiveld.

Flora- en faunavriendelijkheid

Onduidelijk of deze opstelling schade, kansen of risico's oplevert voor flora en fauna, dit omdat er weinig bekend is over de aanwezige planten- en diersoorten.

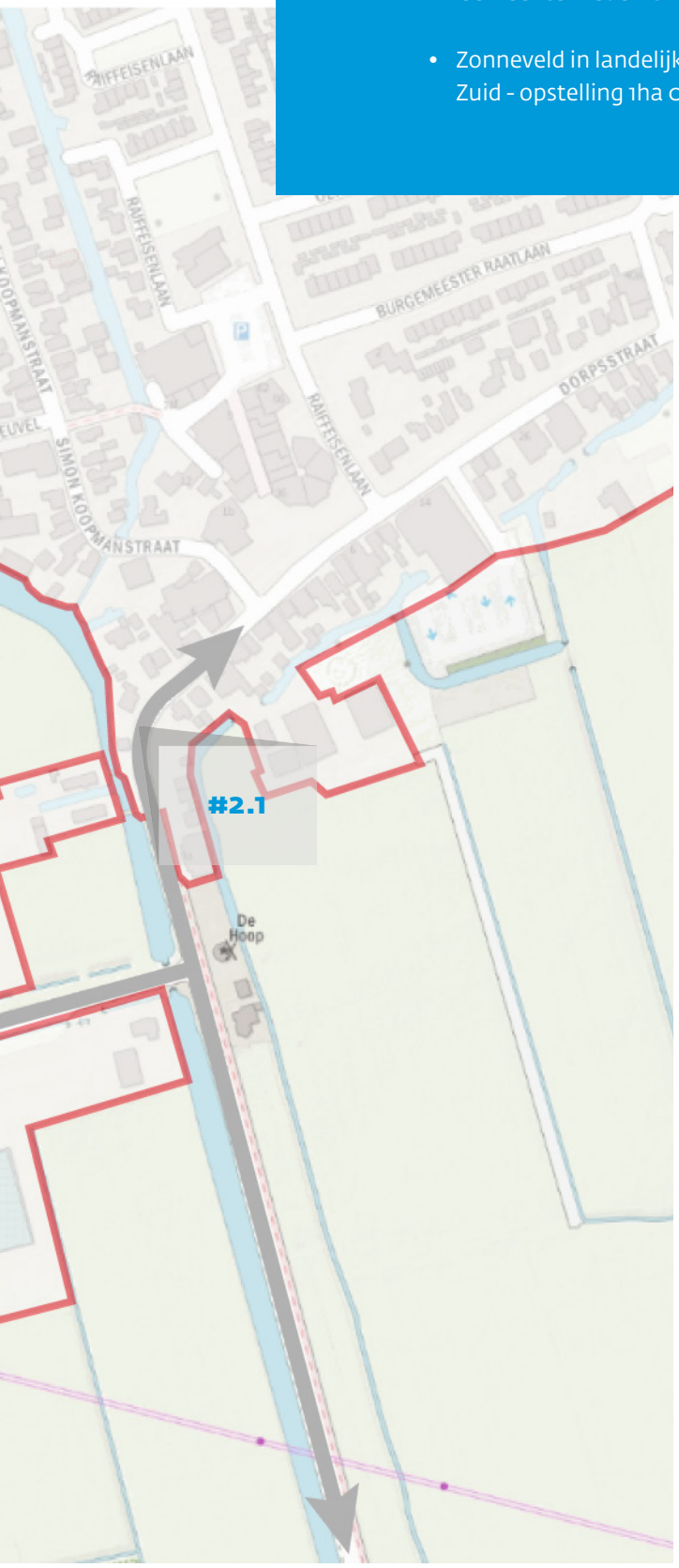
*** Fase 1 is voor het huidige beleid gerealiseerd

2 HAAKMAN FLOWERBULBS - WERVERSHOOF



- Opdrachtgever: Haakman Flowerbulbs B.V.
- Gerealiseerd: 2016
- Haakman Flowerbulbs B.V.
  Wervershoof
  Gemeente Medemblik
- Zonneveld in landelijk gebied (bouwsteen 6b),
  Zuid - opstelling 1ha 0,8 MW





Zonneweide Wervershoof

Tweezijdig begrensd door Bestaand Stedelijk Gebied (BSG) en gerealiseerd voor de vaststelling van het provinciaal ruimtelijk beleid voor zonneparken.

Aan de noordzijde liggen woonhuizen, aan de zuidzijde een kas van het tulpenbollenbedrijf. Vanaf de plaatselijke infrastructuur is het veld vrijwel onzichtbaar. Daarentegen is het zonneveld door de relatief kleine afstand tot de aangrenzende bebouwing wel nadrukkelijk aanwezig voor de omwonenden.

Een groenzone (bijvoorbeeld gras) van 5 meter en struweel moeten voorkomen dat het zonneveld nadrukkelijk aanwezig is. Interessant is dat er bij het ontwerp en de ontwikkeling van dit zonnepark op vergaande wijze rekening gehouden is met omwonenden. Dit onder andere door een proefopstelling te plaatsen met kuub-kisten. De uiteindelijke ontwikkeling is zo proefondervindelijk benaderd.

Het provinciaal ruimtelijk beleid was tijdens de realisatie van dit zonnepark niet van toepassing en dient daarom niet als toetsingskader. Om wel een idee te krijgen van de verhouding tussen dit zonnepark en andere zonneparken is er wel op basis van het Perspectief op zon gescoord. Hieruit blijkt dat de afstand tot bebouwing en de paneelhoogte negatief scoren in het geheel.

Ten opzichte van de Leidraad Landschap en Cultuurhistorie scoort het veld voldoende.
Het zonneveld is lastig te beoordelen ten opzichte van de ruimtelijke dragers en ambities/ontwikkelprincipes uit de Leidraad.



#2.1 HET ZONNEVELD VALT WEG DOOR DE STEDELIJKE ACHTERGROND EN DE GERINGE HOOGTE

HET ZONNEVELD IS ONOP-VALLEND VANAF EEN AFSTAND

Het zonneveld is van een afstand gezien onopvallend. Dit doordat het zich vanuit de omgeving gezien onder de horizon bevindt (met uitzondering van de tegenovergelegen woonhuizen). Hoewel de panelen op de locatie zelf tot 1,65 m hoogte komen is dit vanaf een afstand, mede door de locatie, nauwelijks opvallend en vallen de panelen samen met de horizon.

De hoogte van 1,65 boven maaiveld blijkt in de praktijk op de locatie zelf toch dusdanige hoog te zijn dat de zonnevelden de horizon “belemmeren”. Verder is de verspringing van de panelen door het hoogteverschil op locatie wel een wijze om het natuurlijke hoogteverschil op subtiele wijze te benadrukken.

OP LOCATIE ZIET DE WERELD ER HEEL ANDERS UIT

HET TRAPSGEWIJS VERSPRINGEN VAN HOOGTE VAN DE PANELEN VERTELT IETS OVER DE HOOGTEVERSCHILLEN OP DE LOCATIE **#2.2**





#2.3 ZORG DAT BIJ HET PLAATSEN VAN EEN GROENE RAND DEZE OOK DEKKEND, VOL EN GROEN IS

VOORZIE IN EEN NATUURLIJKE (ZACHTE) RAND

Een zicht op de achterzijde van een opstelling voor zonne-energie kan een industrieel gevoel geven. Gelet op de richting ten opzichte van de zon is dit niet altijd te vermijden, in die gevallen kan een groene struweelrand een oplossing bieden.

Transformatoren en/of beveiligingscamera's zijn een onlosmakelijk onderdeel van deze ondernemingen. Voorkom plaatsing van deze elementen aan de randen van zonne-opstellingen om verrommeling te verkomen. Zorg tevens dat sturing op dergelijke elementen wordt opgenomen in het beleid of als aanvulling in de Leidraad komt.

VOORKOM DAT HET LANDSCHAP VERROMMELD

ELEMENTEN ZOALS TRANSFORMATOREN KUNNEN BETER OPGENOMEN WORDEN IN HET VELD IN PLAATS VAN AAN DE RAND #2.4



Criteria Leidraad Landschap en Cultuurhistorie 2018

Karakter

De veldopstelling past door de locatie (tussen een woonkern en een bollenschuur) in het lokale karakter. Verder is het (kleine) hoogteverschil op de locatie in de opstelling van de panelen terug te vinden.

Openheid

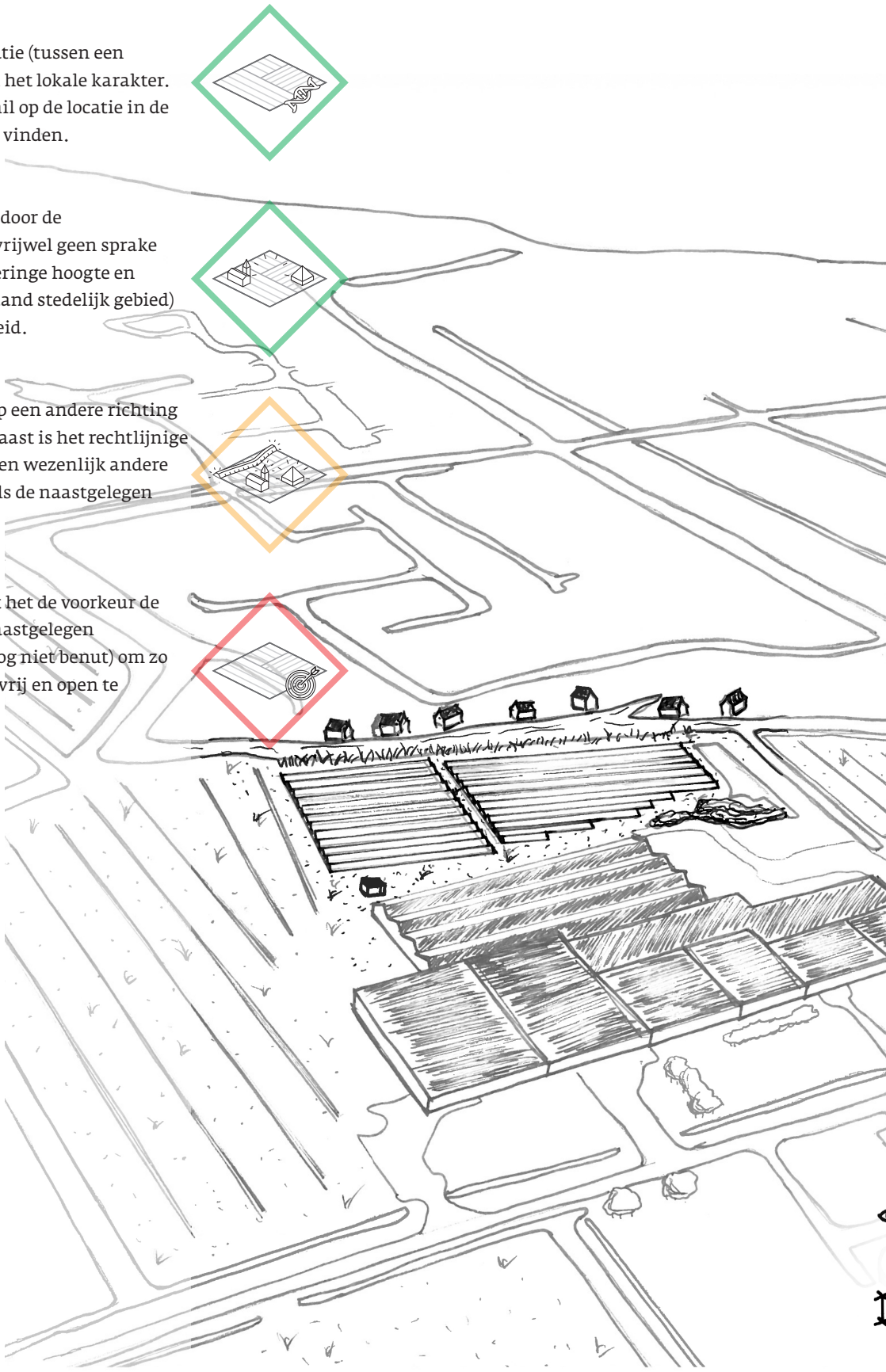
Op de locatie van het zonneveld is door de ontwikkelingen aan weerszijden vrijwel geen sprake van openheid. Toch is er met de geringe hoogte en gekozen locatie (direct tegen bestaand stedelijk gebied) rekening gehouden met de openheid.

Ruimtelijke dragers

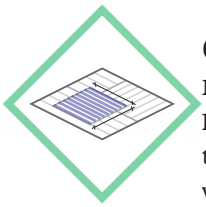
De paneelrijen zijn georiënteerd op een andere richting dan die van het landschap. Daarnaast is het rechtlijnige karakter van de zonneopstelling een wezenlijk andere accentuering van het landschap als de naastgelegen sloot (Kromme Leek).

Ambities

Ten aanzien van de ambities heeft het de voorkeur de zonnepanelen te plaatsen op de naastgelegen bedrijfsbebouwing (deze zijn nu nog niet benut) om zo het landschap zoveel als mogelijk vrij en open te houden.

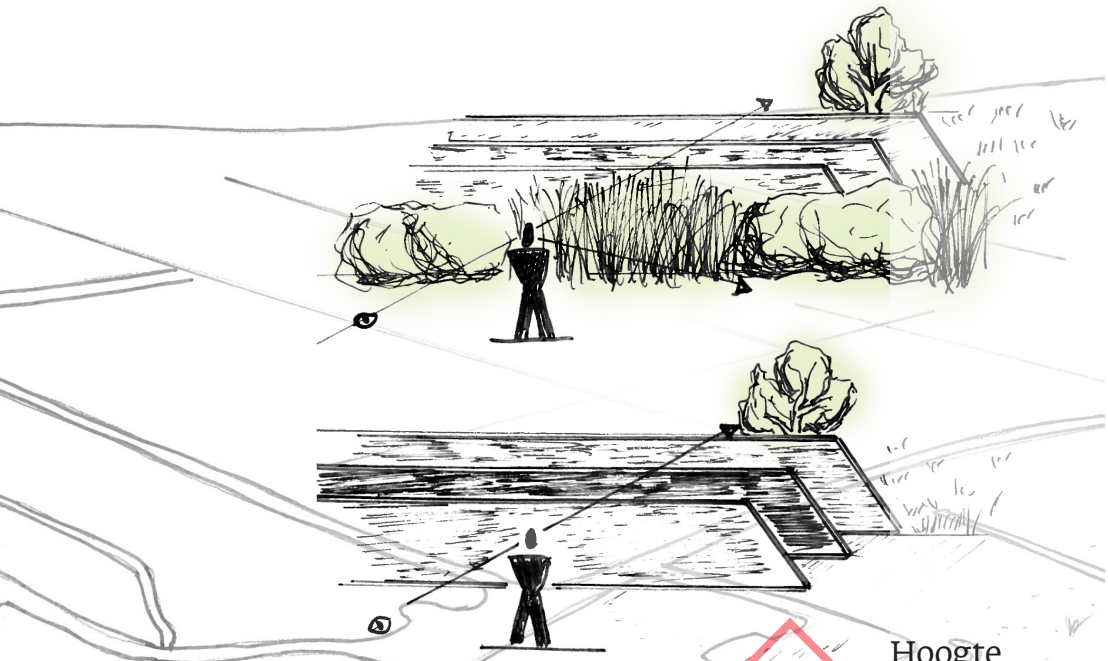


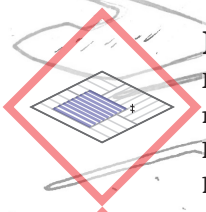
***Criteria Uitvoeringsregeling Opstellingen voor zonne-energie



Grootte

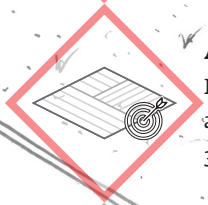
De zonne-veldopstelling voldoet aan de spelregels voor landschappelijke inpassing ondanks dat deze niet van toepassing waren op het moment van realisatie (1 ha van de anders 5ha maximaal).





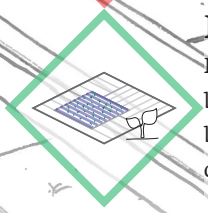
Hoogte

De paneelhoogte is 1,65 meter en het veld zou hierdoor niet voldoen. Wel is hier sprake van een verlaagde landschappelijke ligging en is het veld gerealiseerd voor het huidige beleid.



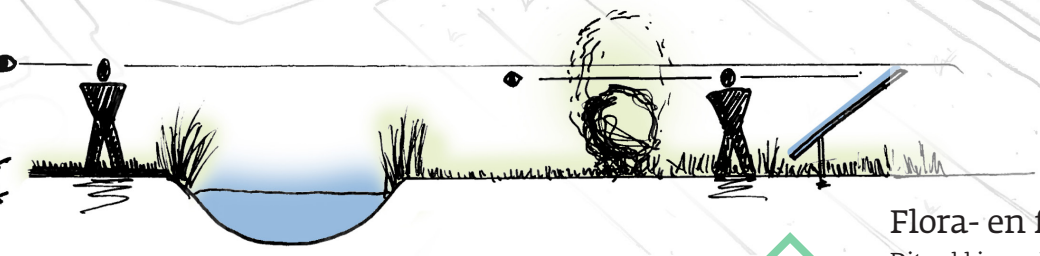
Afstand

De opstelling voldoet niet aan de gestelde minimale afstand van 50 meter tot bebouwing doordat het veld op 30 meter van woonhuizen geplaatst is.



Bodem-eis

De zonneveld opstelling voldoet aan de onverharde bodem-eis, bij de fundering is er gekozen voor metalen boorpalen. Aanrader is om de gevolgen van dergelijke opstellingen te monitoren.





Flora- en faunavriendelijk

Dit veld is mede door de ligging (in landelijk gebied, tegen BSG) voorzien van een brede groene rand, gras en beperkt in hoogte. Voor flora, fauna en bodem is het advies, mede door onduidelijkheid rondom de gevolgen van zonneopstellingen, om deze te monitoren.

*** Het zonnepark is voor het huidige beleid gerealiseerd

3 GROENE HOEK - HOOFDDORP



- SADC (Schiphol Area Development Company) samenwerking van:
  Solarontwikkelaar: SolarEnergyWorks,
  Bouwer: F&S Solar en investeerder: Blue Elephant
- Gerealiseerd: 2016
- Groene Hoek
  Hoofddorp
  Gemeente Haarlemmermeer (2018)
- Zonneveld in landelijk gebied, Stimuleringsgebied (bouwsteen 6c)
  Fase 1: Zuid - opstelling 25ha 15MW,
  Fase 2: Zuid- opstelling 25ha 18MW





Zonnepark de Groene Hoek

Gelegen in landelijk gebied, driezijdig omgeven door infrastructuur en bestaand stedelijk gebied, is dit park goed voor 25ha zonneveld met nog eens 25ha in de pijplijn. Hier is namelijk sprake van een stimuleringsgebied en de locatie geniet daardoor een uitzonderings-positie. Ondanks de grootte van het veld valt het vanaf de omgeving nauwelijks op, dit doordat de elementen en panelen zich vanuit de omgving gezien onder ooghoogte bevinden.

Opvallend is dat ondanks de vrij brede tussenpaden (3-4 meter tussen de panelenrijen, 5-10 meter onderhoudspaden) het veld toch oogt als een aaneengesloten blauwzwarte zee. Indien, zoals in dit geval, deze tussenruimtes bewust zijn aangebracht is het dan ook een aanbeveling om hier maatregelen te treffen, bijvoorbeeld door de tussenruimtes te accentueren door middel van struweel.

Ten aanzien van de Nota Perspectief op zon zijn enkel de grootte en hoogte afwijkende punten, maar gezien de uitzonderingspositie en de afwezigheid van hinder door de hoogte van de panelen (twee meter op locatie) is dit niet problematisch. Ten opzichte van de Leidraad Landschap en Cultuurhistorie zijn er met het oog op het karakter van de locatie en de ontwikkelambities verbeterpunten. Een voorbeeld hiervan is het beter en duidelijker aansluiten bij het sloten- en verkavelingspatroon door de onderliggende structuren zichtbaarder te maken.
Verder zijn de bodem en de bodemgesteldheid een vraagteken. De effecten van zonnevelden zijn tot op heden nog grotendeels onbekend en vragen verdergaand onderzoek en vooral monitoring op locatie.



#3.1 DE HORIZON BLIJFT ZICHTBAAR ONDANKS DE VELDOPSTELLING

HET ZONNEVELD IS ONOP-VALLEND DOORDAT HET ZICH ONDER DE HORIZON BEVINDT

Het zonneveld is vrijwel onopvallend doordat het zich, gezien vanaf de omgeving, onder de horizon bevindt. Hoewel de panelen op de locatie zelf tot twee meter hoogte komen, was dit door de verlaagde ligging geen belemmerende factor voor de openheid gezien vanuit de omgeving.

Zelfs met tussenpaden van 10 meter is de originele verkaveling niet goed meer af te lezen. Het veld oogt als één groot aaneengesloten vlak. Aanbeveling is om het slotenpatroon en structuren duidelijker te accentueren door rietkragen of laag struweel.

HET LANDSCHAP IS MINDER LEESBAAR DOOR DE MONO-TONE ZONNE-OPSTELLINGEN

DE VRIJGEHOUDEN KAVELGRENZEN VALLEN WEG IN DE VELDOPSRTELLING **#3.2**





#3.3 EEN HEKWERK BLIJFT EEN ONNATUURLIJK OBJECT EN KAN EEN AANTASTING VORMEN VOOR HET OPEN LANDSCHAP

"FAUNAVRIENDELIJK" EN "PASSEND IN DE OMGEVING" ZIJN TE VAGE BEGRIPPEN

Hoewel het aanhouden van dezelfde hoogte voor zowel panelen, transformatoren en hekwerk het geheel wel een rustig beeld geeft, zullen de termen 'faunavriendelijk' en 'passend in de omgeving' verder gedefinieerd moeten worden om standaard hekwerken te voorkomen.

Momenteel is er een aantal studies gaande om de relatie tussen zonneparken en ecologie in beeld te brengen. Een ontbrekende schakel blijft tot nu toe de monitoring van de effecten. Het langdurig in beeld brengen van de gevolgen is een aandachtspunt.

METEN IS WETEN, MONITORING VAN BODEM EN BIODIVERSITEIT IS NODIG

DE BODEM EN FLORA HEBBEN TE LIJDEN ONDER PERMANENTE SCHADUW EN GEBREK AAN WATER **#3.4**



Criteria Leidraad Landschap en Cultuurhistorie 2018

Karakter

Het plan respecteert de verkaveling van de polder, maar in het gerealiseerde veld is dit beperkt ervaarbaar en is het sloten- en verkavelingspatroon niet meer ervaarbaar.

Openheid

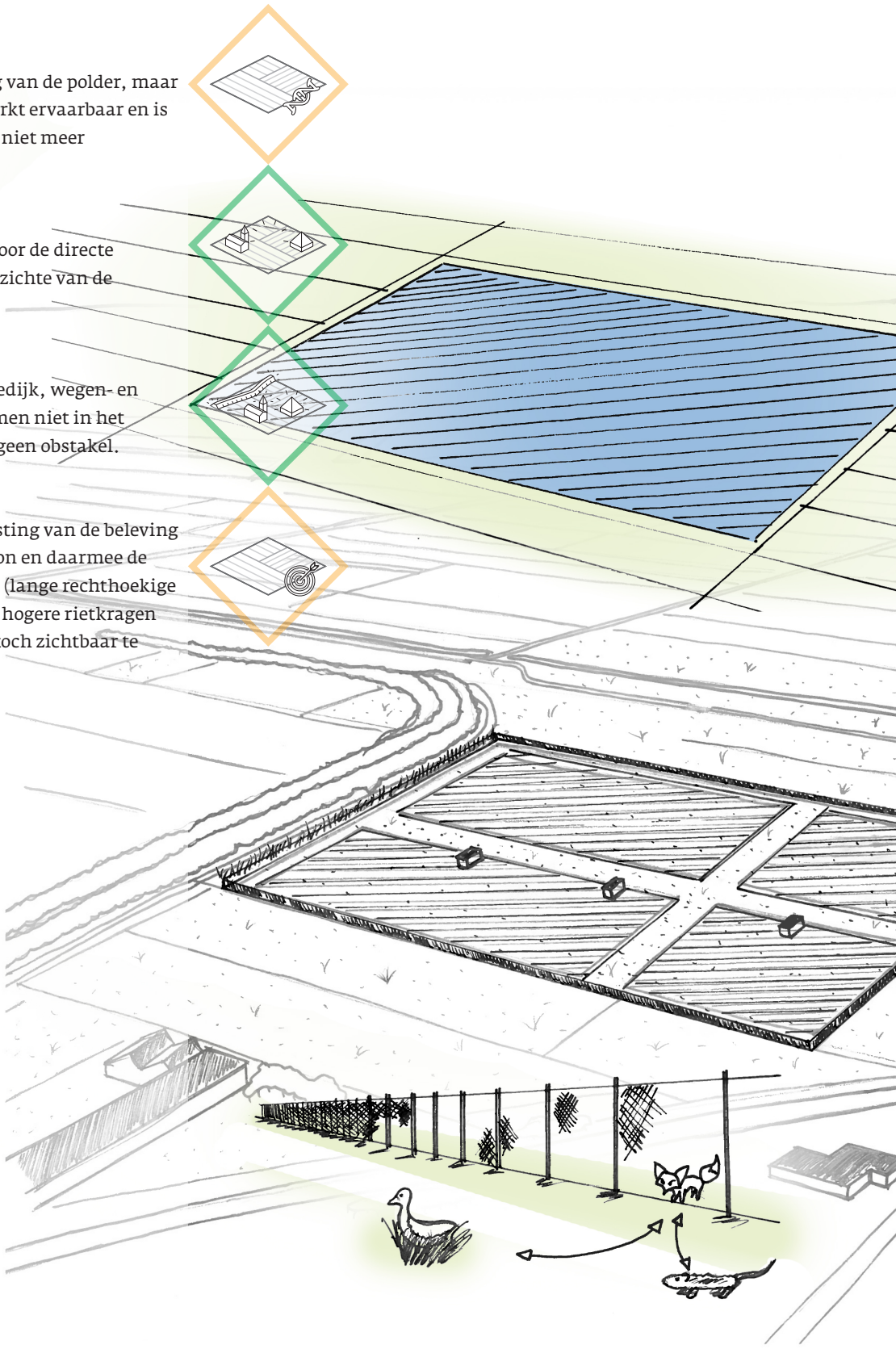
Het veld biedt geen belemmering voor de directe omgeving doordat de locatie ten opzichte van de omgeving verdiept ligt.

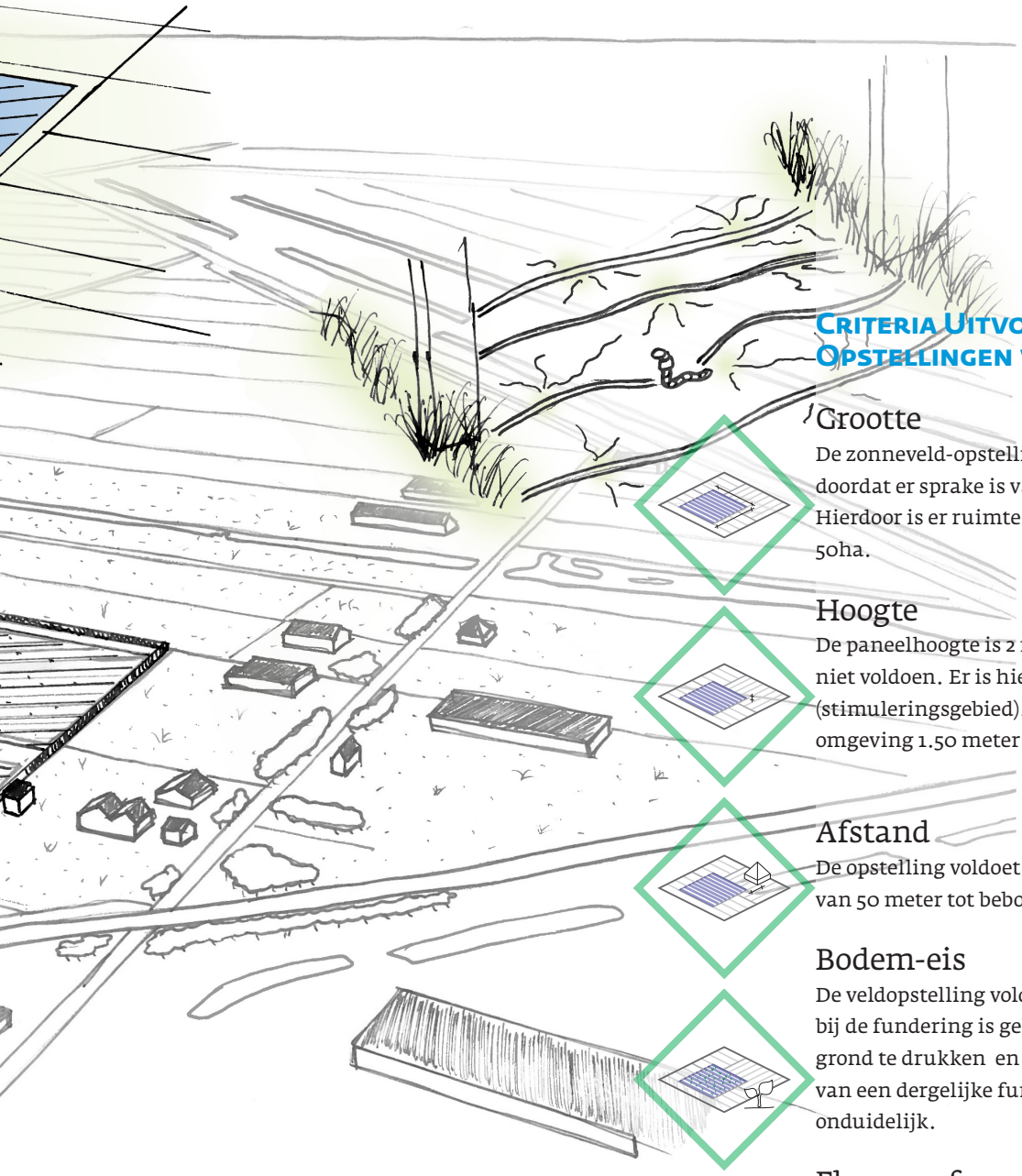
Ruimtelijke dragers

De Ruimtelijke dragers als de Geniedijk, wegen- en slotenstructuur en bomenrijen komen niet in het geding. Verder is de paneelhoogte geen obstakel.

Ambities

De veldopstelling vormt een aantasting van de beleving van het onderliggende slotenpatroon en daarmee de lokale identiteit van het landschap (lange rechthoekige kavels). Mogelijke oplossingen zijn hogere rietkragen langs de sloten om deze structuur toch zichtbaar te houden.





Criteria Uitvoeringsregeling Opstellingen voor zonne-energie

Grootte

De zonneveld-opstelling voldoet aan de spelregels doordat er sprake is van een stimuleringsgebied. Hierdoor is er ruimte om van 25ha uit te breiden naar 50ha.

Hoogte

De paneelhoogte is 2 meter en het veld zou hierdoor dus niet voldoen. Er is hier een uitzondering gemaakt (stimuleringsgebied). Verder lijkt het veld vanaf de omgeving 1.50 meter hoog door de verdiepte ligging.

Afstand

De opstelling voldoet aan de gestelde minimale afstand van 50 meter tot bebouwing.

Bodem-eis

De veldopstelling voldoet aan de onverharde bodem-eis, bij de fundering is gekozen om metalen palen in de grond te drukken en te verzwaren met grind. Effecten van een dergelijke fundering zijn tot op heden onduidelijk.

Flora- en faunavriendelijk

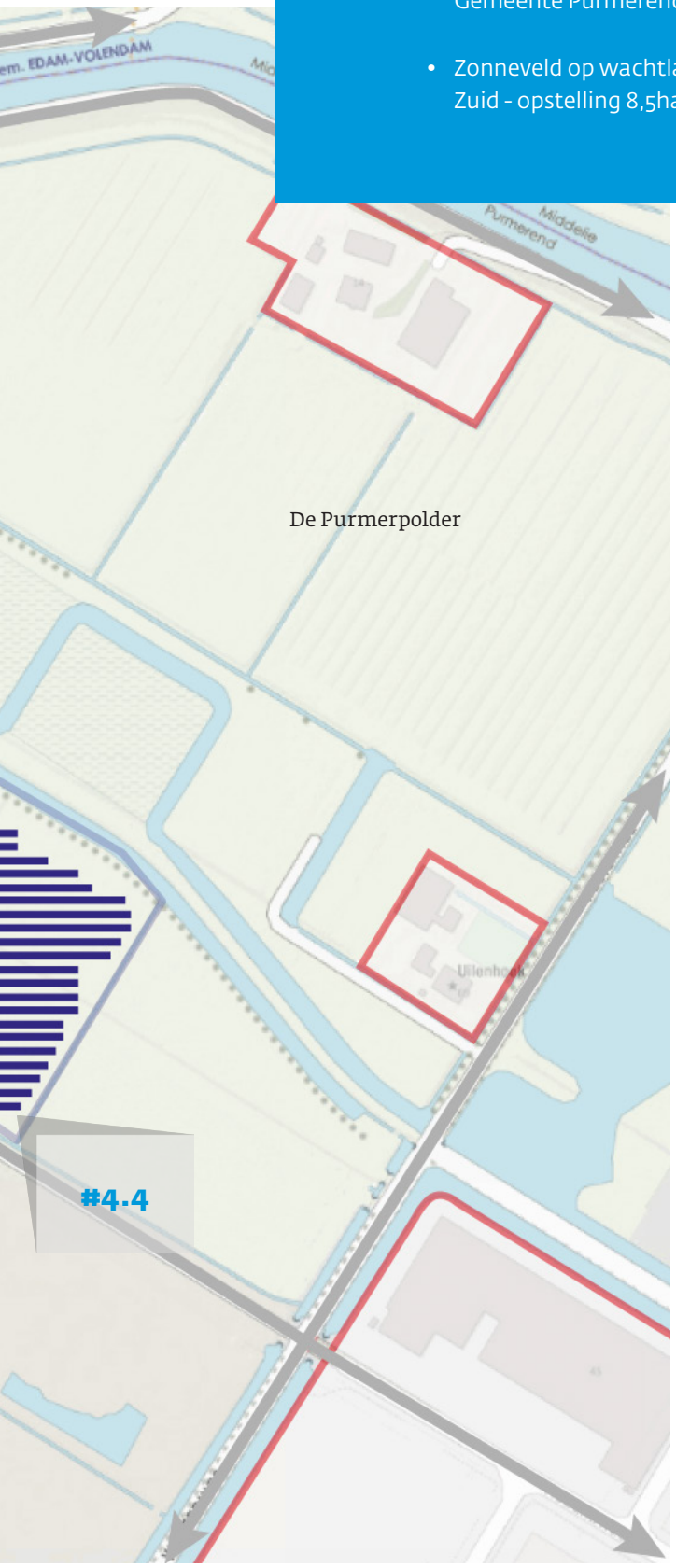
Het is onduidelijk of de opstelling, het (open) hekwerk en de geplaatste transformatoren als faunavriendelijk gezien kunnen worden. Verder is er een wens/ambitie om schapen de ondergrond te laten onderhouden en een geplande bloemenrand scheidt het zonneveld van de N201.

4 SOLAR CAMPUS - PURMEREND



- Solarontwikkelaar: Ecorus
- Gerealiseerd: 2016
- Bedrijventerrein de Baanstee
  Purmerend
  Gemeente Purmerend
- Zonneveld op wachtlandschap (bouwsteen 4),
  Zuid - opstelling 8,5ha 5,6MW





De Purmerpolder

Solar Campus Purmerend

Hoewel dit veld in een open omgeving ligt is er door de locatie (binnen bestaand stedelijk gebied op een wachtlandschap) geen restrictie voor de opstelling zoals deze wel gelden voor zonnevelden in het landelijk gebied. Omdat het veld zich in een open omgeving bevindt is er toch voor gekozen om een vergelijking te maken met de huidige ruimtelijke spelregels geldend voor het landelijk gebied.

Het zonnepark ligt op een locatie met een bedrijfsbestemming, tweezijdig begrensd door een weg en een enkele boerderij. De achterzijde van dit veld wordt begrensd door een dijkje dat tevens fungeert als looproute. Opvallend is dat er niet gekozen is voor een hekwerk maar dat enkel een sloot de begrenzing vormt. Dit, samen met de grasbeplanting over het gehele veld, maakt dat het geheel een natuurlijke uitstraling heeft.

Met uitzondering van de hoogte voldoet dit park geheel aan de opgestelde spelregels en is het een van de betere parken als het gaat om een inpassing met aandacht voor flora en fauna.

Ten opzichte van de Leidraad Landschap en Cultuurhistorie is het voornaamste aandachtspunt het karakter van de locatie. Er verdwijnen kleinere sloten om plaats te maken voor de ontwikkeling, iets wat niet in lijn met de ontwikkelprincipes in de Leidraad. Dit hangt in dit geval echter onlosmakelijk samen met de gebiedsontwikkeling tot bedrijventerrein en moet dan ook breder worden beschouwd dan enkel vanuit het ontwikkelprincipe voor tijdelijke functies/zonneparken.



#4.1 EEN NATUURVRIENDELIJK ZONNEVELD ZONDER HEKWERK EN MET VEEL GROEN (SLOOT, STRUWEEL EN GRAS) OP EN LANGS HET VELD

WIE ZAAIT ZAL OOGSTEN

Naast alle voorzieningen bovengronds (zonnepanelen, constructie, transformatoren, etc.) en ondergronds (bekabelling, fundering, etc.) is de aanwezigheid van groen (struweel, grassoort, etc.) een belangrijke factor bij het inpassen van een zonneveld. Daarnaast is de aanwezigheid van groen randvoorwaardelijk voor de flora en fauna om hier te vertoeven. Aanbeveling is dan ook om het zonneveld per locatie af te stemmen op de lokaal voorkomende kwetsbare soorten en hier op adequate wijze rekening mee te houden in het ontwerp.

Zicht op de achterzijde van een opstelling voor zonne-energie kan een industriële indruk geven. Gelet op de richting ten opzichte van de zon is dit niet altijd te vermijden. In die gevallen kan een groene struweelrand een oplossing bieden.

TEGEN WELKE KANT VAN HET ZONNEPANEEL KIJK JE AAN?

DE ACHTERZIJDE VAN EEN ZONNEVELD IS MINDER AANTREKKELIJK EN HEEFT EEN INDUSTRIEEL KARAKTER **#4.2**





#4.3 DE OBJECTEN (TRANSFORMATOR, RECLAME, HEKWERK EN BEVEILIGING) AAN DE RAND TREKKEN ALLE AANDACHT

EEN ZONNEVELD BESTAAT NIET ALLEEN UIT MOOIE BLAUW-ZWARTE PANELEN

Transformatoren en/of beveiligingscamera's zijn een onlosmakelijk onderdeel van zonnevelden. Het advies is om dit mee te laten nemen in het ontwerp en als aanvulling in het (zonne)beleid op te nemen om verrommeling te voorkomen. Dergelijke eisen zijn namelijk nog niet opgenomen in het (zonne)beleid.

Ondanks de functie van wachtlandschap (braakliggend bedrijventerrein) en de bijbehorende vrijheid om hoger te bouwen of meer te verharden is hier gekozen voor een kwalitatieve en natuurlijke inpassing.
Hoewel er randzaken zijn die aandacht behoeven, is dit veld een stap in de goede richting naar een natuurlijk ingepast zonneveld.

ZO KAN HET DUS OOK! ZO MOET HET ALTIJD?

EEN NATUURLIJKE OVERGANG (EEN DIE PAST IN HET LANDSCHAP) VAN DE OMGEVING NAAR HET ZONNEVELD IS EEN AANRADER #4.4



Criteria Leidraad Landschap en Cultuurhistorie 2018

Karakter

Door de nogal vreemde (rest)vorm past het veld niet geheel in de structuur van de polder. De opstelling en tussenpaden wijken ook in de richting sterk af van het lokale karakter. Qua maatvoering en opdelingen past het veld wel in de kavelstructuur.

Openheid

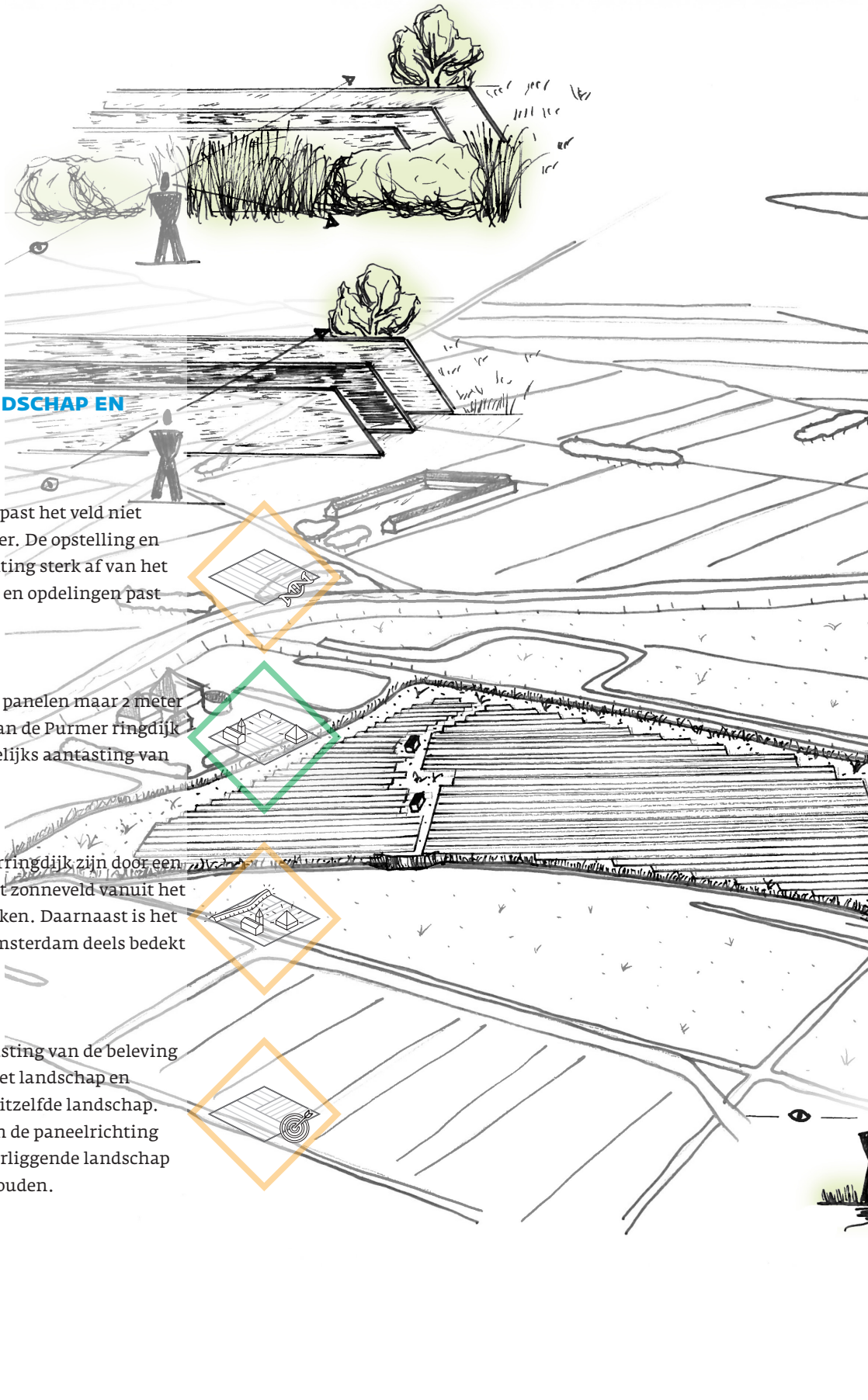
Ondanks de ligging in BSG zijn de panelen maar 2 meter hoog, door de verhoogde ligging van de Purmer ringdijk direct achter de locatie is er nauwelijks aantasting van de openheid.

Ruimtelijke dragers

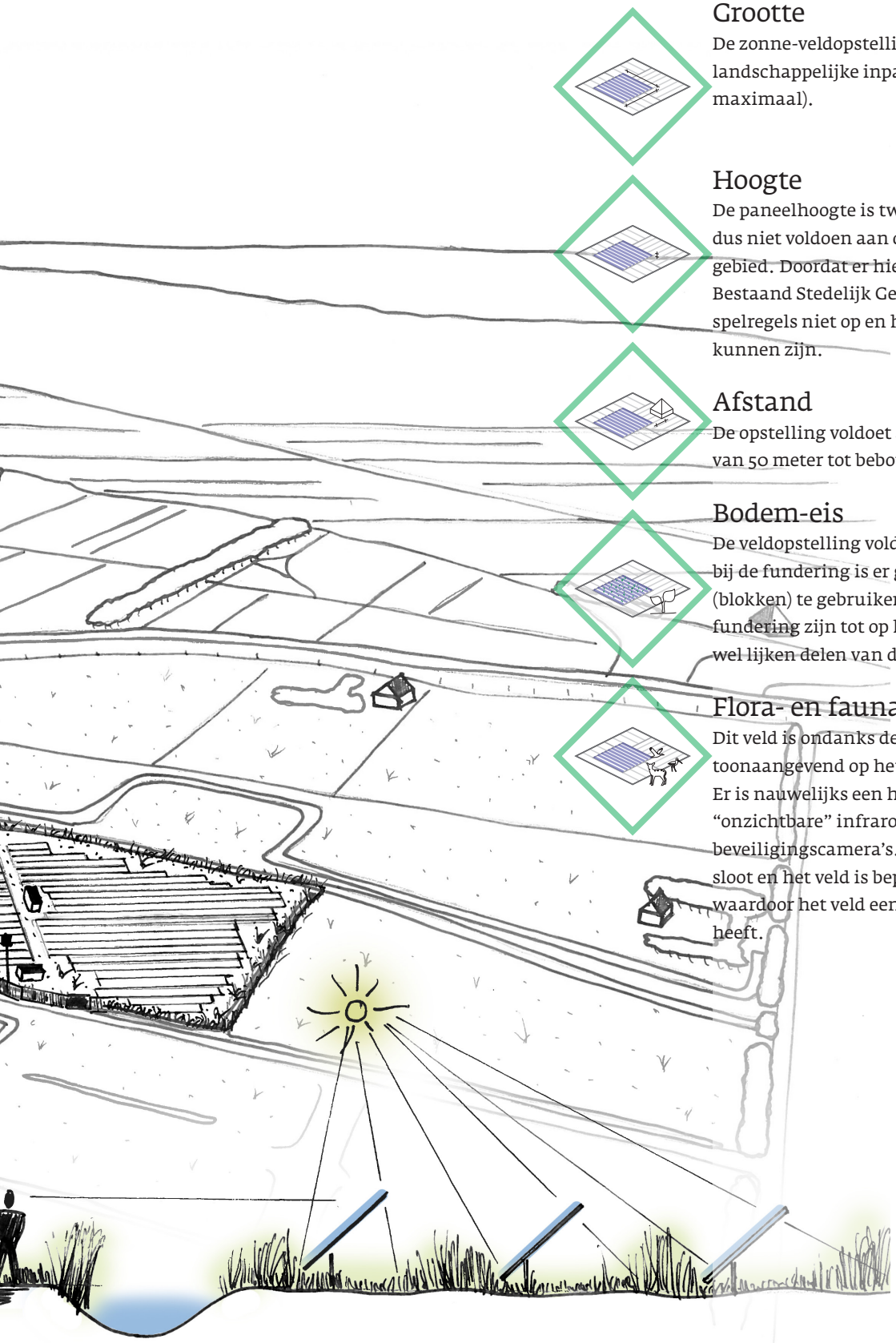
De Ruimtelijke dragers als Purmerringdijk zijn door een kunstmatig aangelegde dijk en het zonneveld vanuit het zuiden deels van het zicht onttrokken. Daarnaast is het schootsveld van de Stelling van Amsterdam deels bedekt door het zonneveld.

Ambities

De veldopstelling vormt een aantasting van de beleving van de verkavelingsrichting van het landschap en daarmee de lokale identiteit van ditzelfde landschap. Aanbeveling is het afstemmen van de paneelrichting met de kavelrichting van het onderliggende landschap om zo het landschap leesbaar te houden.



Criteria Uitvoeringsregeling Opstellingen voor zonne-energie



Grootte

De zonne-veldopstelling voldoet aan de spelregels voor landschappelijke inpassing (8,5 ha van de anders 10ha maximaal).

Hoogte

De paneelhoogte is twee meter en het veld zou hierdoor dus niet voldoen aan de spelregels voor landschappelijk gebied. Doordat er hier sprake is van een ligging binnen Bestaand Stedelijk Gebied (BSG) gaan de gestelde spelregels niet op en had de hoogte nog groter had kunnen zijn.

Afstand

De opstelling voldoet aan de gestelde minimale afstand van 50 meter tot bebouwing.

Bodem-eis

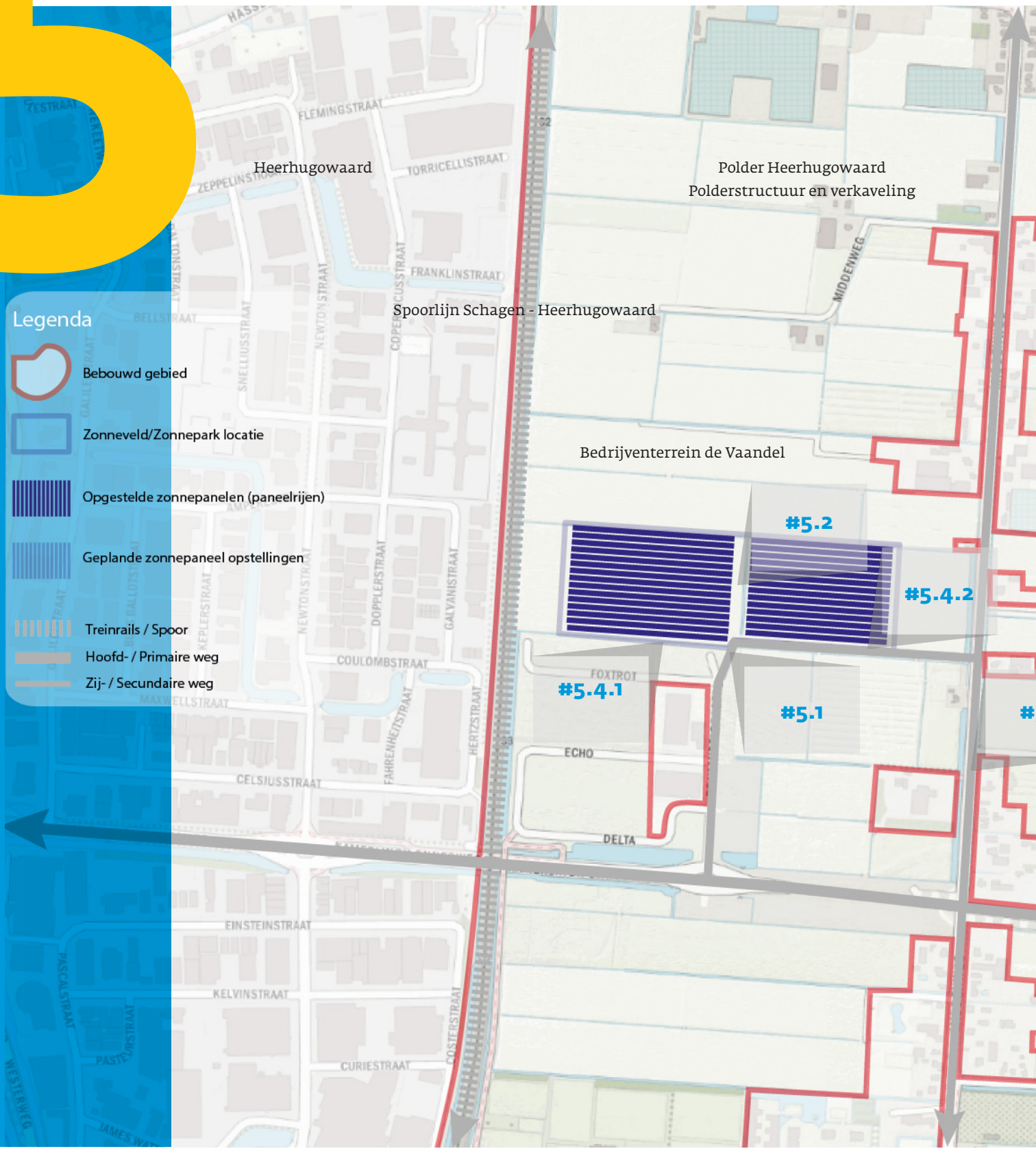
De veldopstelling voldoet aan de onverharde bodem-eis, bij de fundering is er gekozen om betonnen elementen (blokken) te gebruiken. Effecten van een dergelijke fundering zijn tot op heden onduidelijk, wel lijken delen van de opstelling verzakt.

Flora- en faunavriendelijk

Dit veld is ondanks de ligging binnen BSG toonaangevend op het gebied van natuurlijke inpassing. Er is nauwelijks een hekwerk, maar er is sprake van “onzichtbare” infraroodbeveiliging en men werkt met beveiligingscamera’s. De locatie is omgeven door een sloot en het veld is beplant met gras dat vrijelijk groeit waardoor het veld een vriendelijk en natuurlijk karakter heeft.

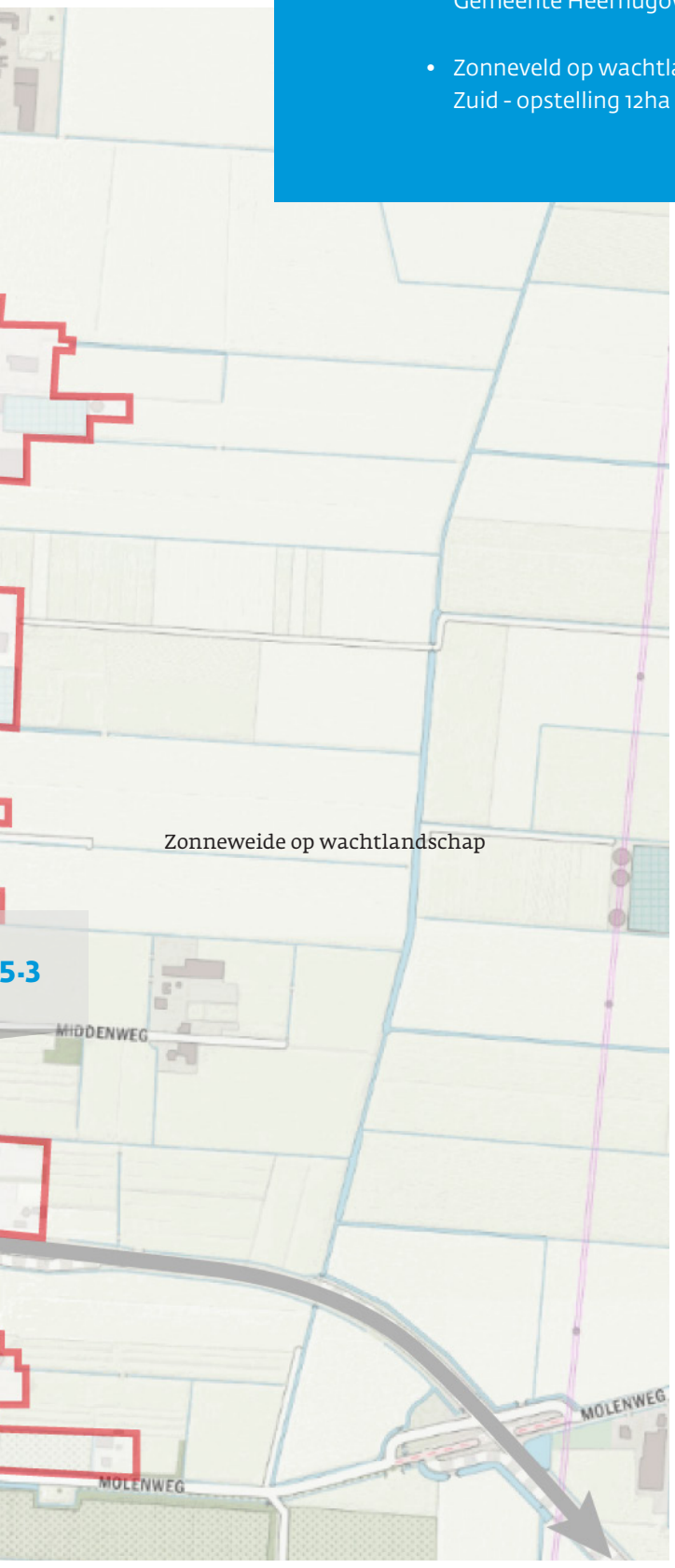
Het zonneveld bevindt zich niet in landelijk gebied waardoor de criteria/spelregels niet van toepassing zijn.

5 DE VAANDEL - HEERHUGOWAARD



- Solarontwikkelaar: Ecorus
- Gerealiseerd: 2018
- Bedrijventerrein de Vaandel
  Heerhugowaard
  Gemeente Heerhugowaard
- Zonneveld op wachtlandschap (bouwsteen 4),
  Zuid - opstelling 12ha 9,4MW





Zonneweide op wachtlandschap

Bedrijventerrein de Vaandel

Zonneveld De Vaandel ligt ten noordoosten van Heerhugowaard. Het wordt aan drie zijden begrensd door infrastructuur en is gelokaliseerd op een bedrijventerrein (wachtlandschap). Dit veld was tijdens de ruimtelijke analyse en het bezoek in aanbouw waardoor dit proces in tijd gevolgd is. Opvallend is de enorme hoeveelheid benodigde infrastructuur en arbeid, zoals het langgerekte bouwkavel (5 meter breed, 2 km lang) ten behoeve van de elektra-kabels, om een zonnepark aan te leggen.

De opstellingsrichting van dit veld volgt wel de verkavelingsrichting, maar blokkeert door de hoogte de kijkrichting van noord naar zuid. De panelen zijn namelijk 2 meter hoog, waardoor deze op ooghoogte het beeld bepalen. Verder is er deels gekozen voor een hekwerk-afbakening en deels voor een sloot.

Het park voldoet aan de ruimtelijke spelregels, vooral omdat het hier een wachtlandschap betreft, waardoor de spelregels voor het landelijk gebied niet gelden. Aandachtspunten blijven de bodem-eis en de inpassing van flora en fauna, waar nog onvoldoende kennis over beschikbaar is.

De Leidraad Landschap en Cultuurhistorie is formeel niet van toepassing omdat het hier BSG betreft (bedrijfslocatie), anders zou het veld in beperkte mate aansluiten op de beleving van het landschap (openheid van noord naar zuid) en de openheid langs de lintdorpen. Het veld past wel bij het karakter van de lange verkavelingen. Mede door de compacte en de 2 meter hoge opstelling vormt het zonneveld een 'industrieel blok' in het landschap. Gezien de bedrijfsbestemming is dat op deze locatie toegestaan, maar toch zou het goed zijn hier, ook op dit soort plekken meer aandacht aan ruimtelijke kwaliteit te besteden.



#5.1 Reclame-uitingen en andere objecten worden meestal geplaatst aan de rand van een zonneveld-opstelling

EEN ZONNEVELD IS MEER DAN BLAUW-ZWARTE PANELEN

Transformatoren en/of beveiligingscamera's zijn een onlosmakelijk onderdeel van zonnevelden. Aanbeveling is om dit mee te laten nemen in het ontwerp om verrommeling te voorkomen. Een dergelijke eis is nu niet opgenomen in het ruimtelijk beleid voor zonne-energie of de Leidraad voor Landschap en Cultuurhistorie. Het verdient aanbeveling het (zonne)beleid hier op aan te vullen.

Dit zonnepark is vooral vanuit energie-efficiëntie ontworpen. Overmaat of loze hoeken zijn niet of nauwelijks aanwezig, de afstand van de panelen onderling is minimaal en de randafwerking evenzo. Dit is op deze locatie meer geëigend vanwege de vigerende bedrijfsbestemming. Advies blijft het stimuleren van de ruimtelijke kwaliteit en het voorkomen van monofunctionaliteit.

RUIMTELIJKE KWALITEIT BOVEN RENDEMENT

Verharde paden, kunstmatige afwatering en bijna naadloos-sluitende panelenrijen zijn het beeld bij dit veld #5.2





#5.3 DE OPSLAG VAN KILOMETERS KABEL OM HET ZONNEVELD AAN TE SLUITEN OP HET ELEKTRICITEITSNET

AANSLUITING EN CAPACITEIT MEEWEGEN IN LOCATIEKEUZE VAN ZONNEPARKEN

Aandachtspunt is om geschikte of logische locaties te kiezen zodat de hoeveelheid kabels en benodigde capaciteitsvergrotingen van energie-infrastructuur geminimaliseerd worden. Hierdoor kan tevens de ruimtelijke impact voor, tijdens en na de bouw worden geminimaliseerd.

Omdat dit zonneveld gelegen is op een braakliggend bedrijventerrein en er als alternatief een loods had kunnen staan heeft landschappelijk gezien een zonneveld de voorkeur.
Advies bij de keuze voor een zonnepark is om het dan ook goed ruimtelijk in te passen, zowel voor het beeld (esthetische kwaliteit), als andere functies en het daaraan gerelateerde draagvlak.

WAT OOGT NOU BETER?

HET VERSCHIL IN BELEVING ENKEL DOOR DE PLAATSING VAN EEN HEKWERK OF HET GEBRUIK VAN EEN SLOOT **#5.4**



Criteria Leidraad Landschap en Cultuurhistorie 2018

Karakter

De veldopstelling past door de compacte vorm en richting van de opstelling binnen het rechtlijnige karakter van droogmakerij de Heerhugowaard.

Openheid

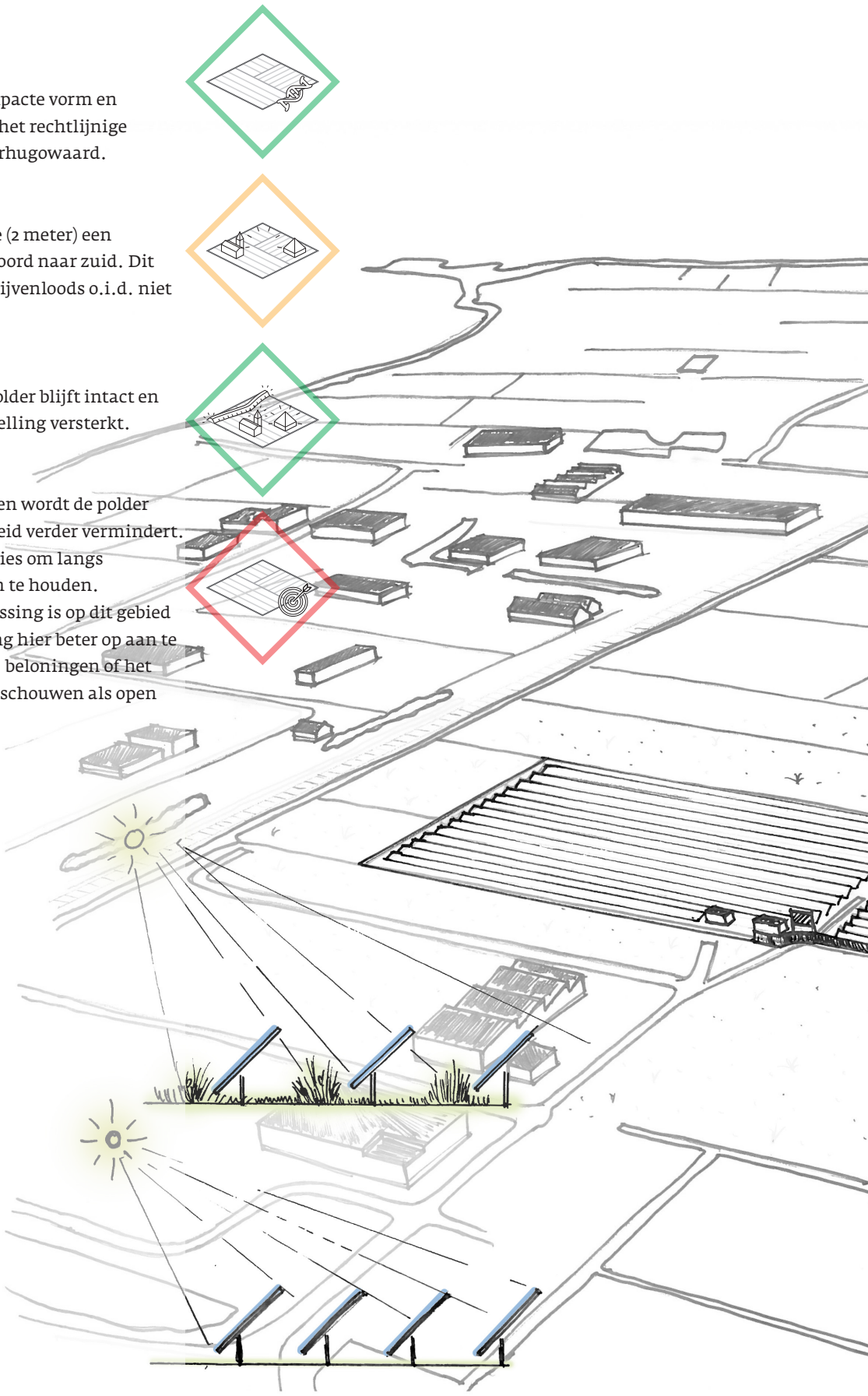
De veldopstelling is door de hoogte (2 meter) een aantasting van de openheid van noord naar zuid. Dit was met de realisatie van een bedrijvenloods o.i.d. niet anders geweest.

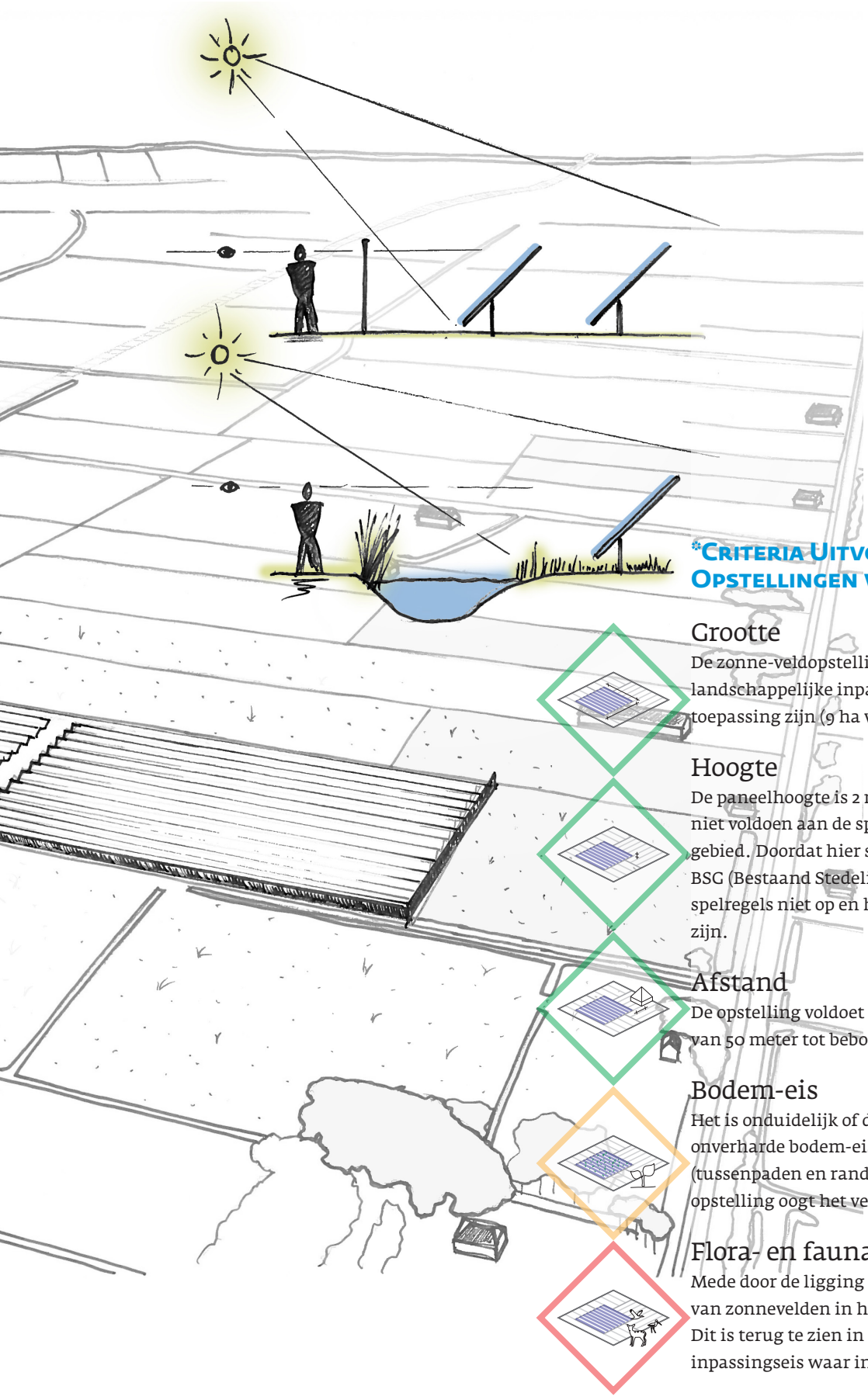
Ruimtelijke dragers

Het rechtlijnige karakter van de polder blijft intact en wordt door de richting van de opstelling versterkt.

Ambities

Door de plaatsing van zonnepanelen wordt de polder verder gevuld, waardoor de openheid verder vermindert. Dit is een aantasting van de ambities om langs lintbebouwing het landschap open te houden. Hoewel de Leidraad niet van toepassing is op dit gebied (binnen BSG) is het een aanbeveling hier beter op aan te sturen, wellicht door voorbeelden, beloningen of het advies aan gemeenten om dit te beschouwen als open landschap.





*Criteria Uitvoeringsregeling Opstellingen voor zonne-energie

Grootte

De zonne-veldopstelling voldoet aan de spelregels voor landschappelijke inpassing ondanks dat deze niet van toepassing zijn (9 ha van de anders 10 ha maximaal).

Hoogte

De paneelhoogte is 2 meter en het veld zou hierdoor dus niet voldoen aan de spelregels voor landschappelijk gebied. Doordat hier sprake is van een ligging binnen BSG (Bestaand Stedelijk Gebied) gaan de gestelde spelregels niet op en had de hoogte nog groter kunnen zijn.

Afstand

De opstelling voldoet aan de gestelde minimale afstand van 50 meter tot bebouwing.

Bodem-eis

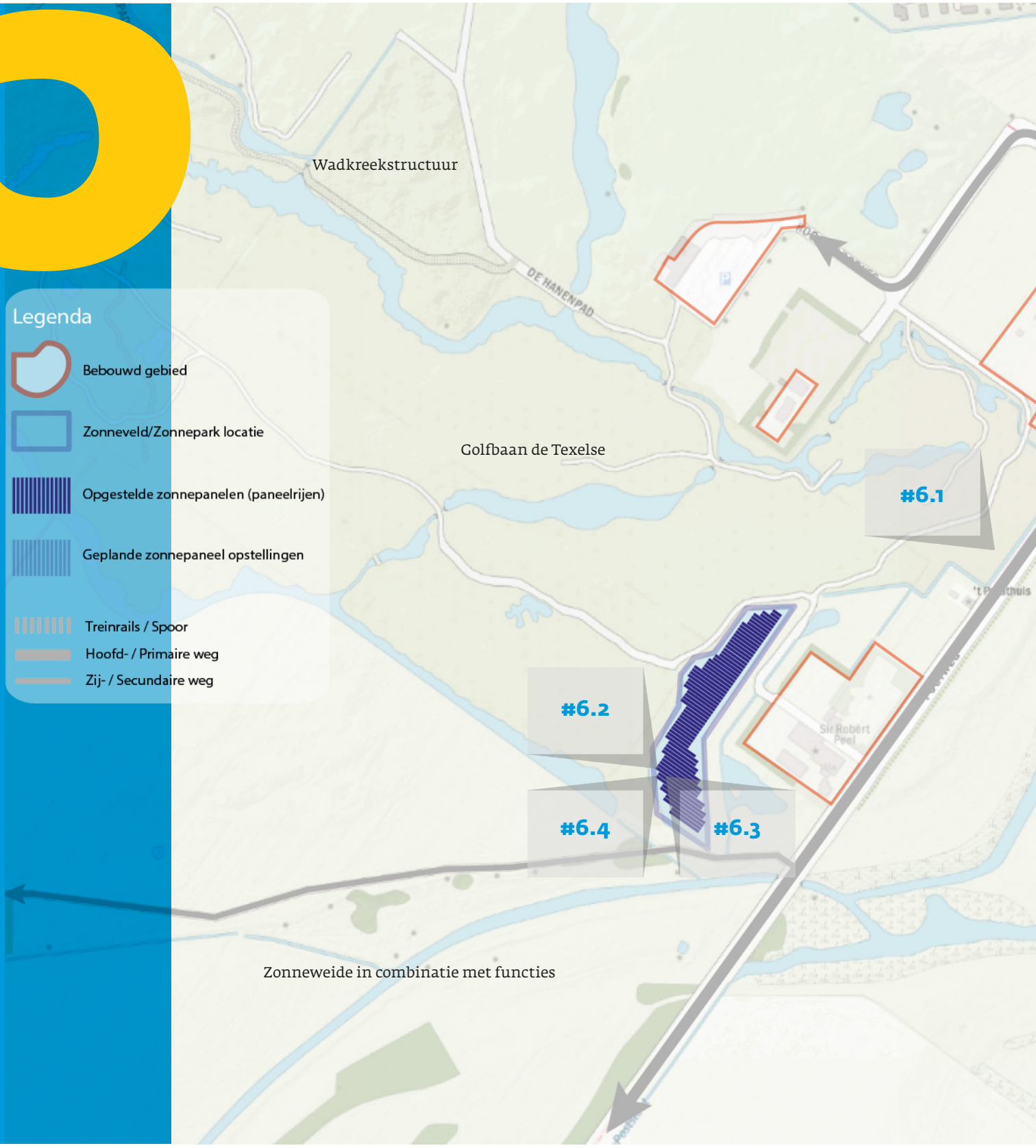
Het is onduidelijk of de opstelling voldoet aan de onverharde bodem-eis. Momenteel is een groot deel (tussenpaden en rand) verhard. Mede door de compacte opstelling oogt het veld zeer verhard.

Flora- en faunavriendelijk

Mede door de ligging (binnen BSG), zijn de spelregels van zonnevelden in het landschap niet van toepassing. Dit is terug te zien in de flora- en faunavriendelijkheid/ inpassingseis waar in dit veld weinig van te merken is.

* Het zonneveld bevindt zich niet in het landelijk gebied waardoor de criteria/spelregels niet van toepassing zijn.

6 GOLFBAAN DE TEXELSE - DE COCKSDORP



- Solarontwikkelaar: Texel4trading
- Gerealiseerd: 2017
- Golfbaan de Texelse / vakantiepark de Krim
  De Cocksdorp
  Gemeente Texel
- Zonneveld in combinatie met functies (bouwsteen 2),
  Oost-West - opstelling 0,5ha 0,4MW





Golfbaan de Texelse

Het betreft hier een drijvend zonnepark, op een golfbaan. Vanaf de naastgelegen infrastructuur of bebouwing is het veld niet zichtbaar. Het veld bevindt zich immers in/op een kunstmatig gemaakte en verhoogde wateropvang. Deze wateropvang is voor de besproeiing van de golfbaan aangelegd en is verhuld als duinlandschap. Verder biedt dit zonnepark een unieke extra functie doordat het de verdamping van water tegen gaat en tevens de panelen met de lokaal hogere luchtvochtigheid koelt.

Het park ligt in een oost-westopstelling waardoor er een geringere hoogte benodigd is en de elektriciteitsopwekking meer verdeeld is gedurende de dag. Punt van aandacht is de “aanlanding” (overgang van water naar land), verwerking van de elektriciteitskabels en de plaatsing en het uiterlijk van de transformatoren. Deze zouden beter ingepast kunnen worden in vormgeving en verschijning.

Ten opzichte van het ruimtelijk beleid voor zonne-energie, voor zover van toepassing op ontwikkelingen op het water, voldoet dit park compleet.
Wel is verder onderzoek gewenst naar de effecten van ‘zon op water’ op flora en fauna.

Aandachtspunt is dat het park qua inrichting past bij het eerder gecreëerde duinlandschap, terwijl hier oorspronkelijk sprake was van een aandijkingen-landschap. Advies is om meer aandacht te schenken aan dit soort intelligente en creatieve oplossingen, om daarmee draagvlak voor grondgebonden zonne-energie te vergroten en op een verstandige wijze bij te dragen aan de energietransitie.



#6.1 VANAF DE OMGEVING IS VAN DIT ZONNEVELD ALLEEN DE FILTER EN TRANSFORMATORRUIMTE ZICHTBAAR

HET ZONNEVELD GAAT OP IN DE OMGEVING

Het zonneveld is onzichtbaar vanuit de omgeving. Door de aankleding van de wateropslag met zand en helmgras en de gevarieerde hoogtes van het omringende recent aangelegde duinlandschap valt de verhoogde wateropslag weg in het landschap. Het enige wat opvalt is het transformatorhuis dat voorziet in de omschakeling van gelijk- naar wisselstroom, aanrader is dan ook deze elementen mee te nemen in het ontwerp.

Hoewel het zonnepark nog geen halve hectare beslaat voorziet het toch in 50% van de lokale energievraag (waaronder een zwembad) en gaat het ook de verdamping van water uit de wateropslag tegen. Verder zijn lokale partijen betrokken geweest bij de bouw van het park.

MAATWERK EN SLIM WERK BOVEN LANGE HALEN SNEL THUIS

HET COMBINEREN VAN EEN WATEROPSLAG EN ZONNEPANELEN HEEFT EEN DUBBEL VOORDEEL **#6.2**





#6.3 DOOR DE OPSTELLING (OOST-WEST) IS EEN BEPERKTE HOOGTE MOGELIJK

ÉÉN OPLOSSING VOOR ALLES OF MAATWERK PER PROJECT?

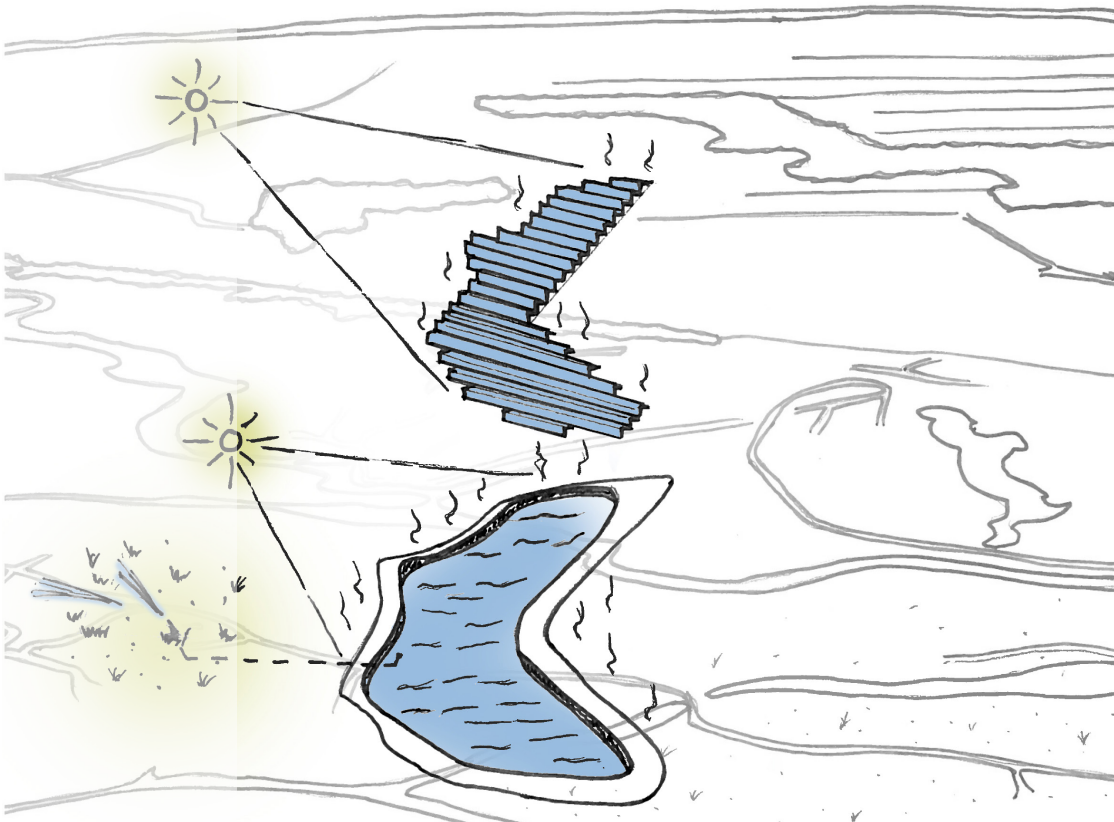
Door de dakconstructie is de hoogte van de panelen beperkt gebleven, waardoor het veld niet te zien is vanaf de omgeving. Vraag is wel of deze oplossing overal toepasbaar is? Voor kunstmatige waterbassins is het zeer geschikt. Voor natuurlijke waterlichamen zou onderzocht moeten worden wat de gevolgen zijn voor flora en fauna.

Goed voorbeeld doet goed volgen, een aanbeveling is dan ook om initiatieven die extra toegevoegde waarde hebben of extra functies kansen bieden extra te benadrukken en aandacht te geven.

GOEDE INITIATIEVEN ALS BELONING IN HET ZONNETJE ZETTEN

ER IS NOG TE WEINIG AANDACHT VOOR DEZE VORM VAN CREATIEVE EN SLIMME OPLOSSINGEN VAN ZONNEVELDEN **#6.4**





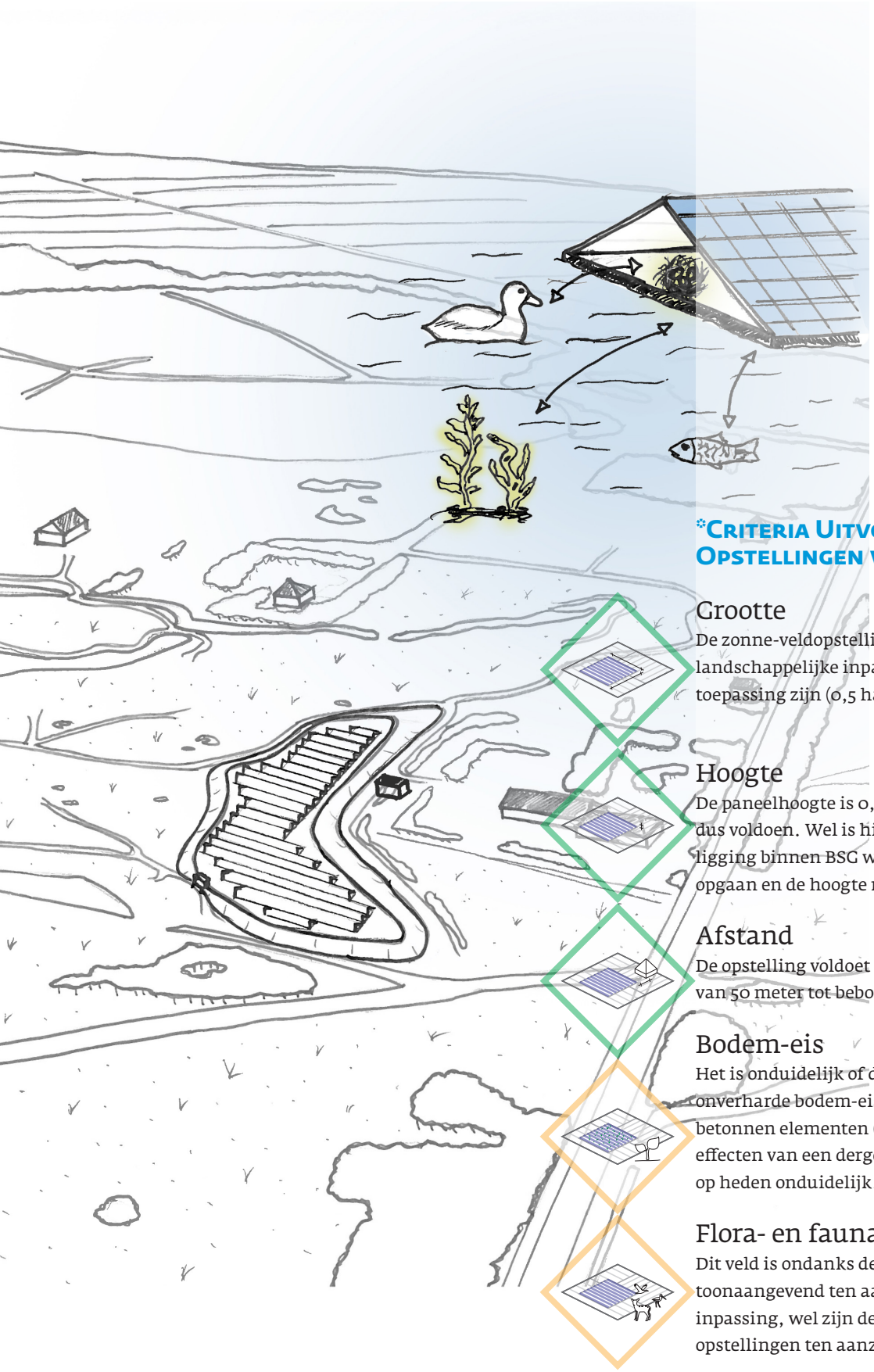
*Criteria Leidraad Landschap en Cultuurhistorie 2018

Karakter
Het zonnepark past in en gaat op in de structuur van de omgeving (duinlandschap) ook al is deze recent aangelegd ten behoeve van de golfbaan.

Openheid
De panelen zijn van beperkte hoogte, wel op hoogte geplaatst maar passend in de omgeving.

Ruimtelijke dragers
Het veld vormt doordat het verborgen is geen relatie met de ruimtelijke dragers. Wel is de dubbele functie een versterking van het duingebied door de ruimtecombinatie en verminderde ruimtevraag.

Ambities
Sluit aan bij de overgang van duingebied naar polderlandschap door zich te voegen naar het recent aangelegde duinlandschap.



*Criteria Uitvoeringsregeling Opstellingen voor zonne-energie

Grootte

De zonne-veldopstelling voldoet aan de spelregels voor landschappelijke inpassing ondanks dat deze niet van toepassing zijn (0,5 ha van de anders 5ha maximaal).

Hoogte

De paneelhoogte is 0,5 meter en het veld zou hierdoor dus voldoen. Wel is hier sprake van een verhoogde ligging binnen BSG waardoor de gestelde spelregels niet opgaan en de hoogte nog hoger had kunnen zijn.

Afstand

De opstelling voldoet aan de gestelde minimale afstand van 50 meter tot bebouwing.

Bodem-eis

Het is onduidelijk of de opstelling voldoet aan de onverharde bodem-eis, bij de fundering is er gekozen om betonnen elementen (drijvende blokken) te gebruiken, effecten van een dergelijke drijvende fundering zijn tot op heden onduidelijk.

Flora- en faunavriendelijk

Dit veld is ondanks de ligging binnen BSG toonaangevend ten aanzien van een natuurlijke inpassing, wel zijn de effecten van dergelijke opstellingen ten aanzien van flora en fauna onduidelijk.

* Het zonneveld kenmerkt zich door meervoudig ruimtegebruik waardoor de criteria/spelregels niet van toepassing zijn.

7 RWZI GEESTMERAMBACHT - WARMENHUIZEN



- Opdrachtgever: Hoogheemraadschap Noorder Kwartier
- Gerealiseerd: 2018
- RWZI Geestmerambacht
  Warmenhuizen
  Gemeente Schagen
- Zonneveld in combinatie met functies (bouwsteen 2),
  Oost-West - opstelling 2,5ha





RWZI Geestmerambacht-terrein

RWZI Geestmerambacht

Dit terrein wordt eenzijdig begrensd door infrastructuur en ligt op het terrein van een RWZI. De opstelling van dit veld is oost-west georiënteerd. Hierdoor vormt het opwekken van energie een gelijkmatiger patroon maar is een groter deel van de bodem permanent beschaduwd. Wat deze permanente beschaduwing voor effecten heeft op de lokale ecologie of de bodemkwaliteit is tot op heden onbekend; monitoring en onderzoek is daarom aan te bevelen.

Doordat het zonneveld zich op het terrein van de RWZI bevindt en omgeven is door groen, valt het nauwelijks op ten opzichte van de grotere installaties en past het in het totaalbeeld.

Verder zijn de transformatoren als losse eenheden aan het einde van een lijn geplaatst. Dit is een aandachtspunt voor verdere zonnepark-ontwikkelingen.

Ten aanzien van de spelregels voldoet dit zonnepark, met als kanttekening dat de effecten van inpassing op flora en fauna gemonitord dienen te worden.

Ten opzichte van de Leidraad Landschap en Cultuurhistorie voldoet dit veld voor zover dit te beoordelen is.



#7.1 DOOR DE LIGGING EN HET PASSENDE KARAKTER IS HET ZONNEVELD AFGESCHERMD VAN DE "BUITENWERELD"

VERRE VAN ZICHTBAAR

Door de begroeiing langs de randen van det RWZI-terrein valt het zonneveld niet tot nauwelijks op vanaf de omgeving.Daarnaast past het industriële beeld van deze opstellingen bij het industriële beeld van de RWZI en is daarom op basis van karakter, beeld (esthetisch) en techniek een goede combinatie.

Hoewel de oost-west configuratie van zonnevelden scheelt in de benodigde hoogte en ruimte betekent dit wel dat een groter deel van de bodem geen tot nauwelijks licht of water krijgt. De vraag is wat hiervan de gevolgen zijn voor de bodemkwaliteit en de ecologische waarde. Monitoring en onderzoek hiernaar is vereist.

EEN BODEM MET EEN VITAMINE-D GEBREK

OOST-WEST OPSTELLINGEN BLIJVEN RELATIEF LAAG EN KLEIN MAAR ONTHOUDEN DE BI=ODEM VAN LICHT EN WATER **#7.2**





#7.3 ELEMENTEN ZOALS OMVORMERS ZIJN NU NIET BENOEMD IN HET BELEID EN KUNNEN ALS ROMMELIG GEZIEN WORDEN

ALLE ELEMENTEN OMTRENT EEN ZONNEPARK MEENEMEN

Transformatoren en/of beveiligingscamera's zijn een onlosmakelijk onderdeel van zonnevelden. Advies is om dit mee te laten nemen in het ontwerp om verrommeling te voorkomen. Een dergelijke eis is nu niet opgenomen in het ruimtelijk beleid voor zonne-energie of de Leidraad voor Landschap en Cultuurhistorie. Het verdient aanbeveling het beleid hier op aan te vullen.

Net zoals Zonneweide Bergen wordt dit veld in fasen gerealiseerd. Aanrader is hierbij om de uitbreidingen of verdere fasen af te stemmen op de in eerste instantie gebouwde fase, om verrommeling en verschillen in beeld te voorkomen.

UITBREIDEN IS AFBOUWEN

GEFASEERDE ONTWIKKELING VAN ZONNEVELDEN VRAAGT AFSTEMMING TUSSEN EERDERE EN LATERE FASEN **#7.4**



*Criteria Leidraad Landschap en Cultuurhistorie 2018

Karakter

De veldopstelling past door de compacte en vullende vorm binnen het karakter van het ruilverkavelings-landschap. Daarnaast past het zonneveld bij het industriële karakter van het bestaande RWZI-terrein.

Openheid

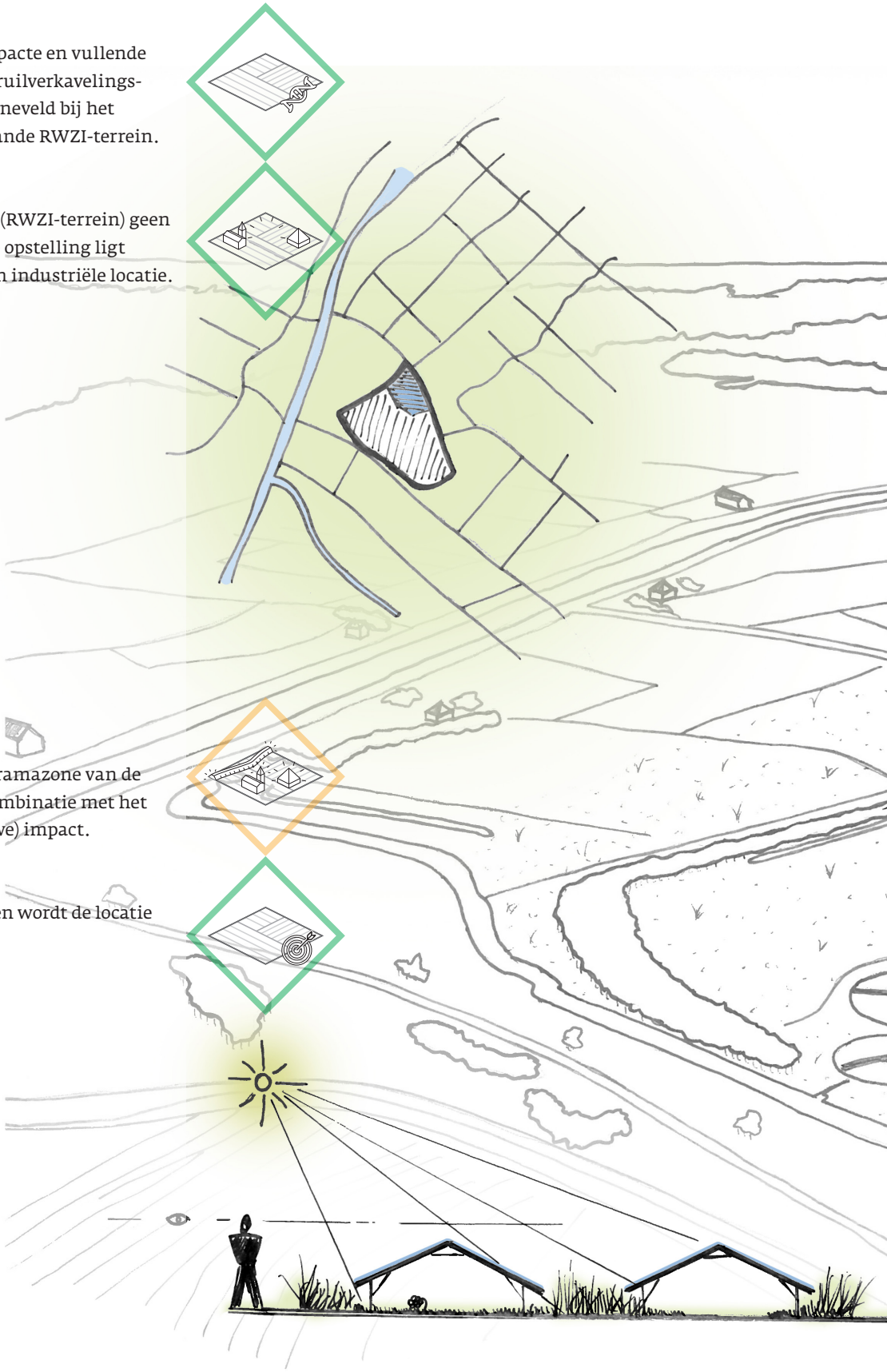
De veldopstelling is door de locatie (RWZI-terrein) geen directe inbreuk op de openheid. De opstelling ligt afgeschermd en bevindt zich op een industriële locatie.

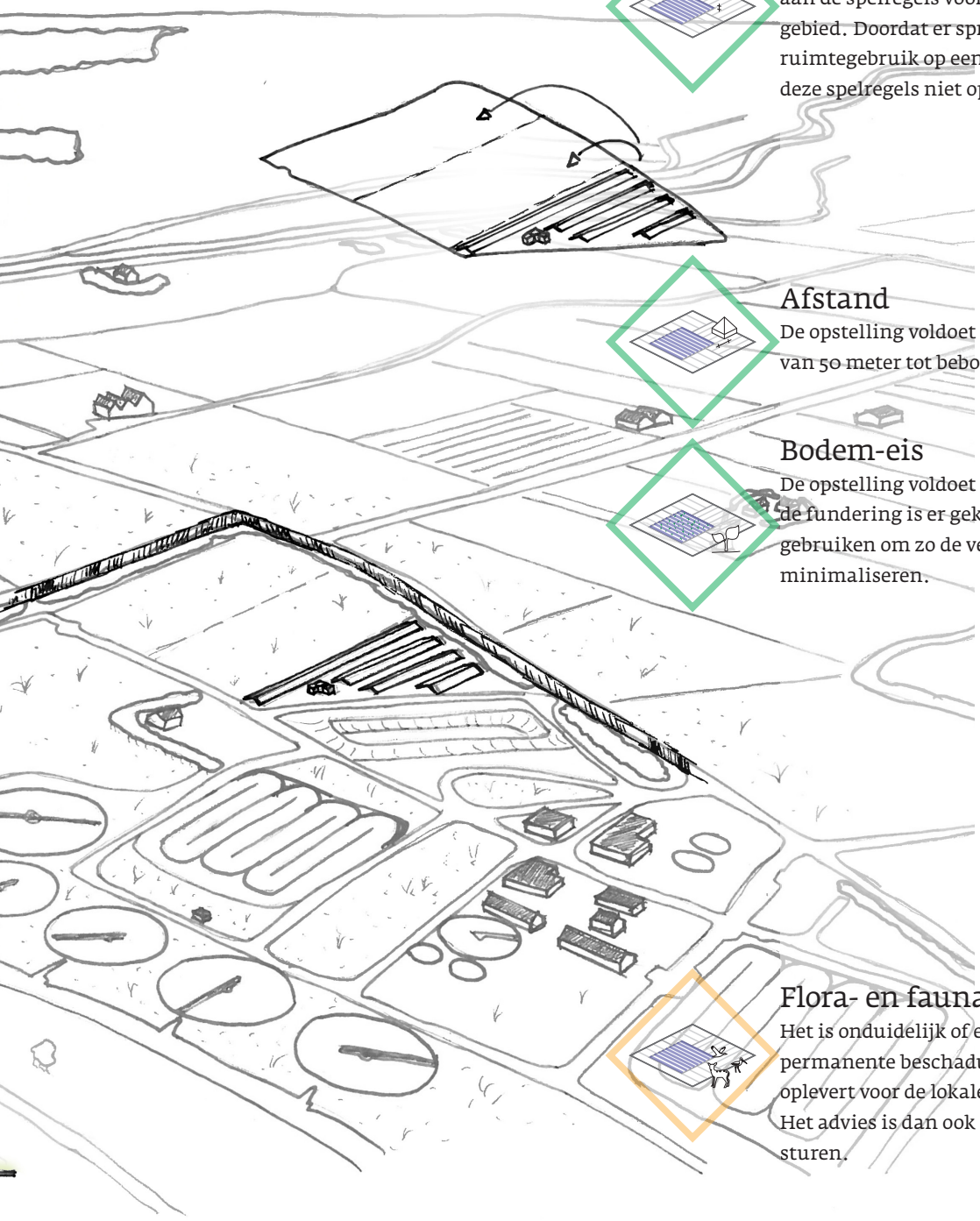
Ruimtelijke dragers

Het zonneveld ligt binnen de Panoramazone van de Westfriese Omringdijk. Door de combinatie met het RWZI-terrein heeft dat geen (nieuwe) impact.

Ambities

Door de plaatsing van zonnepanelen wordt de locatie beter gebruikt.





*Criteria Uitvoeringsregeling Opstellingen voor zonne-energie

Grootte

De zonne-veldopstelling voldoet aan de spelregels voor landschappelijke inpassing ondanks dat deze niet van toepassing zijn (2,5 ha van de anders 5ha maximaal).

Hoogte

De paneelhoogte is 2 meter en het veld zou niet voldoen aan de spelregels voor zonneopstellingen in landelijk gebied. Doordat er sprake is van meervoudig ruimtegebruik op een al bestaande locatie/functie gaan deze spelregels niet op.

Afstand

De opstelling voldoet aan de gestelde minimale afstand van 50 meter tot bebouwing.

Bodem-eis

De opstelling voldoet aan de onverharde bodem-eis. Bij de fundering is er gekozen om metalen boorpalen te gebruiken om zo de verstoring van de bodem te minimaliseren.

Flora- en faunavriendelijk

Het is onduidelijk of een dergelijke opstelling (vrijwel permanente beschaduwing) schade of aantasting oplevert voor de lokale flora, fauna of bodemgesteldheid. Het advies is dan ook om dit te monitoren of hierop te sturen.

* Het zonneveld kenmerkt zich door meervoudig ruimtegebruik waardoor de criteria/spelregels niet van toepassing zijn.

HAARLEM, NOVEMBER 2018

Colofon

Uitgave
Provincie Noord-Holland
Postbus 123 | 2000 MD Haarlem
Tel.: 023 514 31 43 | Fax: 023 514 40 40
www.noord-holland.nl
post@noord-holland.nl

Eindredactie
Provincie Noord-Holland
Directie Beleid | Sector Integrale Opgave en Transities

Speciale dank aan de partijen die tijd en moeite hebben genomen, zonneparken beschikbaar hebben gesteld of input en reactie hebben geleverd tijdens het totstandkomingsproces.

VAN ZONNEVELDEN



Literatuurstudie en formulering richtlijnen voor een ecologische inrichting van zonneparken in de provincies Groningen en Noord-Holland

eindrapportage



university of groningen

WAGENINGEN
UNIVERSITY & RESEARCH

GRAUWE KIEKENDIEF
KENNISCENTRUM AKKERVOGELS

Eindrapportage

Literatuurstudie en formulering richtlijnen voor een ecologische inrichting van zonneparken in de provincies Groningen en Noord-Holland

Raymond Klaassen[1,2], Tonio Schaub[2], Henk-Jan Ottens[2], Alex Schotman[3], Judit Snethlage[3] & Gerben Mol[3]

1. Rijksuniversiteit Groningen RUG, Groningen
2. Grauwe Kiekendief - Kenniscentrum Akkervogels KA, Scheemda
3. Wageningen Environmental Research WUR, Wageningen

Definitieve versie, 14 november 2018. Hoofdtekst opgesteld door Raymond Klaassen en Alex Schotman. Henk-Jan Ottens en Tonio Schaub leverden commentaar op eerdere versie. Rapportage is gebaseerd op literatuurstudies uitgevoerd door Tonio Schaub, Judit Snethlage en Alex Schotman. Het concept eindrapportage is bekeken en becommentariseerd door Alco van Klinken (Provincie Groningen), Matthijs van Oosterhout (Provincie Noord-Holland), Diederik van Dullemen (Provincie Groningen) en Rob Appels (Provincie Groningen).

In opdracht van de Provincie Groningen en Provincie Noord-Holland

Groningen, 19 november 2018

Inhoudsopgave

Samenvatting van conclusies **3**

Inleiding **4**

Box I. Boerenlandvogels: akker- en weidevogels **5**

Box II. Bodemkwaliteit **7**

Kaders, aanpak en methodieken **9**

Effecten van zonneparken op boerenlandvogels *9*

Effecten van zonneparken op bodem, insecten, vegetatie en bodembiodiversiteit *9*

Box III. Verschillende typen zonneparken **10**

Analyse en samenvatting *11*

Resultaten **12**

Algemeen *12*

Effecten van zonneparken op vogels *12*

Effecten van zonneparken op andere soortgroepen *14*

Effecten van zonneparken op de bodem en bodembiodiversiteit *15*

Maatregelen om biodiversiteit te bevorderen in zonneparken *17*

Aanbevelingen en checklist *17*

Tabel 1. Algemene aanbevelingen voor ecologische inrichting van zonneparken *18*

Box IV. Voorbeelden van ecologisch beheerde zonneparken in NL **25**

Box V. Scheiden of verweven van functies **26**

Discussie **27**

Effecten van zonneparken op de biodiversiteit, en maatregelen om biodiversiteit te bevorderen *27*

Maatwerk: verschillende maatregelen in verschillende landschappen *28*

Aanbevelingen voor monitoring *28*

Kennislacunes *29*

Aanbevelingen voor beleid ten aanzien van de ecologische inrichting van zonneparken *31*

Checklist **32**

Literatuurlijst **36**

Samenvatting van conclusies

De opwekking van duurzame – niet van fossiele brandstoffen afhankelijke – energie kent momenteel een sterke groei. De aanleg van zonneparken in landbouwgebieden zet extra druk op de toch al schaarse ruimte in het buitengebied. Daarnaast gaat de aanleg van zonneparken ten koste van het leefgebied van boerenlandvogels (akker- en weidevogels), soortsgroepen die toch al sterk onder druk staan. Bovendien zijn er zorgen over mogelijk bodembederf (bodemdegradatie en bodemerosie) als gevolg van zonneparken. Echter, door een ecologische inrichting en beheer van zonneparken zouden deze juist ook een groene plus op het leefgebied van akkervogels kunnen zetten, en zou de bodemkwaliteit juist ook verbeterd kunnen worden, met name in gebieden die momenteel lage natuurwaarden en door intensieve landbouw uitgeputte bodems kennen. Voor de provincies Groningen en Noord-Holland hebben we middels een literatuurstudie de kennis over effecten van zonneparken op biodiversiteit (met name boerenlandvogels) en bodemkwaliteit op een rij gezet. Aanbevelingen uit de literatuur voor meer ecologisch duurzame inrichting van zonneparken zijn vervat in een checklist.

Uit voorbeelden uit de literatuur blijkt dat het effect van zonneparken op boerenlandvogels en biodiversiteit in het algemeen soms negatief, soms neutraal, en soms positief is. In de regel is het effect positief als (a) het zonnepark wordt aangelegd in een gebied met van origine zeer lage natuurwaarden (bijvoorbeeld intensief landbouwgebied), als (b) het zonnepark een ecologische inrichting kent (bijvoorbeeld kruidenrijk grasland en relatief veel ruimte tussen rijen zonnepanelen), en als (c) het zonnepark extensief beheerd wordt (bijvoorbeeld extensief maaibeheer in plaats van begrazing door schapen). Een belangrijke constatering is dat met de aanleg van een zonnepark er veelal een verschuiving plaatsvindt in de samenstelling van de lokale vogelgemeenschap. Een toename van het aantal vogels hoeft dus niet te betekenen dat er een plus op het leefgebied van de doelsoorten (boerenlandvogels) is gezet.

Wanneer de bodem onder de panelentafels bijna volledig wordt afgeschermd van licht en regenwater (reductie van 75% of meer) zal de ondergroei afsterven en het bodemleven verstoken blijven van de aanvoer van verse organische stof. Als gevolg daarvan neemt de bodemvruchtbaarheid af, almede de hoeveelheid organische stof en de opnamecapaciteit voor water. In hoeverre dit doorwerkt op het bodemleven zal afhankelijk zijn van grondsoort en beheer. Andere risico's betreft bodemdegradatie bij de aanleg door verdichting erosie en verslemping bij de aanleg.

Hoewel er redelijk veel literatuur over zonneparken en biodiversiteit (boerenlandvogels) en bodem bestaat, is de wetenschappelijke onderbouwing veelal flinterdun. Er wordt bij aanbevelingen vaak uitgegaan van algemeenheden ("het is algemeen bekend dat ...") zonder dat effecten en maatregelen specifiek in de context van zonneparken getoetst zijn. Hier liggen belangrijke kennislacunes. Er bestaat een grote behoeftde aan goede effectmonitoring volgens het stigente *before-after control-impact* protocol, en gericht onderzoek te doen middels experimenten met inrichting en beheer.

De overheid zou een doelgericht stimuleringsbeleid moeten voeren voor een ecologisch duurzame inrichting van zonneparken mede ook om het maatschappelijk draagvlak voor zonneparken te vergroten. Een positieve bijdrage aan biodiversiteit en bodem (groene duurzame plus) en een bijdrage aan kennisontwikkeling omtrent ecologisch duurzame inrichting van zonneparken zouden als voorwaarden voor de vergunningverlening gesteld kunnen worden.

Inleiding

Een belangrijke uitdaging voor de komende decennia is de transitie naar duurzame – niet van fossiele brandstoffen afhankelijke – energiebronnen. Een substantiële bijdrage wordt hierbij verwacht van wind- en zonne-energie. De praktijk leert dat voor de realisatie van de opwekking van met name zonne-energie er, naast bebouwd en industrieel gebied, door ontwikkelaars en beleidsmakers vooral ook wordt gekeken naar het agrarisch gebied. Deze nieuwe functie zet extra druk op de toch al schaarse ruimte in het buitengebied en op de kwaliteit van het leefgebied voor soorten die in het buitengebied voorkomen. Daarnaast roept de aanleg van zonneparken soms maatschappelijke weerstand op.

De motivatie voor de transitie naar duurzame energie is een belangrijke milieuwinst door een reductie aan CO_2 uitstoot. Opwekking van duurzame energie kan echter ook een keerzijde hebben, omdat het negatieve effecten op natuur en milieu kan hebben. Zo kan de aanleg van een zonnepark in het buitengebied bijvoorbeeld ten koste gaan van het leefgebied van daar voorkomende boerenlandvogels (akker- en weidevogels - zie box I). Ook bestaan er zorgen over het verlies van ondergrondse biodiversiteit alsmede bodemdegradatie en bodemerosie (bodemkwaliteit zie box II) door de aanleg van zonneparken. Echter, met een juiste (ecologische) inrichting zouden zonneparken juist ook een plus op het leefgebied van boerenlandvogels kunnen zetten, en juist ook de bodemkwaliteit kunnen bevorderen. Het laten zien dat een zonnepark met een ecologische inrichting een positief effect op boerenlandvogels en biodiversiteit in het algemeen heeft, kan ook de acceptatie van de aanleg van zonneparken door omwonenden bevorderen.



Figuur 1. Van bedreiging voor het leefgebied tot groene plus.

De provincies Groningen en Noord-Holland onderkennen de mogelijke negatieve effecten van zonneparken op biodiversiteit en willen zorg dragen voor het realiseren en optimaliseren van ecologische randvoorwaarden ter bevordering van de boven- en ondergrondse biodiversiteit bij de aanleg van zonneparken. Grauwe Kiekendief - Kenniscentrum Akkervogels, Rijksuniversiteit Groningen en Wageningen Environmental Research is verzocht om bestaande kennis over effecten van zonneparken op de biodiversiteit, alsmede informatie over biodiversiteit bevorderende maatregelen, te verzamelen en te bundelen, en te vertalen naar richtlijnen die door de provincies kunnen worden gebruikt om aanvragen voor de aanleg van zonneparken te toetsen op ecologische inrichting. Het uiteindelijke doel is om met een juiste ecologisch inrichting van zonneparken het leefgebied voor boerenlandvogels te verbeteren, waarmee economische exploitatie (opwekken

energie) en ecologische waarden (leefgebied boerenlandvogels) beter in balans komen. Behalve het verzamelen en samenvatten van reeds bestaande kennis achten provincie Groningen en Noord-Holland het van belang dat aansluitend onderzoek zal worden gedaan naar de effectiviteit van biodiversiteit bevorderende maatregelen. Hiertoe worden in dat rapport de belangrijkste kennislacunes benoemd.

De resultaten van het literatuuronderzoek worden gepresenteerd door middel van een overzicht van de effecten van zonneparken op biodiversiteit, en welke maatregelen getroffen kunnen worden om de biodiversiteit in zonneparken te verbeteren. Hierbij is met name gekeken naar de effecten van zonneparken op akkervogels en bodemkwaliteit (bodembiodiversiteit). De verzamelde kennis wordt doorvertaald naar richtlijnen voor toetsing van aanvragen voor de aanleg van zonneparken op ecologische inrichting (checklist).

Box I. Boerenlandvogels: akker- en weidevogels

Landbouwgebieden zijn van oudsher rijk wat betreft biodiversiteit door een grote variatie in habitats en een hoge agrarische dynamiek van het milieu. Landbouwgebieden bieden door hun openheid en dynamiek een leefomgeving voor tal van specifieke soorten die zonder landbouw een marginaal bestaan in Nederland zouden hebben.

Bij boerenlandvogels maken we onderscheid tussen akker- en weidevogels. Akkervogels zijn soorten die voor (een deel van) hun levenswijze afhankelijk zijn van akkers, bijvoorbeeld omdat ze daar broeden, of omdat ze daar hun voedsel vergaren. Typische akkervogels zijn bijvoorbeeld de Veldleeuwerik, Gele Kwikstaart, Patrijs, Grauwe Kiekendief en Geelgors. Weidevogels zijn soorten die voor (een deel van) hun levenswijze afhankelijk zijn grasland (veelal veenweidegebieden). Typische weidevogels omvat de Grutto, Kievit en Tureluur. Het onderscheid tussen akker- en weidevogels is overigens niet glashard. Bijvoorbeeld de Veldleeuwerik was van oudsher ook een graslandvogel. Echter door het moderne zeer intensieve graslandbeheer vormt grasland voor Veldleeuweriken tegenwoordig een ecologische val, en is de Veldleeuwerik in veenweidegebieden dan ook vrijwel verdwenen. Verder is de Kievit ook een soort die zowel in graslandgebieden als op akkers voorkomt. De Kievit wordt daarom zowel onder de akker- als weidevogels geschaard.

Analyses van de trends van vogels laten zien dat met name vogels van het boerenland de laatste decennia sterk in aantallen achteruit zijn gegaan, vooral door de intensivering van de landbouw. Deze intensivering omvat de intensivering van het landgebruik (hoge mestgiften, veelvuldig gebruik van gewasbeschermingsmiddelen), specialisatie (steeds minder gewassen die verbouwd worden), en schaalvergroting (inclusief het verlies aan houtwallen, akkerranden en andere extensieve structuren). Boerenlandvogels kunnen niet voortbestaan in een landschap met de huidige intensiteit van landbouw. Extensivering van het landgebruik is noodzakelijk om boerenlandvogels te behouden. Er worden nationaal en regionaal maatregelen getroffen om boerenlandvogels te helpen, zoals vormgegeven in het Agrarisch Natuurbeheer als uitwerking van de Europese vergroening (bijvoorbeeld Bos *et al*. 2010).

Akkervogels

De Veldleeuwerik is een voorbeeld van een akkervogel die jaarrond op akkers verblijft. Hij broedt op de akkers en vind daar jaarrond zijn voedsel. Akkervogels omvatten ook soorten die alleen afhankelijk zijn van akkerbouwgebieden gedurende een bepaald deel van het jaar, zoals bijvoorbeeld vinkachtigen (Vink en Keep) uit noordelijk gelegen broedgebieden die in de winter op akkers naar

voedsel zoeken. Als het gaat over akkervogels in Groningen en Noord-Holland kunnen we twee groepen onderscheiden:

a. Akkervogels van het open land. Dit zijn soorten van open landschappen die op de grond hun nesten bouwen. Deze soorten worden vooral bedreigd door intensivering van het landgebruik en specialisatie, en zijn dan ook gebaat bij braaklegging en de teelt van extensieve gewassen zoals bijvoorbeeld Luzerne. Voorbeelden van soorten zijn Veldleeuwerik, Gele Kwikstaart, Kievit en Grauwe Kiekendief.

b. Akkervogels van ruigte en struweel binnen het open akkerland. Deze soorten zijn afhankelijk van akkerranden, veldstruweel en hagen en heggen, waarin ze hun nesten bouwen en waar ze naar voedsel zoeken. Deze soorten worden vooral bedreigd door schaalvergroting, en kunnen geholpen worden met de aanleg van extensief beheerde landschapselementen. Voorbeelden zijn Paapje, Geelgors, Grasmus en Patrijs.



Figuur 2. "Droombeeld" van een rijk akkervogelgebied (tekening door Elwin van der Kolk).

Bij akkervogels kunnen we verder onderscheid maken tussen soorten die alleen in de zomer in Nederland voorkomen (zomergasten, bijvoorbeeld Gele Kwikstaart), soorten die alleen gedurende de trektijd en winter voorkomen (wintergasten, bijvoorbeeld Keep), en soorten die jaarrond in akkerbouwgebieden te vinden zijn (bijvoorbeeld Patrijs, Geelgors). Bij soorten die jaarrond voorkomen kunnen verschillende populaties betrokken zijn. De meeste Geelgorzen die in Nederland broeden blijven jaarrond in Nederland en kunnen daarom als standvogels beschouwd worden. In de winter komen er echter ook grote aantallen Geelgorzen van elders, waarschijnlijk uit noordelijke en oostelijke broedgebieden, om in Nederland de winter door te brengen. Het moge duidelijk zijn dat akkerbouwgebieden jaarrond leefgebied voor akkervogels vormen. Het is dan ook belangrijk om bij de ecologische inrichting van zonneparken een jaarrond perspectief te hebben.

Weidevogels

Met name de nattere veenweidegebieden, waar akkerbouw vrijwel niet voorkomt, zijn belangrijke hotspots voor weidevogels. Akker- en weidevogelgebieden zijn hierdoor ruimtelijk gescheiden. De Provincie Groningen kent slechts een paar relatief kleine weidevogelgebieden. Noord-Holland is daarentegen juist één van de (of zelfs *de*) belangrijkste weidevogelprovincies van Nederland. De

meeste weidevogels zijn trekvogels die alleen in de zomer in Nederland voorkomen. Weidevogels nestelen in het grasland, en zoeken daar ook naar voedsel. Bij weidevogels kennen we niet het onderscheid tussen soorten van open gebieden en soorten van struwelen en andere opgaande vegetatie, omdat eigenlijk alle weidevogels soorten van zeer open gebieden zijn. De belangrijkste soorten zijn Grutto, Kievit, Scholekster en Tureluur. Regenwormen vormen een belangrijk onderdeel van het dieet van de volwassen vogels, terwijl hun kuikens voor een groot deel afhankelijk van insecten zijn. In de winter worden graslandgebieden bevolkt door Goudplevieren, een trekvogel afkomstig uit Scandinavië en Rusland. Deze Goudplevieren profiteren van de hoge dichtheden aan regenwormen in de natte veenweidegebieden. Graslandgebieden worden in de winter ook door grote groepen ganzen en eenden bezocht. Deze herbivoren worden echter niet onder de weidevogels maar onder de watervogels geschaard.

Box II. Bodemkwaliteit

De bodem is de bovenste laag van de aardkorst, maar de definitie in de bodemkunde is specifieker, namelijk die laag van de aardkorst die door planten beworteld wordt (de rhizosfeer), of waarin zich bodemvormende processen afspelen. De bodem vervult een groot aantal functies die kunnen worden beschreven als ecosysteemdiensten. Voorbeelden zijn: de bodemvruchtbaarheid voor landbouw, het bufferend en reinigend vermogen voor water, afbraak van organische stof en opslag van koolstof, archieffunctie voor fysisch geografisch, biologisch en cultureel erfgoed, etc. De vervulling van die diensten heeft vaak geen economische betekenis en komt nogal eens in het nauw door roofbouw op grondstoffen en ruimte. Een bodem die alle beoogde functies goed vervult noemen we een gezonde bodem.

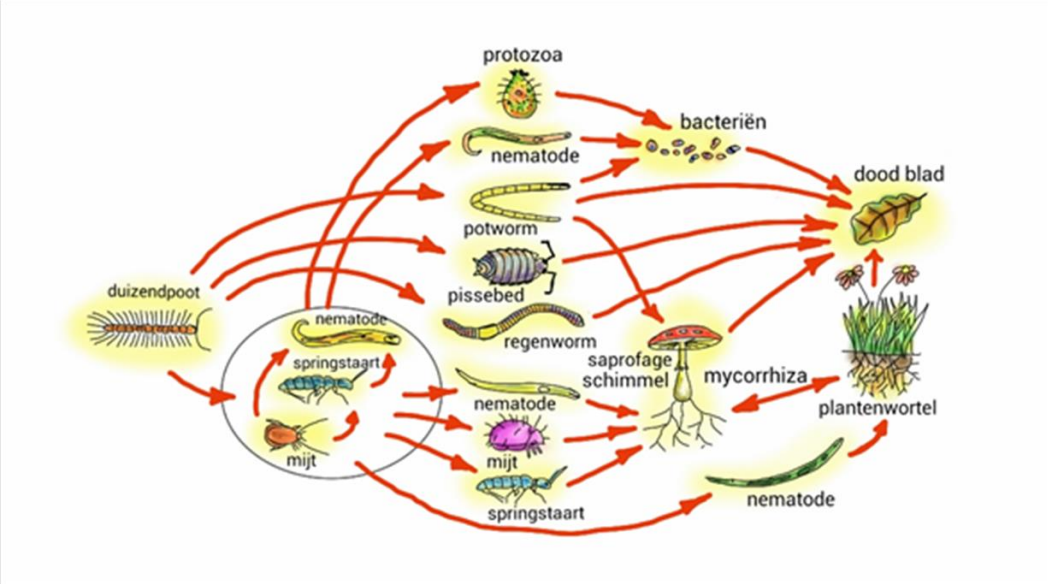
Een vruchtbare bodem is rijk aan organische stof, houdt water goed vast en bevat veel voedingsstoffen voor planten. Hoe vruchtbaarder de grond, hoe beter we gewassen kunnen produceren als voedsel voor mensen en dieren. Bodemvruchtbaarheid omvat alle chemische, fysische en biologische bodemeigenschappen die nodig zijn voor de groei van planten. In de landbouw draait het erom dat planten zo efficiënt mogelijk hun voedingsstoffen kunnen vinden en opnemen. Tegelijkertijd mogen zo weinig mogelijk voedingsstoffen verloren gaan naar lucht, water of diepere bodemlagen, waar ze onbereikbaar worden voor de plantenwortels.

Een gezonde bodem voor de landbouw is niet per definitie het beste voor behoud van de biodiversiteit aan wilde planten en de insekten en vogels die daarvan profiteren. Doordat men er in de moderne landbouw steeds beter in slaagt door bewerking, bemesting en chemische bestrijding van ongewenste organismen de toestand te optimaliseren voor de gewassen, blijft er weinig ruimte over voor natuurwaarden. Enkele decennia geleden was er veel meer ruimte voor wilde planten, insekten, zoogdieren en vogels. Het natuurbeleid en –beheer in Nederland streeft ernaar zoveel mogelijk van die soorten verbonden aan het oude biodivers rijke cultuurlandschap te behouden. Een minder intensief bewerkte bodem (minder intensieve landbouw), of een bodem die een tijd met rust wordt gelaten (braaklegging – geen landbouw), zal gezonder worden en meer waarde voor de natuur hebben.

Fysische bodemvruchtbaarheid omvat de structuureigenschappen van de bodem. Deze moet een structuur bieden waarin plantenwortels vocht en voedingsstoffen kunnen opnemen. Ook moet de grond blijven liggen waar die ligt. Dus niet bij de eerste de beste regenbui wegspoelen, of met de wind wegwaaien (erosie). De eigenschappen van een bodem zijn onder andere afhankelijk van de textuur, oftewel de korrelgrootteverdeling van een bodem. Kleigronden bevatten relatief veel

deeltjes die kleiner zijn dan twee micrometer. Zandgronden bevatten vooral deeltjes groter dan 64 micrometer. Veengronden bestaan volledig uit organische stof. Als ze niet te nat zijn bieden ze meestal een goede basis voor een goede fysische bodemvruchtbaarheid. Ontwatering bevordert echter veenafbraak door oxidatie van de organische stof. Voor alle bodems geldt dat de textuur, samen met het gehalte aan organische stof, belangrijk is voor het vochthoudend vermogen, maar ook voor de kans op verdichting, erosie en verslemping. Bij verslemping is er te weinig binding tussen bodemdeeltjes. Door de inslag van regendruppels treedt schifting op. Daarbij verstoppen de fijnere lutum- en siltdeeltjes de poriën in de bodem. Zo ontstaat een papperige slemplaag die na drogen een slempkorst vormt. Vooral lichte kleigronden en lössgronden zijn gevoelig voor slemp.

De biologische bodemvruchtbaarheid heeft betrekking op de rol van de levende organismen (figuur 3). In de bodem leven microflora zoals bacteriën en schimmels, en fauna zoals wormen, mijten, springstaarten, aaltjes en protozoën. Al deze organismen zijn op de een of andere manier betrokken in de nutriëntenkringloop in de bodem. Het is eten en gegeten worden. Ze voeden zich met plantenresten, met meststoffen, maar ook met elkaar. Een deel van het verwerkte voedsel komt weer beschikbaar als voedingsstoffen voor de plant. Een ander deel wordt vastgelegd in het weefsel van de organismen zelf, of in andere vormen van organische stof.



Figuur 3. Bodemvoedselweb (Ron de Goede, WUR).

Organische stof vervult een sleutelrol in de bodem. De meeste organische stof op of in de bodem is primair afkomstig van plantengroei. En de plantengroei is behalve van de bodemvruchtbaarheid en water afhankelijk van licht. De mate waarin zonnepanelen door hun schaduwwerking de plantengroei belemmeren bepaalt dus de productie van organische stof en daardoor de omvang en samenstelling van het bodemvoedselweb.

Licht en water hebben een grote invloed op de bodemkwaliteit. Een volledigd beschaduwde bodem die geen licht krijgt, en die ook niet bewaterd wordt door regenwater, zal ‘afsterven’. Daarnaast zijn voldoende licht en water belangrijk voor de plantengroei. Op plaatsen waar weinig licht en regenwater valt ontwikkelt de vegetatie zich slechter.

Kaders, aanpak en methodieken

De literatuurstudie omvat twee onderdelen, een studie naar effecten van zonneparken op boerenlandvogels (weide- en akkervogels, door Grauwe Kiekendief - Kenniscentrum Akkervogels) en een studie naar effecten van zonneparken op bodem en bodembiodiversiteit (door Wageningen Environmental Research).

Effecten van zonneparken op boerenlandvogels

Er is gezocht naar literatuur over a) effecten van zonneparken op vogels/biodiversiteit in het algemeen en b) mogelijkheden voor vogel/biodiversiteits-vriendelijke inrichting en beheer van zonneparken. Bij dit onderdeel van het literatuuronderzoek lag de focus op vogels. Andere soortgroepen (planten, dieren) zijn meegenomen, maar hier is de literatuurstudie niet als compleet te beschouwen.

Literatuur over op het water drijvende zonneparken is niet meegenomen, de zoektocht is beperkt tot zonneparken op het land. Verder is de literatuurstudie beperkt tot zonneparken met panelen bestaande uit fotovoltaïsche cellen, in plaats van "*concentrated solar power*" (zie box III).

Er is gezocht binnen *Web of Science* (de grootste database van Engelstalige wetenschappelijke literatuur) met combinaties van devolgende zoektermen: "*solar farm*", "*solar park*", "*solar energy*", "*photovoltaic*", "*biodiversity*" en "*bird**". Binnen het *Ornithologische Schriftenschau* (Duitstalige ornithologische literatuur) is gezocht op "*Solar*", "*Sonne*", "*Photovoltaik*". Daarnaast is er in GoogleScholar en Google met verschillende combinaties van bovengenoemde zoektermen gezocht.

De volgende typen documenten zijn verzameld:

- onderzoeksliteratuur (wetenschappelijke peer-reviewed literatuur en "grijze" non peer-reviewed literatuur)
- reviews (wetenschappelijke en "grijze" literatuur)
- documenten met richtlijnen voor de inrichting van zonneparken
- natuurtoetsen voor geplande zonneparken (alleen aanvullend, niet in tabel opgenomen)
- *Biodiversity Management Plans* (*BMP*) voor geplande zonneparken (alleen aanvullend, niet in tabel)
- handreikingen alle provincies van Nederland (voor zover beschikbaar - alleen aanvullend, niet in tabel)

Effecten van zonneparken op bodem, insecten, vegetatie en bodembiodiversiteit

De literatuurstudie naar effecten van zonneparken op de bodem, insecten, vegetatie en bodembiodiversiteit is volgens een vergelijkbare aanpak uitgevoerd. Er is gezocht naar publicaties die het effect van beschaduwing door zonnepanelen op bodemleven en vegetatie beschrijven. In GoogleScholar zijn in verschillende combinaties de volgende zoektermen gebruikt: "*solar farm*", "*solar park*", "*solar energy*", "*photovoltaic*", "*microclimat*", "soil", "*shading*", "*agrivoltaic*", "*PV*", "*vegetation*", "*precipitation*". Door Jaap Bloem (WUR) zijn contacten in Duitsland bevraagd op het bestaan van onderzoek naar en publicaties over dit onderwerp. In de gevonden publicaties zijn de literatuurlijsten doorzocht op mogelijke bronnen. Zoals al eerder geconstateerd door Kok *et al*. (2018) zijn er vrijwel geen publicaties beschikbaar gewijd aan dit onderwerp. In bestaande handreikingen en richtlijnen is gezocht naar passages over de bodem.

Box III. Verschillende typen zonneparken

Er bestaan drie typen zonneparken. 1) Zonneparken met fotovoltaike panelen. Fotovoltaïsche panelen zetten zonnelicht direct om in elektrische stroom. 2) Zonneparken met concentrerende spiegels, een techniek die ook wel *concentrating solar power* (CSP) wordt genoemd. Hierbij concentreren spiegels het zonlicht om warmte te produceren. Elektriciteit wordt vervolgens met stoom opgewekt. 3) Een geheel ander type zonnepark betreft zonnethermieparken waarbij een vloeistof in panelen wordt opgewarmt. Zonnethermieparken worden verder in dit rapport niet apart behandeld omdat deze qua opzet en configuratie op gangbare fotovoltaike zonneparken lijken.



Figuur 4. Voorbeeld van een zonnepark met fotovoltaike panelen (links) en voorbeeld van een "concentrating solar power" zonnepark.

Ecologische effecten van de verschillende typen zonneparken zijn heel verschillend. Een specifiek effect van CSP parken betreft de verbranding van vogels die door de geconcentreerde zonnestralen vliegen. CSP werd echter tot nu vooral in Spanje en de VS toegepast, en is technisch gezien geen reëele optie voor landen met relatief weinig zonnestraling (zoals Nederland). De literatuurstudie is daarom dan ook tot parken met fotovoltaike panelen beperkt.



Figuur 5. Voorbeeld van een zonnepark met een oost-west opstelling van panelen. Delfzijl, Groningen.

Naast gangbare fotovoltaïsche zonneparken met naar het zuiden gerichte onder een lage hoek staande panelen dichtbij de grond zijn er een viertal andere configuraties mogelijk. (1) In opkomst zijn zogenaamde oost-west opstellingen waarbij panelen naar oost en west georienteerd zijn in plaats van naar het zuiden. Bij een oost-west opstelling kunnen de zonnetafels zeer dicht op elkaar

geplaatst worden, waardoor vrijwel de gehele oppervlakte door panelen afgedekt wordt (figuur 5). Een oost-west opstelling is hiermee weliswaar effieciënt wat betreft energieopwekking omdat vrijwel het gehele oppervlak benut wordt voor de opwekking van energie, maar effecten op biodiversiteit en bodem zijn mogelijk buitenproportioneel omdat de bodem vrijwel geheel beschaduwd wordt.

(2-3) De volgende twee mogelijke opstellingen van zonnepanelen zijn interessant omdat deze een combinatie van akkerbouw en zonne-energie mogelijk maken ("agro- fotovoltaïsch" of "agrivoltaic"). Eén concept betreft horizontale panelen hoog boven grond (> 5m) op een draagconstructie gemonteerd. Onder de panelen is er ruimte voor akkerbouw of veehouderij. Een tweede concept betreft verticale "bifaciale" panelen. Het voordeel van verticale panelen is het feit dat regenwater niet door panelen opgevangen wordt.



Figuur 6. Voorbeeld van een zonnepark hoog boven de grond waardoor landbouw onder de stellages mogelijk blijft (links). Voorbeeld van bifaciale panelen (rechts) die eveneens landbouw tussen rijen panelen mogelijk maakt (bron: https://de.wikipedia.org/wiki/Photovoltaik-Freifl%C3%A4chenanlage#Agrophotovoltaik,_Agrovoltaik).

(4) In het buitenland bestaan daarnaast opstellingen met met de zon meedraaiende panelen.

Analyse en samenvatting

Alle studies die relevant werden geacht zijn opgenomen in de hoofdtabel (bijlage 1). Hierin wordt een overzicht gegeven van verzamelde bronnen, inclusief een korte kenschets van het precieze onderwerp en de belangrijkste bevindingen. Voor iedere studie staan samengevat informatie over type en aanpak studie, eigenschappen zonneparken, vastgestelde vogelsoorten, samenvatting van uitkomsten, en inschatting waarde voor de literatuurstudie. Locatie-specifieke aanbevelingen uit natuurtoetsen of BMP's voor specifieke zonneparken zijn hierin niet meegenomen.

Deze resultaten zijn vervolgens samengevat in een tabel met aanbevelingen van uit de literatuur (tabel 1), die de basis voor de analyse en evaluatie vormen. In deze tabel wordt voor verschillende maatregelen op verschillende niveaus effecten en onderliggende bewijs daarvoor samengevat. Hierbij maken we onderscheid tussen zaken die we zeker weten, zaken die we denken zeker te weten, en zaken die we denken maar niet zeker weten. Tabel 1 geeft dan ook indirect inzicht in de belangrijkste kennislacunes.

Tenslotte is er een doorvertaling gemaakt naar een specifieke checklist voor een ecologische inrichting van zonneparken (tabel 2), waar maatregelen en aandachtspunten worden benoemd die een bewezen positief effect op biodiversiteit hebben, of waarvan naar alle redelijkheid verwacht

mag worden dat het een positief effect op biodiversiteit heeft. Aangegeven is ook welke onderdelen een betere wetenschappelijke onderbouwing behoeven.

Resultaten

Algemeen

Er is literatuur gevonden uit het Verenigd Koninkrijk, Duitsland, Verenigde Staten, Zuid-Afrika, Nederland (weinig), Australië (alleen locatie-specifieke plannen; voor deze studie niet van toepassing) en Hongarije (met name studies over de problematiek van polarotactische insecten). Er werden voor Nederland geen studies gevonden waarin uitgebreid gemonitord is in een bestaand zonnepark, wat we als een belangrijke kennislacune zien. De literatuur uit Nederland omvat:

a) handreikingen van provincies (Provincie Fryslân 2017, Provincie Groningen 2018, Provincie Noord-Holland 2016, Provincie Overijssel 2017), gemeenten (bijvoorbeeld Gemeente Oldambt) en natuurorganisaties (GNMF 2018). Opgemerkt wordt dat het in deze handreikingen nauwelijks over natuur en biodiversiteit gaat. Een belangijk vaak terugkomen punt is wel dat natuurvriendelijke maatregelen ook als positief wat betreft landschaps-esthetica beschouwd worden (dubbele functie)
b) natuurtoetsen in planfase (bijvoorbeeld Engels & Kleyheeg-Hartman 2016)
c) plannen voor ecologische inrichting van zonneparken (bijvoorbeeld Midden-Groningen – Eelerwoude 2018, Stadskanaal – BügelHajema 2018)
d) voorbeelden van zonneparken die specifiek natuurvriendelijk ingericht zijn en beheerd worden (bijvoorbeeld “De Kwekerij” in Gelderland en “Ubbena” in Drenthe). Echter, voor deze zonneparken waren geen onderzoeksrapporten beschikbaar.

Effecten van zonneparken op vogels

Zonneparken worden wel degelijk door vogels gebruikt (bijvoorbeeld Herden *et al*. 2009, Visser 2016, Raab 2015, Montag *et al*. 2016, Sinha *et al*. 2018). Ook in de technische literatuur worden broedvogels in zonneparken benoemd, opvallend genoeg veelal als probleem (vogelpoep, bijvoorbeeld Lamont & El Chaar 2011).

In studies waarin het voorkomen van vogels werd vergeleken tussen zonneparken en de situatie voor de bouw van het park of tussen zonneparken en de omgeving (referentiegebied), werden soms negatieve effecten gevonden (aantal vogelsoorten: DeVault *et al*. 2014, Montag *et al*. 2016, Tröltzsch & Neuling 2013; aantal individuen/territoria: Heindl 2016, Tröltzsch & Neuling 2013), soms werd er geen effect gevonden (neutraal; aantal vogelsoorten en -individuen: Visser 2016), en soms werd er juist een positief effect gevonden (aantal vogelsoorten: Montag *et al*. 2016, Lieder & Lumpe 2012). De richting van het effect van de aanleg van een zonnepark lijkt door drie factoren te worden beïnvloed:

a) de aard van het gebied voor de constructie van het zonnepark. Effecten van de aanleg van zonneparken kunnen positief zijn als deze worden gebouwd op intensieve landbouwgrond (aangetoond in Montag *et al.* 2016; aanwijzingen verder in Raab 2015, Herden *et al*. 2009, Lieder & Lumpe 2012). Effecten van zonneparken zijn veelal negatief als deze worden aangelegd in meer natuurlijke habitats en natuurgebieden (bijvoorbeeld Tröltzsch & Neuling 2013, Heindl 2016).

b) de configuratie van de panelen. Zonneparken zijn aantrekkelijker voor vogels als er meer ruimte tussen de panelen bestaat. Bijvoorbeeld, Tröltzsch & Neuling (2013) vonden meer nesten in zonneparken met meer ruimte tussen panelen.

c) het beheer van het zonnepark (aangetoond in Raab 2015, aanwijzingen in Montag *et al*. 2016, Herden *et al*. 2009). Positieve effecten werden gevonden in het geval van een extensief beheer van het zonnepark, zoals de aanleg van kruidenrijk grasland. Begrazing lijkt zelfs in lage dichtheden al negatieve effecten op biodiversiteit te hebben.

In het algemeen is door de aanleg van een zonnepark een verschuiving in de samenstelling van de soorten die het gebied gebruiken te verwachten, omdat verschillende soortgroepen vermoedelijk verschillend op de aanleg van een zonnepark reageren. Dit wordt aangetoond door Visser (2016).

Voor bepaalde akkervogels blijken zonneparken potentieel broedhabitat te vormen. Akkervogels die als broedvogels in zonneparken werden aangetroffen zijn Veldleeuwerik (Tröltzsch & Neuling 2013, Lieder & Lumpe 2012, Herden *et al.* 2009, Raab 2015), Graspieper (Lieder & Lumpe 2012), Gele Kwikstaart (Raab 2015), Kneu (Tröltzsch & Neuling 2013, Lieder & Lumpe 2012, Raab 2015), Ringmus (Raab 2015), Geelgors (Tröltzsch & Neuling 2013, Lieder & Lumpe 2012, Herden *et al*. 2009, Raab 2015), Grauwe Klauwier (Heindl 2014, Raab 2015), Paapje (Tröltzsch & Neuling 2013, Heindl 2016, Raab 2015) en Patrijs (Herden *et al*. 2009, Raab 2015). Een akkervogel die zonneparken lijkt te mijden is de Grauwe Gors (Heindl 2016, Lieder & Lumpe 2012).

Roofvogels zoals Buizerd, Rode Wouw en Torenvalk werden niet als broedvogels in zonneparken aangetroffen maar maakten wel regelmatig gebruik van zonneparken om te foerageren (bijvoorbeeld Raab 2015, Visser 2016, Montag *et al*. 2016). Er zijn verschillende aanwijzingen dat grotere vogels, met name soorten die in groepen leven (bijvoorbeeld ganzen) zonneparken weinig gebruiken (DeVault *et al*. 2014). Vermijden van zonneparken door grote vogels en weidevogels wordt ook door Herden *et al*. (2009) en Lieder & Lumpe (2012) vermoed. Het is opmerkelijk dat nergens de aanwezigheid van weidevogels in zonneparken is aangetoond. Hierbij moet wel worden opgemerkt dat de onderzochte zonneparken niet in typische weidevogelgebieden lagen (Herden *et al*. 2009).

Zonnepanelen bieden ook nieuwe nestlocaties (bijvoorbeeld Hernandez *et al*. 2014, Visser 2016, Lamont & El Chaar 2011, Tröltzsch & Neuling 2013, Heindl 2014, Herden *et al*. 2009). Wat Europese vogels betreft is nestelen op de panelenconstructie zelf vastgesteld voor Kneu, Witte Kwikstaart, Zwarte Roodstaart, Grauwe Klauwier en Kramsvogel (Tröltzsch & Neuling 2013, Heindl 2014, Herden *et al*. 2009).

Een ander belangrijk aspect van zonneparken betreft het hekwerk waarmee zonneparken vanwege veiligheid omgeven worden. Aan de ene kant wordt dit hekwerk als een negatieve factor voor met name zoogdieren, amfibieën en reptielen gezien omdat het hekwerk een barrière vormt en daarmee per definitie een stuk leefgebied voor deze soortgroepen verloren gaat (bijvoorbeeld BirdLife Europe 2011, Herden *et al*. 2009). Er worden maatregelen voorgesteld om het hekwerk doordringbaar voor (kleine) zoogdieren, etc. te maken. Verder wordt in sommige bronnen een aanvaringsrisico voor grote zware vogels vermoed (trappen, zwanen en ganzen, BirdLife Europe 2011). Aan de andere kant wordt het hekwerk als iets positiefs beschouwd omdat het vogels die binnen het zonnepark broeden beschermd tegen grondpredatoren (alleen BRE 2014). Hierbij moet worden opgemerkt dat regulier gebruikte hekken in de praktijk geen volledige bescherming tegen grondpredatoren bieden, omdat deze zich onder het hek heen kunnen graven en er over de tijd onbedoelde gaten ontstaan (Herden *et al*. 2009). Er bestaan voorbeelden van grondpredator-veilige hekken, zoals bij het beschermingsproject voor de Grote Trap in Brandenburg, Duitsland (Langgemach & Bellebaum 2005) gebruikt worden, die in principe ook bij zonneparken toegepast zouden kunnen worden.

Een mogelijk negatief effect van zonneparken betreft directe mortaliteit door zonnepanelen. Dit blijkt echter in slechts een aantal specifieke gevallen voor te komen, en niet relevant voor de situatie in Nederland/Europa te zijn. Het is bijvoorbeeld bekend dat vogels kunnen verbranden als ze door de geconcentreerde zonnestralen in CSP zonneparken (zie box III) vliegen, of tegen de heliostats (spiegels) aanbotsen die het zonlicht concentreren (McCrary *et al*. 1986; Kagan *et al.* 2014; Walston *et al.* 2016). Mortaliteit van vogels is verder bekend van (normale) fotovoltaike zonneparken in de woestijn. Dit betreft watervogels die zonnepanelen met wateroppervlakte verwisselen ("*lake effect*", Kagan *et al.* 2014; Walston *et al.* 2016). Deze vogels sterven niet direct maar stranden al dan niet gewond binnen het zonnepark en worden daar gepredeerd (Kagan *et al*. 2014). Bij gedetailleerde studies in Duitsland en in het Verenigd Koninkrijk werden geen slachtoffers in fotovoltaike zonneparken gevonden (Feltwell 2013, Lieder & Lumpe 2012, Herden *et al*. 2009). Herden *et al*. 2009 observeerden ook geen landingspogingen van watervogels die over zonneparken vlogen. Ook DeVault *et al*. 2014 (Verenigde Staten) trof geen aanvaringsslachtoffers aan ondanks een grote steekproef. Visser 2016 (Zuid-Afrika) rapporteerde wél kadavers, maar de precieze doodsoorzaak en daarmee de relatie met het zonnepark was onduidelijk.

Effecten van zonneparken op andere soortgroepen

Hier wordt allereerst een korte opsomming gegeven van welke studies informatie over effecten van zonneparken op andere soortgroepen dan vogels geven:

Sprinkhanen:	Herden *et al.* 2009, Raab 2015
Vlinders:	Raab 2015, Guiller *et al.* 2017, Montag *et al.* 2016
Hommels:	Montag *et al.* 2016
Insecten algemeen:	Herden *et al.* 2009
Waterinsecten:	Horváth *et al*. 2009, 2010, Herden *et al*. 2009
Planten:	Raab 2015, Herden *et al.* 2009, Montag *et al.* 2016
Vleermuizen:	Montag *et al.* 2016, Harrison 2017 (review), Taylor 2014 (review)
Grondgebonden zoogdieren:	Herden *et al.* 2009

Studies naar effecten van zonneparken op deze soortsgroepen richten zich vooral op het voorkomen van soorten. Er is vrijwel geen onderzoek gedaan naar de ecologie van de soorten. Net zoals bij vogels blijkt het effect van zonneparken op het voorkomen van deze soortsgroepen samen te hangen met wat de uitgangssituatie was (positief effect van aanleg van zonnepark met ecologische inrichting op plek met daarvoor lage natuurwaarden), configuratie van zonneparken (positief effect bij meer ruimte tussen panelen), en beheer van het zonnepark (positief effect bij een extensief beheer).

Verrassend genoeg blijken effecten van zonnepanelen op waterinsecten goed onderzocht. Zonnepanelen reflecteren gepolariseerd licht en lijken daardoor op watervlaktes (zoals ook andere artificiële structuren zoals glas- en asfaltvlakten; Horváth *et al.* 2009, 2010). Het blijkt dat waterinsecten sterk worden aangetrokken door zonnepanelen, o.a. voor de eileg (Horváth *et al*. 2009, Herden *et al*. 2009). Panelen worden zelfs geprefereerd over watervlaktes. Panelen werken op deze manier als val, maar tot dusver is er geen onderzoek gedaan naar effecten op populatieniveau. Száz *et al*. (2016) benadrukken wel het "*potential to negatively impact their global populations [of aquatic insects] as solar energy expands*".

Aantrekkingskracht van panelen op waterinsecten kan verminderd worden door witte strepen op de panelen aan te brengen. Kleine strepen (1.8% van oppervlakte) blijken voldoende (Horváth *et al.*

2010). Matte panelen met anti-reflectieve coatings blijkt niet te helpen (alleen onder bepaalde weersomstandigheden en voor bepaalde soortgroepen; Száz *et al*. 2016). Daarnaast wordt aanbevolen zonneparken niet te dichtbij watervlaktes te plaatsen (Száz *et al.* 2016), waarbij niet wordt aangegeven welke minimale afstand tot water aangehouden zou moeten worden.

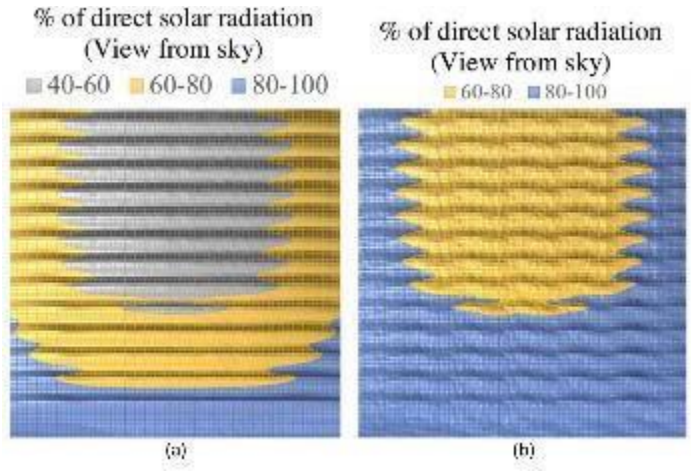
Andere insecten dan waterinsecten zouden ook door het gereflecteerde gepolariseerd licht aangetrokken of anderszins beinvloedt kunnen worden, bijvoorbeeld hommelachtigen of andere visueel ingestelde insecten, maar hierover werd geen informatie gevonden.

Tenslotte zijn er aanwijzingen dat ook vleermuizen panelen als wateroppervlakten waarnemen. Het lijkt echter onwaarschijnlijk dat daardoor een aanvaringsrisico bestaat. Er zijn geen studies bekend waar slachtoffers gevonden werden (reviewed door Taylor 2010 en Harrison *et al*. 2017).

Effecten van zonneparken op de bodem en bodembiodiversiteit

Bij een ecologische inrichting van zonneparken met extensief beheerde vegetaties als uitgangspunt, zal de kans op bodembederf nihil zijn, en is juist een positief effect op de structuur en kwaliteit van de bodem te verwachten, vooral als de uitgangssituatie intensieve landbouwgrond was. Omdat de grond voor lange tijd uit productie genomen wordt (verwachte looptijd zonneparken varieert tussen de 15 tot 30 jaar) kan de grond tot rust komen en de bodemkwaliteit herstellen en verbeteren. Een specifiek aandachtspunt is het voorkomen van bodemverdichting tijdens de aanleg van zonneparken. Erosie en verspoeling van de bodem kan een issue zijn als panelen vlak liggen en de ruimte tussen rijen panelen nauw is, vooral als de vegetatie slecht ontwikkeld is, en in het geval het zonnepark op een helling gebouwd is. Erosie kan op alle bodems voorkomen.

Vegetatie onder panelen ontwikkelt zich slechter naar mate een groter deel van het voor de fotosynthese bruikbare directe en diffuse licht wordt tegengehouden (Beattly *et al*. 2017, Dupraz *et al* 2011, Fraunhofer Institute 2017, Kok *et al*. 2017, Majumdar *et al*. 2018, Valle *et al*. 2017). De mate waarin dit gebeurt is afhankelijk van de eigenschappen van het zonnepark. Een zonnepark bestaat uit ‘tafels’ waarin een groot aantal panelen zijn samengevoegd tot één geheel. Een zonnetafel (*solar array)* heeft een lengte, een breedte, een minimum en maximumhoogte die de hellingshoek bepalen en een expositie. Binnen de zonnetafel zijn er horizontale en verticale spleten tussen de afzonderlijke panelen van meestal één a twee centimeter breed die licht en regenwater doorlaten. Ze kunnen geheel of gedeeltelijk voorkomen dat regenwater helemaal afstroomt naar de onderrand van de tafel. Al deze eigenschappen bepalen mede hoeveel licht en regenwater er op de bodem onder de tafels valt en daarmee in welke mate vegetatiegroei hierdoor wordt beperkt. Met simulatiemodellen is voor gespecificeerde opstellingen te berekenen hoe groot de lichtreductie over het groeiseizoen of op en bepaald moment van het seizoen of de dag zal zijn (figuur 7).



Figuur 7. Gemodelleerde zonlicht reductie in op het Zuiden gerichte panelen; waarbij de tafels de helft (a) of een kwart van de bodem bedekken (naar Majumdar&Pasqualetti, 2018, overgenomen uit Frambach et al. 2018).

Er bestaat geen overzicht van de eigenschappen van de Nederlandse zonneparken en er zijn geen metingen bekend van de hoeveelheid regenwater en licht onder de zonnetafels. Er zijn slecht enkele publicaties gevonden met meetwaarden onder zonnepanelen (Dupraz *et al* 2011, Armstrong *et al* 2016, Fraunhofer Institute 2017). Het diffuus licht nam af tot ongeveer 60%. In een agrivoltaic systeem met een halve dichtheid aan panelen was de hoeveelheid licht onder panelen van 1 m hoogte 55% tot 85%. Onder hoge zonnepanelen is de lichtreductie veel minder. Er zijn oogstopbrengsten mogelijk die slecht 5% (grasklaver mengsel) en 18 tot 19% (aardappels, tarwe) lager zijn dan anders (Frauenhofer Institute 2017). In Estland zijn proeven gedaan met kunstmatige beschaduwing van 46 grassen en graslandplanten (Semchenko *et al* 2012). De studie laat zien dat veel planten een groot aanpassingsvermogen hebben en dat de soorten verschillend reageren. Er zijn veel schaduwminnende planten die juist profiteren van beschaduwing. Bij een beschaduwing tot 50% van het daglicht nam de droge stofproductie zelfs toe, bij 25% van het daglicht was er nog geen significante afname en pas bij 10% of minder was de vegetatiegroei echt geringer. Met modellen voor de toetreding van licht onder zonnepanelen en voor de groei van gras onder die omstandigheden is het mogelijk een drempelwaarde te bepalen waarbij de productie van organische stof voldoende is, voor behoud van het bodemleven, of b.v. het uitgangspunt de de hoeveelheid organische stof op peil moet blijven. Deze modellen zijn nog niet toegepast waardoor er nu nog geen conclusie te trekken valt over de minimale hoeveelheid licht en over richtlijnen voor installatiekenmerken.

In een recent afgerond studentenonderzoek (Frambach *et al* 2018) is op zonnige dagen de relatieve hoeveelheid licht (PAR, photosynthetic active radiation) gemeten onder zonnepanelen in vier op het zuiden gerichte zonneparken (hoogte minimaal 50-70 cm maximaal 220-245 cm, helling 16 tot 21 graden, breedte van de tafels 4 tot 6 m en de breedte tussen de rijen 4.6 tot 6 m). Aan de randen van de tafels was de relatieve reductie van de hoeveelheid licht op bodemhoogte 58% tot 82%, in het midden 89 tot 95%. Een algemene observatie was dat er midden onder de tafels meestal minder vegetatie was, bestaand uit evenveel maar andere soorten. In de schaduw stonden duidelijk minder bloeiende planten dan in volle zon. Deze vanwege het geringe aantal waarnemingen niets toetsbare observatie geven een eerste indruk. Er kunnen nog geen conclusies aan worden verbonden.

In een korte studie door studenten is in september-oktober van dit jaar (2018) in vier zonneparken gekeken naar de diversiteit en abundantie van regenwormen (Frambach *et al* 2018). De uitkomst was dat er middenonder de panelen minder wormen werden waargenomen (niet toetsbaar

vanwege het beperkt aantal waarnemingen). De obervaties wijzen ook op minder bodemactiviteit (CO_2 in bodemlucht), nattere omstandigheden aan de zuidkant (drup) en drogere omstandigheden (water infiltratie) onder de panelen. Tussen de parken zijn er behoorlijke verschillen in de waarnemingen zodat eenduidige conclusies nog niet kunnen worden getrokken.

Maatregelen om biodiversiteit te bevorderen in zonneparken

In verschillende studies, richtlijnen en inrichtingsplannen worden aanbevelingen gedaan over het treffen van maatregelen om de biodiversiteit te herstellen (tabel 1). Twee aspecten worden daarbij vaak benoemd, en lijken de kern van een ecologische inrichting te vormen.

(a) extensief beheer van de grond onder en tussen panelenrijen (ARGE Monitoring PV-Anlagen 2007, BRE 2014, Herden *et al* 2009, Lieder & Lumpe 2012, Montag *et al* 2016, NABU 2010, Peschel 2010, Raab 2015).

(b) buffer met een ecologische invulling rondom het zonnepark (zoals struiken en hagen; bijvoorbeeld BirdLife Europe 2011, BRE 2014, Herden *et al* 2009, NABU 2010, Raab 2015, WWF 2013). Buffer omvat ook een brede strook van extensief beheerd kruidenrijk grasland of braakvegetatie.

Maatregelen zijn veelal gebaseerd op algemene kennis, maar de wetenschappelijke onderbouwing ontbreekt grotendeels. Hier ligt een belangrijke opgave voor de toekomst.

Aanbevelingen en checklist

Informatie over de effecten van zonneparken op biodiversiteit is vervat in een aantal algemene aanbevelingen (tabel 1). Deze aanbevelingen zijn gerangschikt naar planningsfase, bouwfase, maatregelen binnen het zonnepark, en maatregelen aangaande de rand van het zonnepark. Aanbevelingen zijn vervolgens expliciet gemaakt middels een checklist. De checklist kan beschouwd worden als een meer praktische versie van de algemene aanbevelingen. Bij de aanvraag voor de ontwikkeling en bouw van een zonnepark kan de checklist gebruikt worden om te beoordelen of dat er voldoende nagedacht is over de ecologische inrichting van het park. De punten op de checklist worden onderbouwd met de algemene aanbevelingen, en uiteindelijk de individuele studies in bijlage 1.

Tabel 1. Algemene aanbevelingen voor ecologische inrichting van zonneparken gebaseerd op de beschikbare literatuur.

Aanbeveling	**Motivatie/Opmerking**	**Wetenschappelijke onderbouwing**	**Aanbeveling**
Algemeen			
Planning locatie zonnepark			
Leg zonnepark niet aan in natuurgebied, aangrenzend aan natuurgebied enkel indien zorgvuldig ingepast	Verlies aan leefgebied met hoge natuurwaarden. In specifieke gevallen biedt de aanleg van zonneparken direct naast natuurgebieden kansen om de kwaliteit van het natuurgebied te verbetren. Bijvoorbeeld, door de aanleg van een zonnepark naast een natuurgebied zou de grondwaterstand verhoogd kunnen worden, wat ook het natuurgebied ten goede zou kunnen komen. Ook zonneparken naast weidevogelkerngebieden zouden een positief effect op de lokale weidevogelpopulatie kunnen hebben als zo'n zonnepark goede en veilige opgroeimogelijkheden voor kuikens zou bieden.	Niet onderzocht maar in overeenstemming met 'algemene kennis'	Leg zonneparken in principe niet in of direct naast natuurgebieden. Zonneparken naast natuurgebieden alleen toestaan als ze meerwaarde voor kwaliteit natuurgebied hebben.
Verplicht insecten-vriendelijke panelen in het geval van bouw naij water (meren en plassen)	Panelen val voor waterinsecten, maar probleem kan verholpen worden door speciale panelen te gebruiken met witte strips.	Onderzocht, ten minste tendens voor effect gevonden. Een onbekende variabele is tot op welke afstand van het water waterinsecten beinvloed worden.	Verplicht insecten-vriendelijke panelen in het geval van bouw nabij water (meren en plassen).
Planfase			
Laat meerdelige natuurtoets (0-meting) uitvoeren volgens gestandaardiseerde (wetenschappelijke) methodes	Doel is om natuurwaarden voor de aanleg vast te stellen. Indien landelijk een protocol voor biodiversiteitsmetingen in zonneparken wordt afgesproken kan zo'n protocol ook gebruikt worden voor het uitvoeren van een nulmeting voorafgaand aan de bouw.		Verplichten bij ieder park. Protocol nog te bepalen.
Laat biodiversiteitsbeheerplan opstellen, met input van ecoloog	Plan omvat ecologische inrichting en beheer, afgestemd op lokale doelsoorten. Plan omvat in ieder geval de volgende onderdelen: (1) plan voor ecologische inrichting en beheer van rand van het park, (2) plan voor ecologische inrichting en beheer van het park zelf (type vegetatie en beheer		Verplichten bij ieder park

	daarvan, eventuele gebiedsspecifieke bijzondere habitats, configuratie en ruimte tussen panelen)		
Laat plan voor behoud - verbetering bodemstructuur en bodemkwaliteit opstellen, met input van bodemkundige	Plan omvat maatregelen om bodemverdichting en erosie tegen te gaan. Onderdeel van het plan is een beschrijving van de relatie tussen eigenschappen van de zonnetafels en de mate waarin licht en regenwater de bodem bereiken.		Verplichten bij ieder park
Na de realisatie/bouw			
Monitor biodiversiteit, ten minste insecten en vogels, volgens gestandaardiseerde methoden	Monitoring afstemmen op specifieke lokale doelsoorten. Monitoren broedvogels *en* overwinterende vogels (jaarrond monitoren). Observeren ruimtelijk gebruik door vogels. Zorg dat de data verzameld worden in landelijke databases en beschikbaar komen voor analyses.		Verplicht altijd een *before-after control-impact* benadering om impact te kwantificeren
Tijdens bouw zonnepark			
Minimaliseer de grootte van de bouwplaats en toegangswegen	Minimaliseren verstoring	Niet onderzocht maar in overeenstemming met 'algemene kennis'	Check of minimaliseren impact onderdeel van planning bouw park is
Minimaliseer gebruik verlichting	Minimaliseren verstoring	Niet onderzocht maar in overeenstemming met 'algemene kennis'	Check of minimaliseren impact onderdeel van planning bouw park is
Houd rekening met broedseizoen vogels	Alle broedende vogels beschermd		Check in het geval van bouw in zomermaanden (april-juli) of dat er conflict met broedende vogels zou kunnen zijn
Bescherm de bodem, neem maatregelen tegen bodemverdichting	Zware machines verdichten bodem wat tot bederf bodemstructuur leidt. Volg met constructies en grondwerkzaamheden zo veel mogelijk de hoogtelijnen zodat niet bij een stortbui versnelde afstroming wordt bevorderd.	Niet onderzocht maar in overeenstemming met 'algemene kennis'	Laat in plan opnemen hoe er wordt omgegaan met bodem tijdens de bouw (bijvoorbeeld ´grondstrippen´)
Maatregelen en aandachtspunten binnen zonnepark			
Algemeen			

Behoud waardevolle habitats en elementen, plaats daar geen zonnepanelen	Bedoeld worden poelen, bestaand veldstruweel, etc. Houdt aardkundig waardevolle hoogteverschillen zoals kreek- en dekzandruggen, of slenken en eeuwenoude sloten in stand.	Niet onderzocht maar in overeenstemming met 'algemene kennis'. Een lijst waarin waardevolle habitats en elementen gespecificeerd worden zou moeten worden opgesteld.	Inventariseer waardevolle habitats en elementen voor bouw zonnepark, check dat deze bij planning gespaard worden
Gebruik inheemse planten	Vermijdt gebruik exoten bij aanleg kruidenrijk grasland en andere natuurlijke habitats	Niet onderzocht maar in overeenstemming met 'algemene kennis'	Check dat gebruik inheemse zaden benoemd wordt
Minimaliseer verlichting	Lichtvervuiling	Niet onderzocht maar in overeenstemming met 'algemene kennis'	Check dat zonnepark in principe 's nachts niet verlicht wordt
Hoofdgewas (gewas tussen en onder panelen)			
Algemeen: Creëer kruidenrijk grasland en/of kruidenrijke braakvegetaties (inzaaien, of spontaan laten ontstaan d.m.v. gebruik maaisel)	Extensief beheerde vegetaties dragen bij aan biodiversiteit. Belangrijk om af te stemmen op doelsoorten (volgens biodiversiteitsbeheerplan). Extensief beheerde vegetaties dragen ook bij aan ondergrondse biodiversiteit en daarmee bodemkwaliteit. Daarnaast is bodem robuuster tegen verstoringen (erosie).	Onderzocht, ten minste tendens voor effect gevonden. Een overzicht over welke habitats voor welke soorten van belang zijn is noodzakelijk.	Laat beheerplan opstellen, check dat keuze voor gewassen/habitats is afgestemd op doelsoort.
Voor zonneparken binnen het leefgebied voor akkervogels: Teelt extensief gewas zoals Luzerne of leg vogelakker (vorm van agrarisch natuurbeheer met afwisseling tussen stroken luzerne en braakstroken) aan.	Luzerne is gewas waarvan positief effect op akkervogels bekend is. Luzerne heeft bovendien een positief effect op bodemstructuur (diepe doorworteling) en bodemkwaliteit (organische stofgehalte, vastlegging stikstof). Luzerne kan echter niet langer dan 3-5 jaar geteeld worden, dus zal altijd binnen een gewasrotatie geteeld moeten worden. Vogelakkers moeten tenminste elke twee a drie jaar bewerkt en of opnieuw ingezaaid worden. Bij de planning van het park zal rekening moeten worden gehouden met het feit dat allerlei bewerkingen noodzakelijk zijn (maaien, oogsten, ploegen, zaaien).	Niet onderzocht maar in overeenstemming met 'algemene kennis'.	Check dat als er gekozen wordt voor de teelt van een gewas dat dit een extensief gewas met meerwaarde voor akkervogels is (bijv. Luzerne).
Beheer habitats extensief (lange tijd tussen maaimomenten, laat maaien, niet altijd alles maaien)	Extensief beheerde vegetaties dragen bij aan biodiversiteit. Daarbij is het van belang dat maaibeheer in ruimte en tijd gevarieerd wordt. Voor de overwintering van insecten is het	Onderzocht, ten minste tendens voor effect gevonden.	Laat beheerplan opstellen, check dat beheer extensief is

	van belang dat een deel van de vegetatie niet gemaaid wordt en in de winter over blijft staan. Voor insecten moeten er in de zomer altijd bloeien de planten beschikbaar blijven.	Richtlijnen moeten opgesteld worden.	
Vermijd intensieve begrazing/gebruik door vee (schapen), varkens, kippen.	Begrazing kan meerwaarde hebben (ook vanuit oogpunt van kostenefficiënt beheer) maar intensieve begrazing heeft negatief effect op biodiversiteit (Raab 2015).	Onderzocht, ten minste tendens voor effect gevonden. Er zouden richtlijnen voor maximale dichtheden aan dieren opgesteld moeten worden.	Laat geen begrazing toe, mits extensief.
Geen gebruik (kunst)mest en bestrijdingsmiddelen	Randvoorwaarde voor ontwikkeling en in stand houden extensieve biodiverse vegetaties. Toepassing van ruige mest kan juist meerwaarde hebben, ook voor kwaliteit bodem.	Niet onderzocht maar in overeenstemming met 'algemene kennis'	Check of geen gebruik pesticiden en mest is opgenomen in beheerplan
Gebiedsspecifieke bijzondere habitats			
Creëer deelgebieden met open grond	Variatie heeft meerwaarde voor biodiversiteit. Moet wel aansluiten bij doelsoorten.	Onderzocht, ten minste tendens voor effect gevonden	Stimuleer als er meerwaarde voor doelsoort bestaat. In overleg met ecoloog (en zoals vastgelegd in biodiversiteitsplan)
Creëer deelgebieden met braakvegetatie	Variatie heeft meerwaarde voor biodiversiteit; aansluiten bij veldstruweel of andere opgaande vegetatie. Moet wel aansluiten bij doelsoorten.	Niet onderzocht maar in overeenstemming met 'algemene kennis'	Stimuleer als er meerwaarde voor doelsoort bestaat. In overleg met ecoloog (en zoals vastgelegd in biodiversiteitsplan).
Creëer zand- en steenhopen	Variatie heeft meerwaarde voor biodiversiteit. Moet wel aansluiten bij doelsoorten.	Onderzocht, ten minste tendens voor effect gevonden	Stimuleer als er meerwaarde voor doelsoort bestaat. In overleg met ecoloog (en zoals vastgelegd in biodiversiteitsplan).
Creëer houtstapels en takkenrillen	Variatie heeft meerwaarde voor biodiversiteit. Moet wel aansluiten bij doelsoorten.	Niet onderzocht maar in overeenstemming met 'algemene kennis'	Stimuleer als er meerwaarde voor doelsoort bestaat. In overleg met ecoloog (en zoals

			vastgelegd in biodiversiteitsplan).
Creëer poelen en sloten	Variatie heeft meerwaarde voor biodiversiteit. Moet wel aansluiten bij doelsoorten. Natuurvriendelijke oevers.	Niet onderzocht maar in overeenstemming met 'algemene kennis'	Stimuleer als er meerwaarde voor doelsoort bestaat. In overleg met ecoloog (en zoals vastgelegd in biodiversiteitsplan).
Technische structuren			
Plaats nestkasten voor vogels	Kan soorten helpen zich te vestigen, wel goed nadenken over doelsoorten.	Onderzocht, ten minste tendens voor effect gevonden	Stimuleer plaatsing nestkasten voor bepaalde doelsoorten
Richt daken transformatorhuisjes ecologisch in		Niet onderzocht maar in overeenstemming met 'algemene kennis'	Stimuleer ecologische inrichting daken
Configuratie zonnepanelen			
Plaats panelen niet direct op de grond	Stimueer een zekere afstand boven de grond (minimale afstand van 0.8 m boven grond aanbevolen door ARGE Monitoring PV-Anlagen 2007) zodat vegetatie zich onder panelen kan ontwikkelen.	Niet onderzocht maar in overeenstemming met 'algemene kennis'. Een urgente kennislacune betreft hoe hoogte, expositie, helling en ruimte tussen panelen en zonnetafels de vegetatieontwikkeling beinvloeden.	Check of panelen op zekere hoogte (aanbeveling 0.8 m) van de grond staan
Houd voldoende ruimte tussen rijen panelen	NABU (2010) adviseert om slechts 50% oppervlakte te benutten. Provincie Groningen hanteert minimum van 10% aan doelgerichte beheermaatregelen. Meer licht en regenval op bodem bij meer ruimte tussen panelen wat bodemkwaliteit en vegetatieontwikkeling bevorderd (leidt ook tot minder erosie).	Onderzocht, ten minste tendens voor effect gevonden. Een belangrijke kennislacune is hoe ruimte tussen panelen/zonnetafels het gebruik van zonneparken door vogels beinvloed.	Verplicht bepaald minimum % aan maatregelen (nog nader te bepalen).
Opteer voor een configuratie met een steilere hoek van panelen – of verticale panelen	Minder erosie door regenval	Niet onderzocht maar in overeenstemming met 'algemene kennis'.	Laat plan voor behoud - verbetering bodemstructuur en bodemkwaliteit opstellen.

			Check dat hierin aandacht voor erosie bestaat.
Gebruik doorzichtige panelen	Deel van het zonlicht bereikt de bodem	Niet onderzocht maar in overeenstemming met 'algemene kennis'.	Optie exploreren
Maatregelen en aandachtspunten rand zonnepark			
Hekwerk/beveiliging			
Heggen/sloten i.p.v. hekwerk gebruiken		Niet onderzocht maar in overeenstemming met 'algemene kennis'	Optie exploreren
Hekwerk doordringbaar maken voor kleine zoogdieren, amfibieën en reptielen	Bijvoorbeeld door onderaan ongeveer 10 cm ruimte te laten of door op diverse plekken gaten in hekwerk aan te brengen	Niet onderzocht maar in overeenstemming met 'algemene kennis'. Behoefte aan kennis over barrierevorming hekwerk.	Optie exploreren in het geval dat belang van opheffen barrierewerking hekwerk belangrijker is dan het creëeren van een *safe haven* voor broedvogels binnen het park (zie volgende punt)
Hekwerk ondoordringbaar maken voor grote predatoren	Binnen zonnepark '*safe haven*' voor grondbroedende akkervogels. Bijvoorbeeld door hekwerk tot op/in grond te laten lopen	Niet onderzocht maar in overeenstemming met 'algemene kennis'. Behoeft aan kennis over mate van predatie binnen zonneparken.	Optie exploreren in het geval dat het creëeren van een *safe haven* voor broedvogels belangrijker is dan het opheffen van barrierewerking van het hekwerk voor andere soorten (zie vorige punt)
Geen bewaking met honden	Verstoring door honden sterk negatief effect op akkervogels	Onderzocht, ten minste tendens voor effect gevonden	Bewaking door honden niet toestaan.
Habitatstructuren			
Aanplanten heg en veldstruweel langs gehele buitenrand	Struiken en stuweel bieden veilige broedplaatsen en voedsel voor bepaald type akkervogels (bijv. Geelgors, Grasmus, Paapje).	Niet onderzocht maar in overeenstemming met 'algemene kennis'	Verplichten van ecologische en landschappelijke inbedding
Brede extensief beheerde rand rondom zonnepark	Versterkt het effect van struweel.	Niet onderzocht maar in overeenstemming met 'algemene	

		kennis’. Belangrijke kennislacune is wat de precieze meerwaarde van bufferranden op biodiversiteit is.	

Box IV. Voorbeelden van ecologisch beheerde zonneparken in NL

Hier wordt een kort overzicht gegeven van reeds gerealiseerde zonneparken met een uitgesproken ecologisch beheer die als inspiratie voor ideeën voor een ecologische inrichting en specifieke maatregelen kunnen dienen.

De Kwekerij, nabij Hengelo, Gelderland. http://nlsolarparkdekwekerij.nl/. Zie ook http://nlsolarparkdekwekerij.nl/wp-content/uploads/2017/11/Artikel-Solar-park-en-GD-in-vakblad-Groen-nov17-1-2.pdf

Dit relatieve kleine park van 7 ha is als een park aangelegd, en het is dan ook open voor publiek. Het streeft een combinatie van zonne-energie, natuur en recreatie/educatie na. Er is geen informatie over precieze beheermaatregelen gevonden. Maatregelen om de biodiversiteit te bevorderen omvatten onder andere extensieve begrazing, insectenhotels, nestkasten, bloemrijke randen, taluds, wadi's (ingezaaid met inheems plantgoed), en deels Meidoorn in plaats van hekwerk.

Ubbena, nabij Assen, Drenthe. https://www.trouw.nl/groen/ecologisch-zonnepark-is-geen-geldmachine-maar-draagt-wel-zorg-voor-de-natuur~ae059f46/

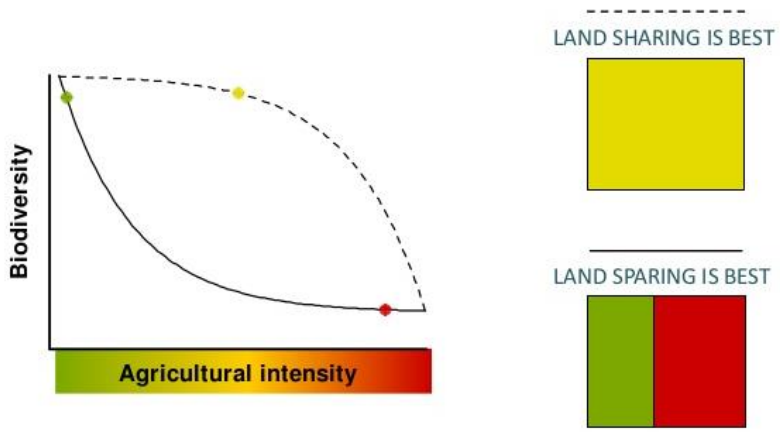
In dit kleine park van 2 ha werkt energiebedrijf Vrijopnaam samen met wildbloemenzaad-bedrijf Cruydt-Hoek. De afstand tussen de panelen is relatief groot, 5 m. Het gehele terrein in ingezaaid met een wildbloemenmengsel. Het beheer bestaat uit maaien en afvoeren. Er vindt geen begrazing plaats. Een medewerker van de Cruydt-Hoek verwacht "geen stormloop van weidevogels", wegens het gebrek aan uitzicht, maar verwacht wel een toename van "bodembroeders".

Duiven, bij Arnhem, Gelderland. https://www.ginkelgroep.nl/actueel/zonnepark-duiven-kleurt-groen/

Dit zonnepark is ingezaaid met bloemrijke kruiden. Andere maatregelen zijn takkenrillen onder enkele panelen, en nestkasten. Het hekwerk wordt omringt door een elzenhaag. Het gebied wordt extensief begraasd.

Box V. Scheiden of verweven van functies

In deze rapportage wordt gezocht naar de beste manier om zonneparken ecologisch in te richten. Het achterliggende idee is dat door deze verweving van functies er niet een stuk leefgebied verloren gaat bij de aanleg van een zonnepark, maar dat het leefgebied juist wordt verbeterd. Een geheel andere benadering zou zijn om het zonnepark juist zo compact mogelijk te maken en buiten het zonnepark te compenseren voor het verlies van leefgebied middels het aanleggen van hoogwaardig habitat. In dit geval spreken we dan van het scheiden van functies. Deze twee alternatieve benaderingen om biodiversiteit te verbeteren voeren terug op een oude ecologische discussie over *land sharing* (verweven van functies) en *land sparing* (scheiden van functies). Theoretische beschouwingen demonstreren dat de keuze voor *land sharing* of *land sparing* afhangt van hoe de relatie tussen biodiversiteit en intensiteit van grondgebruik er uit ziet. Is dit een holle functie dan is *land sparing* het alternatief dat biodiversiteit maximaliseert, is dit een bolle functie dan is *land sharing* het optimale alternatief (figuur 8, Phalan *et al* 2011, Fischer *et al* 2008).



Figuur 8. Theoretisch model over land sharing versus land sparing. Afhankelijk van de vorm van de relatie tussen biodiversiteit en intensiteit van grondgebruik maximaliseert een benadering van land sharing of land sparing de biodiversiteit.

In het geval van zonneparken is het niet mogelijk de relatie tussen de intensiteit van grondgebruik (bijvoorbeeld uitgdrukt in het % oppervlak bedekt door panelen) en biodiversiteit omdat gegevens ontbreken. Op voorhand is het daarom niet mogelijk een uitspraak te doen of dat een ecologische inrichting (*land sharing*) een betere optie is dan buiten het zonnepark te compenseren (*land sparing*). Bij *land sparing* moet er een keuze worden gemaakt hoe veel er aan oppervlakte gecompenseerd zou moeten worden. Een grove inschatting is dat dit tussen de 10-20% van het oppervlak van het zonnepark zou moeten zijn. Bij een land sparing strategie kan er tevens voor gekozen worden om niet naast maar op een andere locatie te compenseren, bijvoorbeeld naast een natuurgebied of weidevogelkerngebied om deze te versterken.

Opgemerkt moet worden dat het sterk concentreren van zonnepanelen, bijvoorbeeld middels een dakjesconstructie (zie linker plaatje figuur 1), een negatief effect op de bodemkwaliteit zal hebben. Vanuit het perspectief van bodemkwaliteit zal een *land sharing* strategie altijd beter zijn dan een *land sparing* strategie.

Discussie

Effecten van zonneparken op de biodiversiteit, en maatregelen om biodiversiteit te bevorderen

Niet ecologisch ingerichte zonneparken lijken per definitie ten kost van het leefgebied van boerenlandvogels te gaan, dus nadenken over en het stimuleren van een ecologische inrichting van zonneparken blijkt relevant. Zonneparken lijken alleen voordelig voor boerenlandvogels en biodiversiteit in het algemeen te zijn in het geval het zonnepark op intensieve landbouwgrond met weinig natuurwaarden gebouwd wordt, en mits het zonnepark ecologisch ingericht en beheerd wordt (bijvoorbeeld BirdLife Europe 2011, RSPB 2014, Peschel 2010, Herden *et al* 2009, Raab 2015). Een kanttekening is dat de enige studie die dit echt laat zien door zonneparken te vergelijken met referentiegebieden is Montag *et al* (2016). Dit betreft echter geen peer-reviewed wetenschappelijk artikel en er bestaan veel onduidelijkheden over de precieze opzet van het vogelonderzoek.

Hoewel er redelijk veel literatuur over zonneparken en biodiversiteit bestaat, zijn er maar weinig studies beschikbaar die effecten van zonneparken op een goede manier hebben onderbouwd. Redenen voor het niet kunnen trekken van eenduidige conclusies in veel studies zijn bijvoorbeeld het ontbreken van een referentiegebied (of *before-after* vergelijking), en het niet kwantificeren van aantallen vogels (alleen soortenlijstje). Ook de relatie tussen mogelijke maatregelen en het effect op het voorkomen van specifiek boerenlandvogels blijft onduidelijk omdat hier in veel gevallen geen onderzoek naar is gedaan. Er wordt bij aanbevelingen vaak uitgegaan van algemeenheden ("het is algemeen bekend dat deze maatregel een positief effect op *vogels* heeft") zonder dat maatregelen in de context van zonneparken en specifiek boerenlandvogels getoetst zijn. Hier liggen belangrijke kennislacunes.

Het is belangrijk om te benadrukken dat de aanleg van een zonnepark ten koste gaat van het leefgebied van specifieke soortgroepen, i.e. de akkervogels in akkerbouwgebieden en de weidevogels in veenweidegebieden. Maatregelen ter bevordering van de biodiversiteit zouden in landbouwgebieden dan ook in eerste instantie vooral op deze soortgroepen gericht moeten zijn. Het is te verwachten dat er met de aanleg van een zonnepark er een verschuiving plaatsvindt in de samenstelling van de lokale vogelgemeenschap (bijvoorbeeld toename vogels van half-opene landschappen en nisbroeders). Hoewel hiermee het aantal vogelsoorten kan zijn toegenomen, hoeft dit niet te betekenen dat het zonnepark een ecologische plus op het leefgebied van de akkervogels die daar van origine voorkwamen heeft gezet. Het is daarom van belang dat er in de planningsfase ecologen betrokken worden die advies kunnen geven over hoe lokale doelsoorten met welke maatregelen te kunnen helpen. Het in een vroeg stadium betrekken van specialisten is een belangrijke aanbeveling ook vanuit de internationale literatuur (NABU 2010, BRE 2014).

Wanneer de bodem onder de panelentafels bijna volledig wordt afgeschermd van licht en regenwater zal de ondergroei afsterven en het bodemleven verstoken blijven van de aanvoer van verse organische stof. Als gevolg daarvan zou de bodemvruchtbaarheid ernstig kunnen afnemen, almede de hoeveelheid organische stof en de opnamecapaciteit voor water. Het is echter onbekend in welke mate dit nu optreedt of zou kunnen optreden. Dit is ook niet te voorspellen uit de eigenschappen van gerealiseerde of nog te realiseren installaties. De vegetatiegroei onder Nederlandse zonneparken lijkt in ieder geval op korte termijn niet belemmerd te worden. In de literatuur zijn er aanwijzingen dat pas bij een reductie van de hoeveelheid licht van 75% of meer (op jaarbasis) serieuze effecten te verwachten zijn. De doorwerking op het bodemleven zal bovendien sterk afhankelijk zijn van grondsoort en de gekozen beheervorm zoals het al of niet afvoeren van de vegetatie. Het effect van zonneparken op vegetatie en bodem is een belangrijke kennisleemte. Het kwantificeren van de directe relaties tussen eigenschappen van de zonneparken en de hoeveelheid

licht en regenwater dat de bodem bereikt en de indirecte relaties met vegetatie en bodemleven kan praktische richtlijnen opleveren om negatieve effecten van zonneparken op de gezondheid van de bodem te voorkomen of deze juist te bevorderen.

In diverse documenten met richtlijnen wordt aangegeven dat bij de aanleg van zonneparken voorkeur gegeven zou moeten worden aan minder productieve gronden. De motivatie voor deze richtlijn is dat hiermee de beste landbouwgebieden 'gespaard' zouden worden. Echter, minder productieve gronden kennen doorgaans een hogere biodiversiteit. Vanuit biodiversiteitsoogpunt zou het dan ook beter zijn zonneparken juist wel op de hoogproductieve gronden met lage biodiversiteitswaarden te plannen.

Maatwerk: verschillende maatregelen in verschillende landschappen

De noodzaak en effectiviteit van een bepaalde maatregel om de biodiversiteit te bevorderen kent een sterke lokale component doordat akkervogelpopulaties tussen landschappen verschillen. Zo is een maatregel als het aanbieden van kunstmatige nestgelegenheid voor Ringmussen waarschijnlijk zinloos in zeer open akkergebieden waar Ringmussen niet als broedvogel voorkomen. Deze maatregel is juist wel waardevol in meer besloten akkerbouwgebieden of daar waar een zonnepark aansluit bij een bosje of dorp waar Ringmussen van nature al voor komen.

Maatwerk wordt ook geadviseerd bij de aanplant van struwelen rondom een zonnepark. In open landschappen is de aanplant van lager veldstruweel aan te raden, omdat daarmee het open karakter van het landschap niet verloren gaat. In een meer besloten landschap past een brede en hoge haag beter in het landschap, en sluit ook beter aan bij de ecologische randvoorwaarden van de daar voorkomende akkervogels.

Aanbevelingen voor monitoring

Er kunnen een aantal aanbevelingen worden gedaan voor monitoring van boerenlandvogels. Ten eerste zou monitoring zich niet alleen moeten richten op broedvogels, maar zou een jaarrond benadering gekozen moeten worden. Onderstreept wordt het belang van kwantitatieve monitoring (aantal territoria) in plaats van kwalitatieve (alleen soortenlijsten) monitoring. Ook wordt benadrukt dat monitoring gedurende meerdere jaren moet plaatsvinden. Verschillende studies laten zien dat de herkolonisatie of afnames langzaam gaan (Heindl 2016, Lieder & Lumpe 2012, Raab 2015). Specifieke onderzoeken naar het ruimtelijk gebruik van vogels en zonneparken om in te broeden of in te foerageren ontbreken of zijn anekdotisch en vormen daarmee een belangrijke kennishiaat.

Quick-scans die gemaakt worden tijdens de planfase, om een idee te krijgen over welke soorten op de geplande zonnepark locatie voorkomen, beperken zich veelal strict tot het precieze gebied waar het zonnepark gepland is. Ook letten ze doorgaans alleen op soorten met een hoge beschermingsstatus. Echter, soorten die niet in het gebied zelf maar het daarbuiten broeden, en waarvan het geplande zonnepark onderdeel van hun leefgebied is, worden net zo goed door het zonnepark beïnvloed. Quick-scans zijn daarmee onvoldoende om een goed beeld te verkrijgen van het mogelijke effect van een zonnepark op boerenlandvogels.

Om de gezondheid van de bodem te monitoren zijn er verschillende meetmethoden ontwikkeld. Een veelbelovende integrale tool is de *Soil health Index (SHI)* die momenteel ontwikkeld wordt (Bloem en Korthals, in voorbereiding). De Nederlandse variant van de SHI zou de volgende indicatoren

omvatten: de potentieel mineraliseerbare stikstof (PMN) en heet water extraheerbaar koolstof (HWC). Deze SHI kent dus een biochemische basis, waarbij biologische bodemkwaliteit niet gemeten wordt. Voor een breder toepasbaarder SHI gericht op ook bodemdiensten (Griffiths *et al.* 2018) is er meer nodig dan alleen labiele organische stof. Naast mineraliseerbare stikstof en heet water extraheerbaar koolstof zou er dan ook informatie verzameld moeten worden over bacteriële biomassa, schimmelbiomassa, nematoden (aantallen en diversiteit) en regenwormen (aantallen en diversiteit).

Deze belangrijke groepen bodemorganismen kunnen op verschillende manieren worden gemeten. Schimmels, bacteriën en nematoden zijn tot nu toe voornamelijk microscopisch gemeten. Voor schimmels en bacteriën is het lastig om grote aantallen monsters te verwerken. Internationaal gezien worden PLFA analyses steeds vaker toegepast. Daarnaast zijn er diverse ontwikkelingen aangaande kwantitatieve DNA technieken. Er bestaan diverse goede methoden om regenwormen te monitoren. Bij veldmetingen moet rekening worden gehouden met veel variatie. Dit is minder het geval bij metingen die in samengestelde mengmonsters in een lab worden uitgevoerd. Daarnaast is het nodig dat tevens referentiedata worden verzameld (buiten zonnepark), en er ook meer inzicht komt in seizoensvariatie.

Kennislacunes

Eén van de duidelijkste conclusies uit het literatuuroverzicht is dat er verrassend weinig onderzoek is gedaan naar de ecologische inrichting van zonneparken. Wat levert welke maatregel precies op? De aanbevelingen die worden gedaan in documenten met richtlijnen en in *Biodiversity Management Plans* (*BMP*) zijn veelal gebaseerd op algemene kennis in plaats van detailonderzoek. Hieronder zetten we de belangrijkste en meest prangende kennislacunes op een rij, inclusief een korte schets van het benodigde onderzoek.

a) Wat zou voor welke doelsoorten de optimale vegetatie onder en tussen de rijen zonnepanelen zijn? Oftewel, in het geval van broedvogels, welk habitat wordt door welke soorten uitgekozen om in te broeden en naar voedsel te zoeken. Belangrijk hierbij is de lokale context. In open gebieden komen andere doelsoorten voor (Gele Kwikstaart, Veldleeuwerik) die een andere voorkeur zullen hebben dan de doelsoorten van meer gesloten gebieden (Paapje, Patrijs). Een mogelijk aanpak om de selectie van verschillende soorten te testen is een keuze-experiment waarbij de helft van een zonnepark met het ene, en de andere helft met een ander habitat wordt ingericht. Door vervolgens bij te houden welke vogels waar voorkomen, inclusief observaties aan nesten en voedselvluchten, wordt een goed beeld verkregen van de habitatselectie. Resultaten helpen bij het maken van de juiste keuze wat betreft het gewas. Hierbij zullen er belangrijke verschillen zijn tussen akker- en weidevogelgebieden.
b) In hoeverre zet de aanleg daadwerkelijk een ecologische plus op het leefgebied van boerenlandvogels? Oftewel, zien we een toename van het aantal boerenlandvogels na de aanleg van het zonnepark? Om deze vraag te beantwoorden hebben we goede *before-after control-impact* studies nodig, gerelateerd aan specifieke maatregelen. Dit zou gerealiseerd kunnen worden door een goede BACI studie te verplichten bij de aanleg van ieder park. Waarbij niet alleen ingezet wordt op broedvogelmonitoring maar ook naar het ruimtelijk gebruik door broedvogels van zonneparken wordt gekeken.
c) Hoe beïnvloedt de afstand tussen de rijen met zonnepanelen het gebruik van het zonnepark, en hoe verschilt dat tussen soorten? Tröltzsch & Neuling (2013) laten zien dat een grotere afstand tussen rijen panelen positief is voor belangrijke doelsoorten zoals de Veldleeuwerik. Een te korte

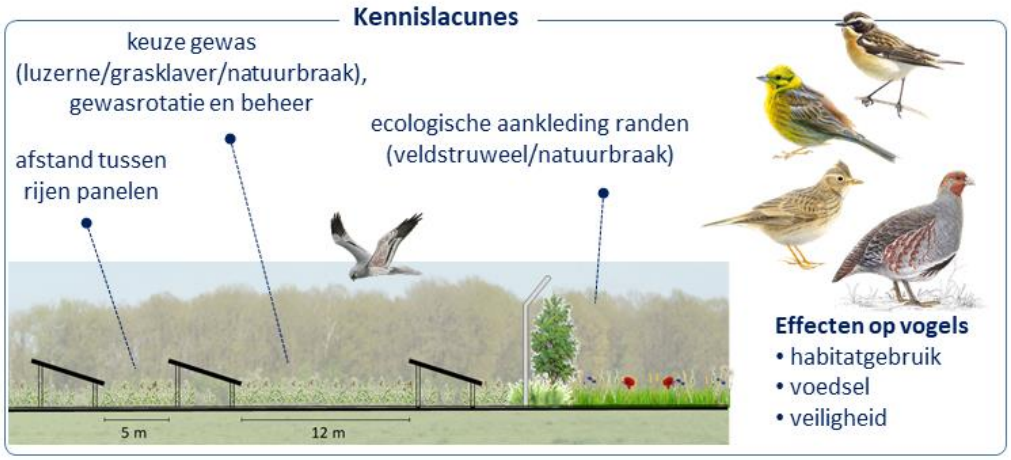
afstand tussen rijen panelen zou maatregelen om biodiversiteit binnen een park te verhogen inefficiënt kunnen maken wanneer vogels niet tussen de rijen panelen durven te broeden of zelfs foerageren. Een manier om dit te onderzoeken zou zijn om de afstand tussen rijen panelen te variëren (binnen een park, maar ook tussen parken), en vervolgens bij te houden welke vogels waar voorkomen, inclusief observaties aan nesten en voedselvluchten.

d) Wat is het optimale beheer van de maatregelen in en rondom zonneparken? Voorkomen moet worden dat maatregelen een ecologische val vormen, oftewel dat de soorten naar de zonneparken gelokt worden maar dat hun broedsucces en overleving ondermaats is. Dit zou onderzocht kunnen worden door het broedsucces van vogels te monitoren bij verschillende vormen van maai- en graasbeheer. Variatie bij maaibeheer is bijvoorbeeld de timing van en tijd tussen maaibeurten. Variatie in graasbeheer is bijvoorbeeld de variatie in het aantal dieren.

e) Profiteert de biodiversiteit het meest van een *land sharing* (ecologische inrichting zonneparken) of *land sparing* (compenseren buiten zonneparken) strategie? Een vergelijking zou kunnen worden gemaakt tussen biodiversitit in zonneparken met ecologische inrichting en zonneparken waarbij buiten het park gecompenseerd is.

f) Hoe kan worden voorkomen door de technische opbouw van een zonnepark en beheer dat op de bodem onder de panelen substantieel minder vegetatie groeit en als gevolg daarvan ook de gezondheid van de bodem afneemt? Dit zou onderzocht kunnen worden door regenval en licht onder verschillende opstellingen van zonneparken te monitoren, liefst in een experimentele opzet, en dit te relateren aan de ontwikkeling van de vegetatie. Deze waarnemingen zouden theoretische modellen kunnen voeden die hoeveelheid regenval en licht voor alle mogelijke opstellingen voorspellen.

g) In hoeverre biedt de aanleg van zonneparken in veengebieden koppelkansen t.a.v. reductie van veenoxidatie door middel van verhoging van de grondwaterstand? Wat zijn hierbij de effecten op biodiversiteit (boerenlandvogels) en op de bodem. Wat is de behaalde reductie aan CO_2-uitstoot? Een pilot studie waarbij veenbodem onder een zonnepark vernat wordt zou eerste inzichten op biodiversiteit en milieu kunnen geven.



Figuur 9. Schematische weergave van de belangrijkste kennislacunes.

Aanbevelingen voor beleid ten aanzien van de ecologische inrichting van zonneparken

De grootschalige ontwikkeling van zonneparken draagt het risico van het verlies van leefgebied van boerenlandvogels met zich mee, een soortgroep waar het al zo slecht mee gaat. Echter, met een juiste landschappelijke inpassing met ecologische inrichting en beheer biedt de aanleg van zonneparken kansen om de biodiversiteit in het agrarisch gebied op te krikken. De overheid zou hiervoor een doelgericht stimuleringsbeleid kunnen voeren mede ook om het maatschappelijk draagvlak voor zonneparken te vergroten. Het opstellen en uitvoeren van een biodiversiteitbeheerplan zou als voorwaarde voor de vergunningverlening gesteld kunnen worden. Wel mag dan verwachten worden dat de maatregelen die worden genomen aantoonbaar een positief effect hebben op de biodiversiteit. Daarom is een begeleidend monitorings- en onderzoeksprogramma dat maatregelen test en verbeterd van groot belang. Het sturen op inspanningen (nemen van maatregelen) in plaats van op effecten (toename van biodiversiteit) is in dit geval wenselijk omdat biodiversiteitswinst afhankelijk is van een groot aantal factoren, die deels buiten de invloedsfeer van de ontwikkelaar/eigenaar liggen (bijvoorbeeld dingen die buiten het zonnepark gebeuren).

Om inzicht te krijgen over te verwachten effecten van maatregelen en beheer op biodiversiteit en bodemkwaliteit zou van een grote steekproef aan zonneparken van zo veel mogelijk diergroepen data verzameld moeten worden volgens een landelijk afgesproken protocol. Het verplichten van een betere effectmonitoring volgens het *before-after control-impact* protocol zou zo'n database snel kunnen vullen. Het is van belang dat deze data centraal verzameld wordt en vrij beschikbaar wordt gesteld voor onderzoek.

Zoals hierboven geschetst zijn er een aantal belangrijke kennislacunes over maatregelen en beheer. Het is wenselijk gericht onderzoek te doen middels gerichte experimenten met inrichting en beheer. Zo'n onderzoeksprogramma zou gefinancierd kunnen worden uit een onderzoeksfonds waar ontwikkelaars bij de ontwikkeling van ieder zonnepark aan bijdragen. Omdat er momenteel veel parken gepland worden zal zo'n onderzoeksfonds snel afdoende gevuld zijn voor een ambiteuze onderzoeksagenda.

Checklist

Planningsfase		
1a	Zonneparken worden niet in een natuurgebied aangelegd. Zonneparken worden enkel direct naast een natuurgebied aangelegd als dit een duidelijke meerwaarde voor natuurgebied heeft, en indien zorgvuldig ingepast.	Bijvoorbeeld, door aanleg zonnepark kan gebied (inclusief natuurgebied) vernat worden. Of, zonnepark naast een weidevogelkerngebied biedt optimal opgroeimogelijkheden voor kuikens van weidevogels.
1b	Bij aanleg van zonneparken op en naast water worden waterinsecten-vriendelijke panelen gebruik (panelen met witte strips)	Met water worden plassen, meren en andere grotere wateren bedoeld en geen sloten of wijken.
1c	Er wordt voorafgaand aan de aanleg een goede nulmeting uitgevoerd middels een standaard monitoringsprotocol (kwaliteit bodem en huidige natuurwaarden in kaart gebracht voor zonnepark *en omgeving*, voor boerenlandvogels kwantitatieve meerdelige monitoring tijdens broedseizoen en in de winter).	Standaard monitoringsprotocol moet opgesteld worden. Dit omvat welke soortsgroepen op welke manier gemonitord worden. Omvat ook monitoring bodemkwaliteit. Data wordt in landelijke database opgeslagen.
1d	Er is samen met een ecoloog een plan voor ecologische inrichting gemaakt, inclusief beheer. Hierbij wordt gelet op de lokale situatie en bijbehorende doelsoorten.	Afstemming tussen maatregelen en doelsoorten.
1e	Er is een plan voor een goed bodembeheer opgesteld met een bodemkundige.	
1f	Biodiversiteit en bodem worden de eerste 5 jaar ieder jaar gemonitord volgens een vaststaand monitoringsprotocol. Daarna wordt het park iedere 5 jaar gemonitord.	Zie 1c. Ook hier richtlijnen voor standaard monitoringsprotocol. Data wordt in landelijke database opgeslagen.
1g	Het geplande zonnepark draagt bij aan het oplossen van een onderzoeksvraagstuk (kennisontwikkeling). Bijvoorbeeld, afstand tussen rijen panelen wordt gevarieerd, waardoor effect op gebruik door boerenlandvogels onderzocht kan worden.	Inclusief bijdrage aan financiering onderzoek (landelijk onderzoeksfonds).

Configuratie park		
2a	Zonnepanelen staan niet direct op de grond, en er is voldoende ruimte tussen de rijen panelen.	Zeker minimale afstand tot grond is aangehouden (aanbeveling betreft 0.8 m). De minimale afstand tussen rijen panelen is afdoende voor boerenlandvogels om de ruimte daartussen te benutten (de minimale/optimale afstand moet nader bepaald worden en betreft een belangrijke kennislacune). Op voldoende oppervlak (grove richtlijn minimaal 10% van oppervlakte binnen het hek rond het zonnepark) staan geen panelen.
2b	In het ontwerp wordt rekening gehouden met waardevolle landschapselementen, historische verkavelingspatronen en oorspronkelijk relief.	Een lijst van typen waardevolle landschapselementen moet opgesteld worden. Bijvoorbeeld poelen, hagen.
2c	Technische structuren zijn meegenomen bij ecologische inrichting	Nestkasten alleen in besloten landschappen.
2d	Er worden bijzondere habitats aangelegd als verwacht kan worden dat dit een positief effect op specifieke doelsoorten heeft.	Bijzondere habitats zijn open grond, braakvegetatie, zand- en steenhopen, houtstapels en takkenrillen, poelen en sloten. Er moet een lijst komen welke bijzondere habitats voor welke doelsoorten belangrijk zijn (bijvoorbeeld braakvegetatie voor muizenetende roofvogels en zaadetende zangvogels).
2e	In het geval dat er buiten het zonnepark gecompenseerd wordt (*land sparing* benadering) wordt er hoogwaardig leefgebied gecreeerd dat ten minste 10-20% van de oppervlakte van het zonnepark beslaat.	Exacte ondergrens moet nog bepaald worden.

Bouwfase		
3a	Er wordt beschreven hoe toegangswegen en bouwplaats te minimaliseren om negatieve effecten op biodiversiteit en bodem te verminderen	
3b	Er wordt beschreven hoe gebruik van verlichting geminimaliseerd wordt	
3c	Er is gecheckt dat werkzaamheden niet tijdens broedseizoen plaatsvinden, en als wel, dat er rekening met broedvogels gehouden wordt (niet daar werken waar op dat moment vogels nestelen)	
3d	Er worden maatregelen getroffen om bodemverdichting te voorkomen	
Maatregelen binnen zonnepark		
4a	Het zonnepark wordt ’s nachts niet verlicht	
4b	Bodem zonnepark wordt bedekt met een extensieve vegetatie zoals kruidenrijk grasland, Luzerne of braakvegetatie. In het plan voor de ecologische inrichting wordt onderbouwd waarom voor een bepaald gewas/bepaalde gewassen onder en tussen rijen zonnepanelen is gekozen. Het is ook duidelijk voor welke doelsoorten dit geldt.	Er zou een tabel moeten worden opgesteld waar (gebaseerd op laatste inzichten) per doelsoort wordt aangegeven welke gewassen, habitats, etc. relevant zijn (lees: verwacht kan worden dat ze positief effect op doelsoort hebben), incluis hoe dat gewas/habitat beheerd zou moeten worden.
4c	In het geval dat er een bepaald gewas wordt ingezaaid worden zaden van wilde van oorsprong in Nederland voorkomende plantensoorten gebruikt	
4d	Het beheer van de vegetatie onder en tussen rijen zonnepanelen is extensief.	Maaien: lange tijd tussen maaibeurten, laat maaien, niet alle vegetatie wordt in iedere maaibeurt gemaaid. Begrazing: alleen extensieve begrazing of drukbegrazing. Begrazing zet ecologische doelen al gauw onder druk.
4e	Er worden geen pesticiden, drijfmest of kunstmest gebruikt	Alleen bemesting met ruige mest toestaan

Maatregelen rand zonnepark (hekwerk)		
5a	Het zonnepark wordt niet met honden beveiligd	
5b	Hekwerk wordt omgeven met struiken en veldstruweel	Keuze voor hogere struiken (hagen) of veldstruweel hangt af van beslotenheid landschap. Haag in besloten landschap (struiken hoger dan hek), struweel in open landschap (struiken lager dan hek). Hierbij worden zoveel mogelijk inheemse soorten gebruikt.
5c	Brede buffer langs buitenrand met ecologische inrichting (aanbevolen minimale breedte betreft 9 m, smallere randen blijken ineffectief), met inachtneming van de landschappelijke inpassing	Kruidenrijke grasland of braakvegetatie (afhankelijk van doelsoorten) Hiervoor moet ook een beheerplan worden opgesteld.
Overig		
6a	Bij zonneparken die zijn opengesteld voor het publiek wordt een deel (ten minste 30%) afgesloten om rustgebied te creeren.	Als er buiten het zonnepark wordt gecompenseerd (in plaats van een ecologische inrichting), wordt dit gebied niet opengesteld voor publiek.

Literatuurlijst

ARGE Monitoring PV-Anlagen. 2007. Leitfaden zur Berücksichtigung von Umweltbelangen bei der Planung von PV-Freiflächenanlagen. https://www.bauberufe.eu/images/doks/pv_leitfaden.pdf (17-08-2018).

Armstrong A, Ostle NJ, & Whitaker J. 2016. Solar park microclimate and vegetation management effects on grassland carbon cycling. Environmental Research Letters 11(7):074016.

Armstrong A, Waldron S, Whitaker J, & Ostle NJ. 2014. Wind farm and solar park effects on plant–soil carbon cycling: uncertain impacts of changes in ground-level microclimate. Global change biology 20(6):1699−1706.

Beatty B, Macknick J, McCall J, Braus G, & Buckner D. 2017. Native Vegetation Performance under a Solar PV Array at the National Wind Technology Center (No. NREL/TP- 1900-66218). National Renewable Energy Lab. (NREL), Golden, CO, USA.

Bloem J & Korthals G. In voorbereiding. Soil Health Index – Biologische Indicatoren voor de Nederlandse toepassing. Concept rapport Wageningen Environmental Research, september 2018.

BirdLife Europe. 2011. Meeting Europe's renewable energy targets in harmony with nature. http://www.energiewende-naturvertraeglich.de/index.php%3Fid=1091&L=1&tx_fedownloads_pi2[download]=3851 (17-08-2018).

Bos JFFP, Sierdsma H, Schekkerman H, & Scharenburg CV. 2010. Een veldleeuwerik zingt niet voor niets!: schatting van kosten van maatregelen voor akkervogels in de context van een veranderend gemeenschappelijk landbouwbeleid (No. 107). Wettelijke Onderzoekstaken Natuur & Milieu.

BRE. 2014. Biodiversity guidance for solar developments. https://www.bre.co.uk/filelibrary/pdf/Brochures/NSC-Biodiversity-Guidance.pdf%0A (08-08-2018).

BügelHajema. 2018. Vogelvriendelijke inrichting Zonnepark Van Boekerenweg Stadskanaal.

CMS. 2014. Renewable energy technologies and migratory species - guidelines for sustainable deployment. https://www.cms.int/sites/default/files/document/Doc_10_2_2_Guidelines_Renewable_Energy_E.pdf (28-08-2018).

DeVault TL, Seamans TW, Schmidt JA, Belant JL, Blackwell BF, Mooers N, Tyson LA, & Van Pelt L. 2014. Bird use of solar photovoltaic installations at US airports: implications for aviation safety. Landscape and Urban Planning 122:122–128.

Dupraz C, Marrou H, Talbot G, Dufour L, Nogier A, & Ferard Y. 2011. Combining solar photovoltaic panels and food crops for optimising land use: towards new agrivoltaic schemes. Renewable energy 36(10):2725−2732.

Eelerwoude. 2018. Landschappelijke inpassing Zonnepark Midden Groningen. https://chintsolar.nl/wp-content/uploads/2018/05/180227.Inrichting_beheer_Landsch_inpassing_SP_MG.pdf (22-08-2018).

Engels BWR & Kleyheeg-Hartman JC. 2016. Natuurtoets zonnepark Haringvliet. Bureau Waardenburg. https://www.commissiemer.nl/projectdocumenten/00001056.pdf?documenttitle=Bijlage 4C Natuurtoets zonnepark Haringvliet.pdf (22-08-2018).

Feltwell J. 2013. Are photovoltaic solar arrays an influencing factor in avian mortality? Newsletter of the Kent Field Club 77:18-25.

Fischer J, Brosi B, Daily GC, Ehrlich PR, Goldman R, Goldstein J, ... & Ranganathan J. 2008. Should agricultural policies encourage land sparing or wildlife-friendly farming? Frontiers in Ecology and the Environment 6(7):380−385.

Fthenakis V, Blunden J, Green T, Krueger L, & Turney D. 2011. Large photovoltaic power plants: wildlife impacts and benefits. 2011 37th IEEE Photovoltaic Specialists Conference.

Frambach M, Liu Y, Mazolla L, Schurer B, Tasiopoulos L, & Villar Alegria E. 2018. Combining solar panels and agriculture. Analysing the impact on soil biodiversity. Studentenrapport Wageningen Universiteit.

Fraunhofer Institute for Solar Energy Systems ISE. 2017. Harvesting the Sun for Power and Produce – Agrophotovoltaics Increases the Land Use Efficiency by over 60 Percent.

GNMF. 2018. Handreiking: beleid en criteria voor zonnevelden. https://www.gnmf.nl/wp-content/uploads/2018/04/20180424-GNMF-handreiking-zonnevelden.pdf (29-08-2018).

Griffiths BS, Faber J, & Bloem J. 2018. Applying soil health indicators to encourage sustainable soil use: The transition from scientific study to practical application. Sustainability (Switzerland) 10(9):3021.

Guerin T. 2017. A case study identifying and mitigating the environmental and community impacts from construction of a utility-scale solar photovoltaic power plant in eastern Australia. Solar Energy 146:94–104.

Guiller C, Affre L, Deschamps-Cottin M, Geslin B, Kaldonski N, & Tatoni T. 2017. Impacts of solar energy on butterfly communities in mediterranean agro-ecosystems. Environmental Progress and Sustainable Energy 36:1817–1823.

Harrison C, Lloyd H, & Field C. 2017. Evidence review of the impact of solar farms on birds, bats and general ecology. Natural England. http://publications.naturalengland.org.uk/file/6000213410447360 (09-08-2018).

Heindl M. 2014. Mounting structure of a solar module as nesting site for a Red-backed Shrike *Lanius collurio*. Ornithologischer Rundbrief Mecklenburg-Vorpommern 48:87–89.

Heindl M. 2016. Development of the breeding populations of Whinchat and Corn Bunting in an open-area photovoltaic plant near Demmin. Ornithologischer Rundbrief Mecklenburg-Vorpommern 48:303–307. https://www.umweltplan.de/media/download/veroeffentlichungen/Martin_Heindl_Braunkehlchen_Grauammer_Photovoltaik_Anlage.pdf (02-11-2018).

Herden C, Rassmus J, & Gharadjedaghi B. 2009. Naturschutzfachliche Bewertungsmethoden von Freilandphotovoltaikanlagen. BfN-Skripten 247.

Horváth G, Blahó M, Egri Á, Kriska G, Seres I, & Robertson B. 2010. Reducing the maladaptive attractiveness of solar panels to polarotactic insects. Conservation Biology 24:1644–1653.

Horváth G, Kriska G, Malik P, Robertson B. 2009. Polarized light pollution: a new kind of ecological photopollution. Frontiers in Ecology and the Environment 7:317–325.

Jeal C. 2015. The impact of a “trough” Concetrated Solar Power facility on birds and other animals in the Northern Cape, South Africa. University of Cape Town. https://open.uct.ac.za/bitstream/handle/11427/25010/thesis_sci_2017_jeal_corey.pdf?sequence=1 (17-08-2018).

Jenkins AR, Ralston-Paton S, & Smit-Robinson HA. 2017. Best practice guidelines: birds & solar energy. BirdLife South Africa. https://www.birdlife.org.za/documents/renewable-energy/solar-energy/988-blsa-birds-solar-energy-2017 (23-08-2018).

Kagan RA, Viner TC, Trail PW, & Espinoza EO. 2014. Avian mortality at solar energy facilities in southern California: a preliminary analysis. National Fish and Wildlife Fornesics Laboratory. https://alternativeenergy.procon.org/sourcefiles/avian-mortality-solar-energy-ivanpah-apr-2014.PDF (09-08-2018).

Kok L, van Eekeren N, van der Putten WH, van den Born GJ, Schouten T, & Rutgers M. 2017. Zonneparken en bodemafdekking. Bodem 4:18−21.

Lambers IHR. 2016. Effecten van zonne park Hijken op beschermde soorten en gebieden. Bureau Waardenburg. https://www.middendrenthe.nl/website/document/docnr/2828442,,3768338,/Ecologisch onderzoek .pdf (22-08-2018).

Lamont LA & El Chaar L. 2011. Enhancement of a stand-alone photovoltaic system’s performance: reduction of soft and hard shading. Renewable Energy 36:1306–1310.

Lieder K & Lumpe J. 2012. Vögel im Solarpark - eine Chance für den Artenschutz? http://archiv.windenergietage.de/20F3261415.pdf (09-08-2018).

Majumdar D & Pasqualetti MJ. 2018. Dual use of agricultural land: Introducing ‘agrivoltaics’ in Millennium Ecosystem Assessment, 2005. Ecosystems and Human Well- being: Biodiversity Synthesis. World Resources Institute, Washington, DC, USA.

McCrary MD, McKernan RL, Schreiber RW, Wagner WD, & Sciarrotta TC. 1986. Avian mortality at a solar energy power plant. Journal of Field Ornithology 57:135–141.

Montag H, Parker G, & Clarkson T. 2016. The effects of solar farms on local biodiversity: a comparative study. Clarkson & Woods and Wychwood Biodiversity. http://www.solar-trade.org.uk/wp-content/uploads/2016/04/The-effects-of-solar-farms-on-local-biodiversity-study.pdf (08-08-2018).

NABU. 2010. Kriterien für naturverträgliche Photovoltaik-Freiflächenanlagen. https://www.nabu.de/imperia/md/content/nabude/energie/solarenergie/170629-nabu-kriterien-solarparks.pdf (13-08-2018).

Peschel T. 2010. Solar parks - opportunities for biodiversity. Renews Special 45.

Phalan B, Onial M, Balmford A, & Green RE. 2011. Reconciling food production and biodiversity conservation: land sharing and land sparing compared. Science 333(6047):1289−1291.

Provincie Fryslân. 2017. Sinnefjilden yn it lânskip. https://www.fryslan.frl/document.php?m=7&fileid=27316&f=74bff86465c36f6d482a3dfa7ac672f2&attachment=1 (29-08-2018).

Provincie Groningen. 2018. Handreiking: locatiekeuze en ontwerp zonneparken. https://www.provinciegroningen.nl/fileadmin/user_upload/Documenten_2017/Downloads/Handreiking_locatiekeuze_en_ontwerp_zonneparken_feb_2018.pdf (30-08-2018).

Provincie Noord-Holland. 2016. Nota Perspectief voor Zon in Noord-Holland. https://www.noord-holland.nl/dsresource?objectid=18561959-22e8-4604-8019-d2d829e8053f&type=PDF (29-08-2018).

Provincie Overijssel. 2017. Handreiking kwaliteitsimpuls zonnevelden. https://www.overijssel.nl/publish/pages/166063/handreiking_kwaliteitsimpuls_zonnevelden_def.pdf (30-08-2018).

Raab B. 2015. Erneuerbare Energien und Naturschutz – Solarparks können einen Beitrag zur Stabilisierung der biologischen Vielfalt leisten. ANLiegen Natur 37:67–76.

RSPB. 2014. Solar energy - RSPB policy briefing, December 2014. http://ww2.rspb.org.uk/Images/Solar_power_briefing_tcm9-273329.pdf (09-08-2018).

Semchenko M, Lepik M, Götzenberger L, & Zobel K. 2012. Positive effect of shade on plant growth: amelioration of stress or active regulation of growth rate? Journal of Ecology 100:459–466

Sinha P, Hoffman B, Saker J, & Althouse L. 2018. Best practices in responsible land use for improving biodiversity at a utility-scale solar facility. Case Studies in the Evironment.

Smit HA. 2011. Guidelines to minimise the impact on birds of solar facilities and associated Infrastructure in South Africa. http://www.the-eis.com/data/literature/Solar guidelines_version2.pdf (09-08-2018).

Száz D, Mihályi D, Farkas A, Egri Á, Barta A, Kriska G, Robertson B, & Horváth G. 2016. Polarized light pollution of matte solar panels: anti-reflective photovoltaics reduce polarized light pollution but benefit only some aquatic insects. Journal of Insect Conservation 20:663–675.

Taylor R. 2014. Potential ecological impacts of ground-mounted photovoltaic solar panels in the UK: an introduction and literature review. BSG Ecology. http://www.bsg-ecology.com/wp-content/uploads/2015/01/Solar-panels-and-wildlife-review_RT_FINAL_140109.pdf (30-08-2018).

Tröltzsch P & Neuling E. 2013. Die Brutvögel großflächiger Photovoltaikanlagen in Brandenburg. Vogelwelt 134:155–179.

Valle B, Simonneau T, Sourd F, Pechier P, Hamard P, Frisson T, ... & Christophe A. 2017. Increasing the total productivity of a land by combining mobile photovoltaic panels and food crops. *Applied Energy 206*:1495−1507.

Visser E. 2016. The impact of South Africa's largest photovoltaic energy facilty on birds in the Northern Cape, South Africa. University of Cape Town. https://open.uct.ac.za/bitstream/handle/11427/20843/thesis_sci_2016_visser_elke.pdf?sequence=1 (30-08-2018).

Walston LJ, Rollins KE, LaGory KE, Smith KP, & Meyers SA. 2016. A preliminary assessment of avian mortality at utility-scale solar energy facilities in the United States. Renewable Energy 92:405–414.

WWF. 2013. Solar PV atlas: solar power in harmony with nature. http://awsassets.panda.org/downloads/solar_pv_atlas_final_screen_version_feb_2013.pdf (29-08-2018).

Provincie Noord-Holland

POSTBUS 3007 | 2001 DA HAARLEM

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

INGEKOMEN 12 DEC. 2018

Gedeputeerde Staten

Uw contactpersoon

dhr H.J. Geertsema

BEL/IOT

Telefoonnummer +31235143086

geertsemah@noord-holland.nl

Verzenddatum

12 DEC. 2018

Kenmerk

1153882/1153883

Uw kenmerk

Betreft: financiële bijdrage OV-knooppuntontwikkeling Heerhugowaard

Geachte leden,

Op 13 november 2017 bent u door middel van een PS-voordracht geïnformeerd over de achtergrond, doelstellingen en stand van zaken van het provinciale programma OV-knooppunten. Tevens bent u inhoudelijk geïnformeerd over corridors/knooppunten en de opgaven die daar spelen. U heeft naar aanleiding hiervan het besluit genomen extra middelen beschikbaar te stellen voor het programma (tot een totaalbedrag van € 16,75 mln.). Ook heeft u aangegeven dat iedere aanvraag tot provinciale cofinanciering van een knooppunt ter kennis moet worden gebracht van uw Staten, met de mogelijkheid tot bespreking en advisering.

In de afgelopen twee jaren is de provincie in gesprek geweest met de gemeente Heerhugowaard over de ontwikkeling van het stationsgebied. Het stationsgebied van Heerhugowaard is momenteel meer een toevallige verzameling van bedrijfspanden en wat woningen dan een aantrekkelijk, samenhangend en functioneel verblijfsgebied. De openbare ruimte is verwaarloosd en goede fietspaden en veilige looproutes van en naar het station ontbreken op veel plekken. De gemeente heeft daarom, samen met bewoners, ondernemers, Prorail en NS plannen ontwikkeld om zowel de bereikbaarheid als de verblijfskwaliteit van het stationsgebied te verbeteren. De kosten van deze eerste fase bedragen € 30.300.000,-. Dit is inclusief de bouw van een tunnel onder het spoor om de doorstroming op de Zuidtangent, een belangrijke verkeersader voor de bereikbaarheid van zowel het stationsgebied als het Stadshart, te verbeteren. Dit laatste project betaalt de gemeente zelf. Voor het verbeteren van de openbare ruimte en de bereikbaarheid van het station zal de gemeente een aanvraag tot cofinanciering indienen bij de provincie.

Daarbij gaat het om de volgende projectwerkzaamheden:

Postbus 3007
2001 DA Haarlem
Telefoon (023) 514 3143
Fax (023) 514 3030

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

Stationsplein
Het huidige rommelige profiel van het Stationsplein wordt opgewaardeerd naar een profiel vergelijkbaar met een hoofdwinkelstraat. Door de 'knip' in de openbare ruimte nabij de Stationsweg wordt doorgaand gemotoriseerd vervoer voortaan geweerd. Hiermee verbetert de aantrekkelijkheid en de verkeersveiligheid voor alle verkeersdeelnemers. Meer prioriteit wordt gelegd op het langzaam verkeer en de auto (nog slechts bestemmingsverkeer) is te gast.

Kruising Zuidtangent - Stationsplein
Door plaatsing van een verkeersregelinstallatie wordt de oversteekbaarheid van deze gevaarlijke kruising voor langzaam verkeer van en naar het station verbeterd.

Zuidtangent tussen Westtangent en Stationsplein
Dit deel van de Zuidtangent is onderdeel van de prioritaire langzaam verkeersverbinding tussen het station en de woonwijken, werklocatie Beveland op de Boulevard en het Stadshart. De openbare ruimte zal worden opgewaardeerd: de voetpaden aan beide zijden van de Zuidtangent worden verbreed en het materiaalgebruik wordt gelijk gesteld aan dat van het Stadshart en Stationsplein. Ook komt er meer groen.

Industriestraat
De openbare ruimte wordt hier opgewaardeerd, onder andere door een verbetering van de fiets- en voetpaden. Een deel daarvan is eerder dit jaar al uitgevoerd.

Gildestraat
De Gildestraat maakt deel uit van een ontwikkellocatie tot een gemengd woon- en werkgebied dichtbij het station. Onder andere het bovenregionale Oogcentrum en het instituut voor blinden en slechtzienden Vizio krijgen resp. hebben hier een plek. De openbare ruimte wordt hier opgeknapt en er worden goede fiets- en wandelroutes aangelegd naar het NS-station.

Kruising Gildestraat - Zuidtangent - Industriestraat/nieuwe verbinding Industriestraat
De linksafslag van autoverkeer het stationsgebied (de Industriestraat) in zorgt voor veel ongevallen, een slechte doorstroming van de Zuidtangent en terugslag op de N242. Daardoor verslechtert de bereikbaarheid van het stationsgebied. Daarom wordt een middenberm op de Zuidtangent geplaatst om de linksafslag onmogelijk te maken en wordt een verkeerslus aangelegd die over de Zuidtangent heen (parallel aan het nieuwe tunneldek) autoverkeer en fietsers veilig naar de Industriestraat leidt.

Provincie Noord-Holland

Voor meer informatie verwijzen wij u naar de bijgevoegde rapportage. Bovenstaande projecten zullen in de komende vijf jaren gefaseerd worden uitgevoerd. De planning en detaillering van de werkzaamheden zijn daarom op dit moment nog globaal. Omdat wij hechten aan een doelmatige besteding van onze middelen zal het voorschot in delen worden verleend, corresponderend met de uitvoeringsfasen van de te subsidiëren werkzaamheden. Voorafgaand aan elke fase dient de gemeente een rapportage te verstrekken met daarin een omschrijving van de werkzaamheden, de hieraan ten grondslag liggende (definitieve) ontwerpen en een gedetailleerde planning. Dit biedt ons tevens de mogelijkheid te monitoren of de projecten nog steeds bijdragen aan de doelstellingen van het programma OV-knooppunten.

In onze vergadering van 11 december jl. hebben wij het voornemen uitgesproken om een subsidie van (maximaal) € 5.700.000,- te verlenen voor het stationsgebied van Heerhugowaard. U vindt het projectvoorstel van Heerhugowaard en onze toetsing daarvan aan de criteria en provinciale beleidsdoelstellingen bij deze brief. Indien gewenst kunt u de stukken bespreken tijdens de commissie R&W van 24 januari 2019. Onder voorbehoud van uw instemming met plaatsing van bovengenoemde subsidie op de "lijst subsidies buiten uitvoeringsregeling" zullen wij daarna, met inachtneming van een eventueel advies van uw kant, een besluit nemen over de subsidieaanvraag van Heerhugowaard.

Hoogachtend,

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,

provinciesecretaris

R.M. Bergkamp

voorzitter

J.W. Remkes

2 bijlage(n):

-Rapportage "OV-knooppunt ontwikkeling Heerhugowaard"
-Toetsing financiële bijdrage OV-knooppuntontwikkeling Heerhugowaard



OV-knooppuntontwikkeling Heerhugowaard

Deelprojectenplan eerste fase ontwikkeling stationsgebied, publieksversie

November 2018

Heerhugowaard
Stad van kansen

ARCADIS

De ontwikkeling van Stationsgebied Heerhugowaard, een belangrijk stedelijk knooppunt in Regio Alkmaar. Een schakel tussen Metropoolregio Amsterdam en Noord-Holland Noord.

We verbeteren de knoopwaarde van dit stationsgebied voor Heerhugowaard en Langedijk, door een optimale deur tot deur reis voor langzaam verkeer, een hogere kwaliteit van de openbare ruimte en een betere bereikbaarheid uit de regio voor autoverkeer.

We intensiveren het aantal woningen, arbeidsplaatsen, regionale voorzieningen, onderwijs en recreatie, op een unieke grens van stad en ommeland aan De Zaancorridor.

En we werken samen met ministerie, provincie en spoorpartijen door met een directere en snellere treinverbinding de metropoolregio en Noord-Holland Noord nader tot elkaar te brengen.

Inhoudsopgave

Voorwoord Monique Stam pag. 4

1. OV-knooppuntontwikkeling in Heerhugowaard pag. 5

2. Corridorniveau: Heerhugowaard in De Zaancorridor pag. 7

3. Knooppuntniveau: Stationsgebied Heerhugowaard pag. 14

4. Deelprojectenplan, t.b.v. subsidieaanvraag pag. 36

Bijlage 1: Verkeerskundig onderzoek Goudappel Coffeng

Colofon
November 2018
Opdrachtgever: B&W
Tekst: Arcadis Nederland B.V. en Ontwikkelteam Stationsgebied Heerhugowaard

Opmaak: H2X Heerhugowaard

Luchtfoto voorkaft: het Heerhugowaardse stationsgebied, in het centrum van Heerhugowaard en Langedijk met het Oosterdelgebied

Voorwoord Monique Stam

Heerhugowaard is een aantrekkelijke woon- en werkgemeente in een regio die er toe doet in Noord-Holland. Onze diversiteit aan woningen is onze troef, met Stad van de Zon als ons huidige boegbeeld van duurzaamheid. We zijn een moderne gemeente waar groenstedelijk wonen in onze woonwijken en hoogstedelijk wonen in ons Stadshart en Stationsgebied voor iedereen mogelijk is. Met alle voorzieningen binnen handbereik.

We zijn een pioniersstad en hebben van oudsher veel creativiteit en ondernemerszin binnen onze gelederen. Wij zijn ervoor om dat potentieel te ontsluiten: daarom blijven we ook inzetten op actief burgerschap en ruimte geven aan onderwijs en ondernemersinitiatief. En ik vind ook dat we onze ambities moeten tonen door samen te 'doen'. Met name ons stationsgebied zal de komende jaren in dat kader een belangrijk podium van onze zichtbaar veranderende stad zijn. Maar ondanks de dynamiek in ons knooppunt, de nieuwe ontwikkelingen, blijft de kwaliteit van de openbare ruimte daar ver bij achter. We moeten ook blijven investeren in de bereikbaarheid van onze stad en regio. Over de weg, en bovenal over het spoor.

Wij blijven ons inzetten op meer verknoping met economisch krachtige regio's. De Zaancorridor is mede daarom zo belangrijk voor ons en voor Noord-Holland. Snelle verbindingen met andere regio's mogelijk maken om werk, wonen en voorzieningen dichterbij elkaar te brengen.

Ons stationsgebied is van ons allemaal: bewoner, ondernemer, spoorpartijen, reiziger, scholier en bezoeker. Door te beginnen nodigen we hen uit om met ons mee te doen. Als ontwikkellocatie en ook misschien wel als ons nieuwe boegbeeld van duurzaamheid met ons Slim Energienet Heerhugowaard. We werken aan een aantrekkelijkere openbare ruimte van het stationsgebied, in combinatie met het toevoegen en mengen van nieuwe stedelijke functies. En tegelijkertijd werken we lokaal aan betere langzaam verkeersverbindingen met een soepeler opstap op de trein. Bovendien is het toevoegen van extra woningen in ons knooppunt van waarde in de steeds krapper wordende woningmarkt in dit deel van Nederland. Daar werken regio en markt samen hard aan. We hebben voor dit alles al extra middelen vrijgemaakt om nieuwe ontwikkelingen te stimuleren. Van betere, veiligere en fraaiere verbindingen in onze stad tot en met ruimte geven aan nieuwbouwplannen. We doen het samen met provincie, ministerie, NS en ProRail; gemeente en rijk hebben de spooronderdoorgang volledig gefinancierd en de spoorpartijen hebben afgelopen zomer bijvoorbeeld al geïnvesteerd in meer fietsparkeervoorzieningen en een 'stationshuiskamer' als wachtruimte. En we zijn nog lang niet klaar in ons stationsgebied!



In dit document beschrijven we hoe de volgende fase van de ontwikkeling van ons stationsgebied er de komende jaren uit zal zien. We vertellen wat we al hebben gedaan en van plan zijn te gaan doen in een volgende fase van onze gebiedsontwikkeling, met de hulp van provincie Noord-Holland. Wat we aan de provincie vragen is co-financiering van de openbare ruimte en het duurzaam oplossen van de verkeersknoop. Daarmee zet ons stationsgebied een volgende noodzakelijke stap in knooppuntontwikkeling. Wat wij hier doen sluit zo goed aan bij wat we samen met De Zaancorridor willen bereiken.

Want knooppuntontwikkeling kunnen wij niet alleen!

1. OV-knooppuntontwikkeling in Heerhugowaard

Na een periode van beleidsvoorbereiding en financiële besluitvorming staat de gemeente Heerhugowaard op het punt om haar ambities in het stationsgebied te verwezenlijken. Een toekomstgerichte, consistente knooppuntenstrategie, publieke investeringen en (markt)-initiatieven gaan momenteel in Heerhugowaard hand in hand en versterken elkaar.

Al sinds 2006 heeft knooppuntontwikkeling in regionaal en gemeentelijk beleid concreet vorm gekregen. Sindsdien zijn er door de gemeente verschillende bestuurlijke keuzen gemaakt. De ambities voor het stationsgebied zijn nader beschreven. Onderbouwd door diverse studies en in co-creatie met burgers, stakeholders en projectpartners. De Heerhugowaardse gemeenteraad heeft bovendien kredieten opgebouwd vanuit verschillende opbrengst-genererende grondexploitaties en deze kredieten ook bestemd en gevoteerd voor ontwikkelingen in het stationsgebied.

Tegelijkertijd zijn de eerste verbeteringen in de openbare ruimte, in betere verbindingen en voorzieningen voor langzaam verkeer en nieuwe (vastgoed)ontwikkelingen nabij het NS-station recentelijk zelfs al gerealiseerd, respectievelijk in voorbereiding.

Door de unieke ligging als schakel tussen metropoolregio en Noord-Holland Noord en vooruitlopend op de realisatie van de ambities van de gemeente, hebben diverse marktpartijen strategische grondposities verworven of hebben zich bij de gemeente gemeld om initiatieven tot ontwikkeling te brengen. Het is nu van belang om ook dit momentum te benutten, door een kwaliteitsimpuls in de openbare ruimte en bereikbaarheid voor alle verkeersdeelnemers te realiseren en de vastgoedontwikkelingen goed ingebed in hun omgeving tot realisatie te laten komen.

Het stationsgebied van Heerhugowaard is als belangrijk stedelijk knooppunt in Regio Alkmaar echter achter gebleven bij de vele aangrenzende stedelijke ontwikkelingen zoals woonwijk Broekhorn, het nieuwe woon- en centrumgebied van Langedijk en het moderne Stadshart van Heerhugowaard. De identiteit van het stationsgebied en de inbedding in de omgeving zijn onsamenhangend. Het stationsgebied kenmerkt zich misschien wel als slechts een optelsom van (regionale) voorzieningen, woongebouwen en onderwijsinstellingen. Stuk voor stuk belangrijke stedelijke voorzieningen en woningen in een hoge dichtheid, maar verloren in slecht functionerende openbare ruimte. Die openbare ruimte is zo een resultaat van de bebouwing met versnippering, weinig verblijfskwaliteit, een gebrekkige oriëntatie en onveilige verkeerssituaties als gevolg.

Om verdere gebiedsontwikkeling mogelijk te maken is het nu nodig om de bereikbaarheid van het stationsgebied voor alle verkeersdeelnemers te verbeteren en de openbare ruimte een kwaliteitsimpuls te geven vanuit een integraal plan, gericht op uitvoering.
Dit is een volgende stap voor de gemeente. Een aantrekkelijk reis- en verblijfsgebied en denken in ketenmobiliteit (het verbeteren van de deur tot deur reis) zijn de uitgangspunten. Daarmee wordt de gemeentelijke uitnodigingsplanologie om tot nieuwe initiatieven in het stationsgebied te komen omgezet naar een verleidingsstrategie, met een samenhangende gebiedsontwikkeling waarin overheden, markt en spoorpartijen samen investeren. Dát is knooppuntontwikkeling.

Knooppuntontwikkeling gaat immers over het in balans brengen van een beter functionerend ov-knooppunt (knoopwaarde) en het intensiveren van gemengde stedelijkheid in een aantrekkelijk verblijfsgebied (plaatswaarde). Dat is niet alleen lokaal van belang, maar ook economisch relevant in het gezamenlijke streven naar directere en frequentere treinverbindingen tussen belangrijke Noord-Hollandse regio's.

In dit document is met een verzameling deelprojecten een volgende fase in de ontwikkeling van het Heerhugowaardse stationsgebied gedefinieerd. Deze hebben betrekking op de verdere integrale opwaardering van de openbare ruimte en het verbeteren van de verbindingen in de deur tot deur reis van bewoners en bezoekers van de stedelijke agglomeratie. Een betere bereikbaarheid en veiligere verkeerssituatie voor alle verkeersdeelnemers in en om het stationsgebied gaan voor de gemeente vanzelfsprekend hand in hand met een goed samenhangende openbare ruimte en nieuwe ontwikkelinitiatieven. Met de realisatie van de beoogde projecten kan de gebiedsontwikkeling vanuit een toekomstbestendige visie doorgang vinden.
Om tot een volledige dekking te komen van de projecten vraagt de gemeente Heerhugowaard een 'subsidie buiten verordening' (een zgn. aanvraag buiten uitvoeringsregel) aan binnen het Knooppuntenprogramma van de Provincie Noord-Holland, ter hoogte van € 5,8 mio.

Leeswijzer

Dit document beschrijft de eerste fase van ontwikkeling van het Heerhugowaardse stationsgebied. Het vormt de achtergrond en onderbouwing van een subsidieaanvraag in het kader van het provinciaal OV-knooppuntenprogramma. Het tweede hoofdstuk 'Corridorniveau' beschrijft de doelstellingen van het knooppuntenprogramma voor de Zaancorridor en Heerhugowaard. In hoofdstuk drie 'Knooppuntniveau' wordt beschreven hoe Heerhugowaard de doelstellingen van het knooppunten-programma heeft vertaald naar ambities, strategie en opgaven voor de integrale gebiedsontwikkeling van het stationsgebied. Hoofdstuk vier, 'Projectniveau', beschrijft en onderbouwt de projecten waar subsidie voor wordt aangevraagd.
Hoofdstuk 4 kan zelfstandig gelezen worden.

"Knooppuntontwikkeling gaat over het in balans brengen van een beter functionerend ov-knooppunt (knoopwaarde) en het intensiveren van gemengde stedelijkheid in een aantrekkelijk verblijfsgebied (plaatswaarde). Dit is niet enkel lokaal van belang, maar ook regionaal en provinciaal relevant in het gezamenlijke streven naar directere en frequentere treinverbindingen tussen belangrijke Noord-Hollandse regio's."

2. Corridorniveau: Heerhugowaard in De Zaancorridor

Dit hoofdstuk beschrijft de context voor Heerhugowaard op corridorniveau in het kader van het provinciaal programma OV-knooppunten. Het gaat in op de doelstellingen van het provinciaal knooppuntenprogramma en De Zaancorridor, de positie van Heerhugowaard binnen De Zaancorridor en de doelstellingen van het programma OV-knooppunten voor Heerhugowaard. Hiermee wordt het provinciale strategische kader geschetst waarop de gemeentelijke knooppuntontwikkeling is gebaseerd. Het ontwikkelen van een stationsgebied doet een gemeente namelijk niet alleen; in de Zaancorridor samenwerking wordt daarom al jaren afgestemd hoe de strategische doelen van provincie, spoorpartijen en gemeenten op elkaar aansluiten.

Ten slotte wordt kort stil gestaan bij voor Noord-Holland, Regio Alkmaar en Heerhugowaard relevante parallelle ontwikkelingen op corridorniveau, zoals Programma Hoogfrequent Spoor, de Omgevingsvisie en het OV Toekomstbeeld 2040.

Doelstellingen programma OV-knooppunten: 'Maak Plaats!'

Sinds 2010 werkt provincie Noord-Holland met haar knooppuntenprogramma 'Maak Plaats!' aan de integrale aanpak van OV-knooppunten. De doelstellingen van het OV-knooppuntenprogramma zijn:

I. Het optimaal benutten en versterken van de aanwezige, intrinsieke waarden van knooppunten en het vergroten van synergie tussen knooppunten op corridorniveau;
II. Het verbeteren van stationsomgevingen als comfortabel en optimaal functionerende schakel in de deur-tot-deur reis;
III. Het beter benutten van de bestaande ruimte rondom stationsomgevingen;
IV. Het verbeteren van stationsomgevingen als aantrekkelijke plek in de stad of dorp om te wonen, werken, leren, ondernemen en/of verblijven.

Doelstellingen: De Zaancorridor

De Zaancorridor is als pilotlocatie aangewezen bij de operationalisering van de uitgangspunten voor knooppunt-ontwikkeling uit 'Maak Plaats!'. Vanuit de pilot De Zaancorridor zijn er stuurgroep-bijeenkomsten en ambtelijke werkgroep bijeenkomsten georganiseerd om de **ruimtelijke ontwikkeling rondom de OV-knooppunten** aan de Zaancorridor te onderzoeken, de **vervoersvraag te verbeteren**, voldoende draagvlak te creëren voor een **frequentieverhoging** zoals bijvoorbeeld Programma Hoogfrequent Spoorvervoer en om bij te dragen aan het versterken van de **internationale concurrentiepositie van de metropoolregio**. Deze doelstellingen zijn specifiek voor De Zaancorridor, maar dragen eveneens bij aan de doelstellingen van het provinciale OV-knooppuntenprogramma in het algemeen.

Om de doelstellingen te concretiseren is sinds 2015 in de werkgroep voor De Zaancorridor gewerkt aan een gezamenlijk actie- en uitvoeringsprogramma. Daarin zijn acties opgenomen die een bijdrage leveren aan de bereikbaarheid en verblijfkwaliteit van stationsgebieden aan De Zaancorridor. Ook Heerhugowaard heeft haar eigen deel van het actie- en uitvoeringsprogramma bestuurlijk omarmd in besluitvorming. Op onderdelen is daar de afgelopen jaren al uitvoering aan gegeven.

De realisatie van een meer integrale gebiedsontwikkeling van het stationsgebied van Heerhugowaard vormt de volgende noodzakelijke, ambitieuze stap binnen het actie- en uitvoeringsprogramma.

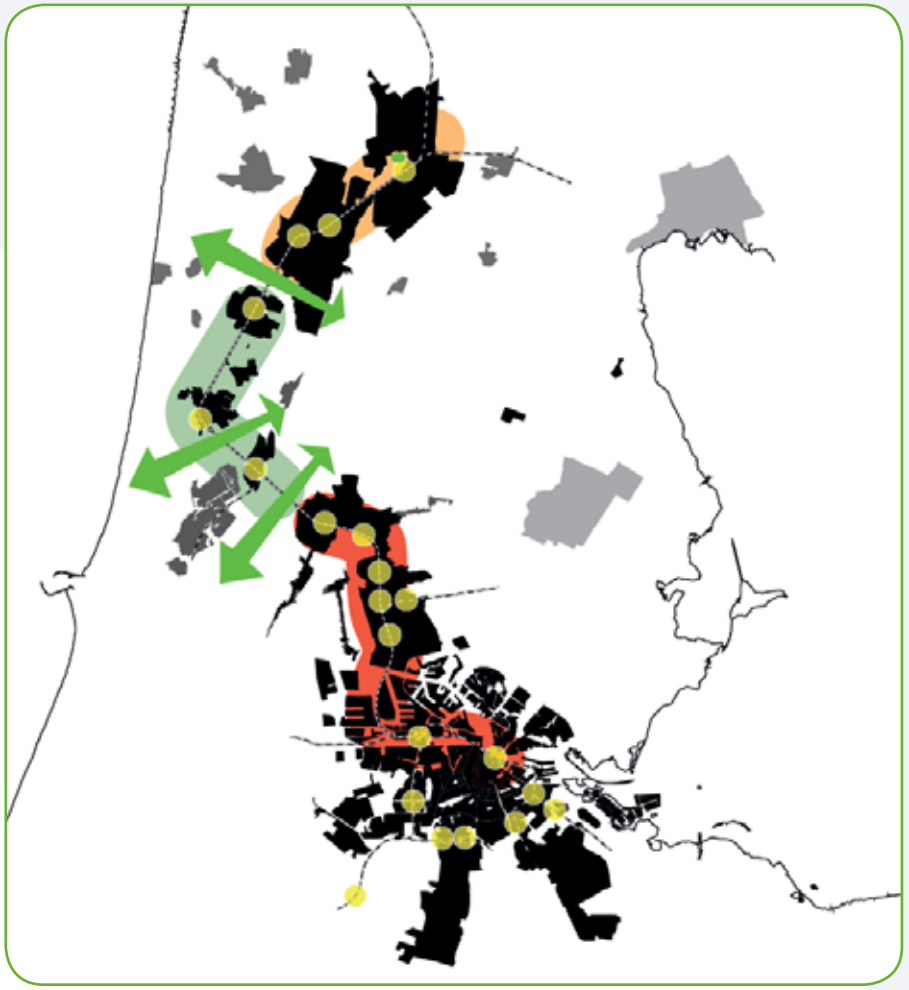
Positie Heerhugowaard binnen De Zaancorridor

Het stedelijk gebied van Heerhugowaard en Alkmaar heeft een belangrijke regionale functie, met (boven)regionale voorzieningen, de fraaie historische binnenstad met kanaalzone van Alkmaar, een gevarieerd woningaanbod in beide gemeenten en goede treinverbindingen met Amsterdam, Haarlem en Hoorn. De gemeenten in Regio Alkmaar werken steeds intensiever samen en Heerhugowaard en Alkmaar zullen zich de komende jaren verder ontwikkelen als een stedelijke schakel tussen de Metropoolregio Amsterdam en Noord-Holland Noord.

In het kader van De Zaancorridor-samenwerking is dat eerder gevisualiseerd door een ruimtelijk concept; **'het haltermodel'**. Hierbij worden de stedelijke ontwikkelgebieden Heerhugowaard-Alkmaar en Amsterdam-Zaanstad (de twee 'gewichten') verbonden via het spoor ('de halterstok'), met een verbindingszone van dorpen in het open, groene cultuur- en natuurlandschap van de provincie.

Het regionale stedelijke hart dat gevormd wordt door de aaneengesloten stedelijke agglomeratie Alkmaar en Heerhugowaard ontwikkelt zich hiermee als een goed bereikbare regio in de nabijheid van de Metropoolregio Amsterdam. Heerhugowaard kiest voor ontwikkeling van haar knooppunt en ontwikkelt vanuit dat perspectief het stationsgebied met het Stadshart en de nog uit te geven gronden nabij het NS-station. Bovendien biedt de gemeente ruimte in de transformatie van grote delen van de omliggende werklocaties tot gemengde locaties met wonen, kantoren en voorzieningen in een straal van 1.200 meter rondom het NS-station.

De matige kwaliteit van de openbare ruimte met daarbij de slechte verkeerskundige situatie in en om het stationsgebied beperken de ruimtelijk-economische ontwikkelingsmogelijkheden. En dat, terwijl er veel ontwikkelinitiatieven zijn en het stationsgebied door de gemeenteraad als motor van de stad wordt gezien. Mede daarom is de gemeente Heerhugowaard met een integrale gebiedsontwikkelingstrategie van het stationsgebied gestart, waarbij een kwaliteitsimpuls van de openbare ruimte, het beter bereikbaar maken van het stationsgebied voor alle verkeersdeelnemers en het ruimte geven aan nieuwe ontwikkelingen in het gebied in samenhang worden opgepakt.



Haltermodel. *Met het 'Haltermodel Zaancorridor' wordt de samenhang tussen Amsterdam-Zaanstad en Alkmaar-Heerhugowaard langs De Zaancorridor verbeeld. (Uit: Kiezen of Delen, op weg naar een uitvoeringsprogramma', Stuurgroep Zaancorridor)*

Doelstellingen programma OV-knooppunten ten aanzien van Heerhugowaard

'Maak Plaats!', Vlindermodel 2.0 en Actie- en Uitvoeringsprogramma

Het provinciaal knooppunten-programma stelt dat OV-knooppunten een belangrijke bijdrage kunnen leveren aan de woningbouwopgave in Noord-Holland (bijna een kwart miljoen woningen) en tegelijkertijd het waardevolle landschap openhouden. Een van de belangrijkste uitgangspunten uit 'Maak Plaats!' is dan ook om minimaal vijftig procent van de nieuwbouwwoningen binnen een straal van 1.200 meter van de knooppunten te realiseren waardoor de bestaande ruimte beter wordt benut en er minder druk komt te liggen op het landschap.

Knoopwaarde

Knooppuntontwikkeling gaat over het in balans brengen van een beter functionerend ov-knooppunt (knoopwaarde) en het intensiveren van gemengde stedelijkheid in een aantrekkelijk verblijfsgebied (plaatswaarde). Heerhugowaard is daarop beoordeeld met behulp van het 'vlindermodel 2.0', een instrument uit het provinciaal knooppuntenprogramma. Hieruit komt naar voren dat de verbetering van de bereikbaarheid van het stationsgebied voor langzaam verkeer (vanuit met name Heerhugowaard en Langedijk), met het openbaar vervoer en met de auto (vanuit Noord-Holland Noord) de knoopwaarde van het Heerhugowaardse stationsgebied zullen versterken.

Plaatswaarde

In de plaatswaarde van het stationsgebied zijn verbeteringen goed mogelijk, wanneer deze worden afgezet tegen de contour van een 'moderne stad', een van de onderscheidende knooppuntmilieus uit 'Maak Plaats!'. De afgelopen crisisjaren hebben voortdurend ontwikkelingen plaatsgevonden. Daarbij heeft de gemeente haar beleid er op ingericht nieuwe ontwikkelingen te versnellen. Door vanuit het principe van uitnodigingsplanologie te kiezen voor knooppuntontwikkeling in de gemeente krijgen initiatiefnemers de ruimte en ondersteuning om tot ontwikkelingen te komen. Het gaat dan onder andere om een vernieuwing en hogere dichtheid van bebouwing, meer en verschillende stedelijke functies nabij het NS-station en het optimaal benutten van de plancapaciteit. Met de recent vastgestelde ontwikkelingsstrategie, het masterplan en de investeringsbereidheid van samenwerkende overheden zet de gemeente die uitnodiging kracht bij. Het aantal nieuwe initiatieven in het stationsgebied neemt bovendien snel toe.

Kort samengevat: nieuwbouw, met betere, aantrekkelijkere en veiligere verbindingen voor met name het langzaam verkeer tussen stationsgebied, het Stadshart en de aangrenzende werklocaties zorgen voor een betere vervlechting van het stationsgebied in de stedelijke agglomeratie van Heerhugowaard. Het **opwaarderen van het knooppunt** en de **verkorting van de deur tot deur reis** zijn daarom volgens het Actie- en Uitvoeringsprogramma de belangrijkste opgaven in het Heerhugowaardse stationsgebied, samen met het **opheffen van de barrièrewerking** van het spoor.

In het Actie- en Uitvoeringsprogramma zijn voorts ook enkele concrete acties voor dekorte, middellange en lange termijn benoemd die relevant zijn voor de ontwikkeling van het Heerhugowaardse stationsgebied in het kader van het provinciaal OV-knooppuntenprogramma.

Op **korte termijn** zou onder andere gestart moeten worden met de realisatie van nieuw geplande woningen. Ook zouden kantoren en/of voorzieningen op korte termijn al hun weg hebben moeten vinden naar het Heerhugowaardse stationsgebied en wordt verwacht dat het gemeentebestuur in dat kader het belang van knooppuntontwikkeling consistent blijft uitdragen. De gemeente moet dus de komende jaren plaatswaarde toevoegen aan het stationsgebied.

Op **middellange** en **lange termij**n zijn daarbovenop de frequentieverhoging van het openbaar vervoer, een betere aansluiting op het regionale wegennet en een mogelijke uitbreiding van de capaciteit van P+R belangrijk om van het Heerhugowaardse stationsgebied een knooppunt van een moderne stad te maken.



Plaatswaarde: toevoegen van bedrijvigheid. *De afgelopen crisisjaren hebben voortdurend ontwikkelingen plaatsgevonden in het Heerhugowaard stationsgebied. In 2016 zijn bijvoorbeeld de deuren geopend van Het Zakenstation, een transformatie van een verouderd bedrijfsverzamelgebouw naar een succesvolle, hippe werk-ontmoetingsplek bij het NS-station.*

Plaatswaarde: toevoegen van woningen. *In 2017 is een kantoorpand aan de Umbriëllaan in het stationsgebied getransformeerd naar studio's. Het past in de strategie van een stapsgewijze gebiedsontwikkeling en het Actie- en Uitvoeringsprogramma van De Zaancorridor. Het is een voorbeeld van verandering van leefstijlen en de vraag naar meer stedelijke woonmilieu's, ook in Heerhugowaard. Knooppuntontwikkeling is de Noord-Hollandse oplossing om flexibel te kunnen blijven om gaan met de bepaling van toekomstige woningbehoeften. In de regionalisering van de woningmarkt is de zone van 1.200 meter rondom het Heerhugowaardse stationsgebied daarin een troef.*





Plaatswaarde: nieuwe zorgvoorzieningen. *De gemeente kiest voor knooppuntontwikkeling. Naast HHNK, de regionale GGZ, regionale onderwijsinstellingen en het diagnostisch centrum van het Noordwest Ziekenhuis, vinden recent ook weer andere kantoren en (zorg)voorzieningen hun weg naar het multimodaal bereikbare Heerhugowaardse stationsgebied. De bovenregionale zorgvoorziening Oogcentrum Noord-Holland heeft sinds 2018 een nieuwbouwontwikkeling aan de Gildestraat in het stationsgebied in voorbereiding.*

Met recente grond- en opstalverwervingen door marktpartijen in het stationsgebied staan nu bovendien complexere, grotere nieuwbouwontwikkelingen op stapel. De gemeente zet daarom een volgende stap in de richting naar een meer integrale gebiedsontwikkeling.

Parallelle ontwikkelingen op corridorniveau

Programma Hoogfrequent Spoor

Het Nederlandse spoorwegnet moet geschikt worden gemaakt voor de huidige én toekomstige vraag van vervoerders en reizigers. Daarom werkt ProRail in opdracht van de Rijksoverheid aan het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS). De kern van PHS is om de spoorinfrastructuur aan te passen om, op drukke trajecten zoals Eindhoven – Amsterdam enAlkmaar – Amsterdam, elke 10 minuten een Intercity en Sprinter te kunnen rijden. De invoering van deze nieuwe dienstregeling is vanuit de Lange Termijn Spoor Agenda afhankelijk gemaakt van voldoende markt-ontwikkelingen. Mede daarom zijn de samenwerking op De Zaancorridor en kiezen voor knooppuntontwikkeling belangrijk: dynamiek en ontwikkeling van knooppunten langs deze corridor, vormen de basis voor het beter benutten van het spoor en een hoogfrequente en meer directe dienstregeling.

De gemeente Heerhugowaard heeft in overleg met het ministerie en de spoorpartijen binnen de gemeentegrenzen ruimte vrij gehouden voor een opstelterrein voor Intercity's. Dit opstelterrein is samen met het opstelterrein in Uitgeest in voorbereiding om tot optimalisering van de dienstregeling te kunnen komen.

OV Toekomstbeeld 2040

In en tussen stedelijke agglomeraties in het westen en zuiden van Nederland wordt het steeds drukker en loopt het openbaar vervoer tegen de grenzen van de beschikbare capaciteit aan. Dit is ook aan de orde in Noord-Holland en de Metropoolregio Amsterdam. Daarom wordt er door het Rijk en de regio's gewerkt aan een OV Toekomstbeeld voor 2040. Verschillende ruimtelijke en economische ontwikkelingen hebben een sturende rol op de gevraagde verbeteringen in het openbaar vervoersysteem. Het belang van de combinatie van het provinciale knooppuntenbeleid met de gemeentelijke gebiedsontwikkelingen wordt in dat kader weer goed zichtbaar. Juist in Noord-Holland is het op basis van het provinciaal knooppuntenbeleid, de verschuiving en druk op de woningmarkt en de goed bereikbare stedelijke agglomeraties mogelijk om sturing te geven aan ruimtelijk-economische ontwikkelingen langs (openbaar) vervoersassen. De Zaancorridor van Amsterdam tot en met Heerhugowaard vormt een grote kans om invulling aan die sturing te geven. Om die ontwikkeling te kunnen faciliteren en om te komen tot een gedragen beeld op het openbaar vervoersnetwerk van 2040, is in 2017 gestart met *'het OV Toekomstbeeld 2040 Noord-Holland en Flevoland.'*

Tussentijds kan geconcludeerd worden dat voor de Regio Alkmaar in het algemeen en Heerhugowaard in het bijzonder geldt, dat de vraag naar openbaar vervoer via De Zaancorridor het aanbod nu al overstijgt: de netwerkwaarde wordt onderbenut. Met de ruimtelijk-economische toekomstmodellen voor de regio in het achterhoofd is een frequentere en directere dienstregeling tussen het stedelijk hart van Regio Alkmaar en de Metropoolregio Amsterdam van belang. Daarmee kan bovendien op een duurzame wijze invulling gegeven worden aan de schakelfunctie die de regio heeft tussen metropoolregio en Noord-Holland Noord.

Omgevingsbeeld Regio Alkmaar en provinciale omgevingsvisie

In 2016 is het *'Omgevingsbeeld Regio Alkmaar, diversiteit als troef'* door de regiogemeenten vastgesteld. De diversiteit in woonomgevingen in de regio, de economische kracht en de goede bereikbaarheid zijn troeven van Regio Alkmaar. In het omgevingsbeeld wordt de nadruk gelegd op de ontwikkeling van knooppunten, waarbij de aaneengesloten stedelijke agglomeratie van Alkmaar en Heerhugowaard het hart van de regio vormt.

Het regionale omgevingsbeeld is mede input voor de provinciale omgevingsvisie. In de conceptversie van de provinciale omgevingsvisie wordt beschreven hoe de invloeden van de Metropoolregio Amsterdam zich steeds meer laten gelden in Regio Alkmaar en de regio zo steeds herkenbaarder onderdeel is van het metropolitaans 'daily urban system'. Verbindingen met de metropoolregio op het gebied van economie, toerisme en recreatie worden in de provinciale omgevingsvisie gelegd en hebben een steeds sterkere uitstraling naar onder andere Regio Alkmaar.

Vanuit een perspectief op 'sterke kernen, sterke regio's' wordt zo de complementariteit van de Noord-Hollandse kernen benoemd. Het onderscheidend vermogen van Regio Alkmaar is dat het onderdeel is van een aaneengesloten stedelijk netwerk, van de Zaanstreek (als onderdeel van de metropoolregio) tot en met voormalig groeikern Heerhugowaard en Alkmaar met haar historische binnenstad.

Dat 'knooppuntenontwikkeling' daar een voorname rol in speelt, wordt in de provinciale omgevingsvisie als heldere beleidslijn nog eens bestendigd.



Regionaal Omgevingsbeeld. *Het onderscheidend vermogen van Regio Alkmaar is dat het onderdeel is van een aaneengesloten stedelijk netwerk. Van de Zaanstreek tot en met Alkmaar en Heerhugowaard, met fraaie landschappen en dorpen daartussen. Vanuit een bovenregionale positie heeft het stedelijke hart van Regio Alkmaar met haar OV-knooppunten een rol als scharnierpunt tussen MRA en Noord-Holland Noord.*

3. Knooppuntniveau: Stationsgebied Heerhugowaard

In dit hoofdstuk wordt uiteengezet hoe de gemeente Heerhugowaard de doelstellingen van het provinciale programma OV-knooppunten heeft vertaald naar ambities en opgaven voor de ontwikkeling van het Heerhugowaardse stationsgebied. Het beschrijft ten eerste in vogelvlucht de gemeentelijke beleidsontwikkeling ten aanzien van het binnenstedelijk ontwikkelen en het stationsgebied. Hierna volgen de gemeentelijke ambities en de huidige stand van zaken in de gebiedsontwikkeling van het stationsgebied. Uit het verschil tussen de ambitie en de stand van zaken volgt de resterende opgave: de volgende stap naar een integrale gebiedsontwikkeling, waar ook een subsidieaanvraag in het kader van het provinciaal OV-knooppuntenprogramma op van toepassing kan zijn.

Tot slot volgen de gebiedsontwikkelingsstrategie en beoogde fasering om het Heerhugowaardse stationsgebied vanuit een integrale opgave, stapsgewijs te kunnen transformeren binnen de contouren van een moderne stad.

Dit derde hoofdstuk vormt het kader waarbinnen de projecten behorende bij deze eerste fase in OV-knooppuntontwikkeling in Heerhugowaard zijn gedefinieerd. Deze worden beschreven in het volgende hoofdstuk, hoofdstuk 4.

Gemeentelijke beleidsontwikkeling stationsgebied

De ontwikkeling van het stationsgebied Heerhugowaard kent sinds jaren een solide bestuurlijke basis met een consistente beleidslijn. Het provinciaal knooppuntenbeleid 'Maak Plaats!' vormt daarin een belangrijk uitgangspunt. De afgelopen jaren heeft de gemeente de voorbereidende beleidsstappen gezet om met concrete ontwikkelingen in het knooppunt en een eigen investeringsprogramma op die steeds nadrukkelijker aanwezige koppeling tussen metropoolregio, Regio Alkmaar en Noord-Holland Noord te kunnen inspelen.

Vanaf 2006: Knooppuntontwikkeling

De voorbereidende beleidsstappen begonnen al in 2006 toen provincie, gemeente en experts vanuit de Taskforce Ruimtewinst meer bestuurlijke aandacht vroegen voor knooppuntontwikkeling in Heerhugowaard. Daarnaast werkte de gemeente aan een strategie voor een betere inbedding van het stationsgebied in de stedelijke agglomeratie, met het nieuwe Stadshart en de werklocaties. Allemaal op een steenworp afstand van elkaar maar vol ruimtelijke barrières. Die bestuurlijke aandacht heeft er toe geleid dat vanaf 2008 de gemeente haar vizier op deze complexe binnenstedelijke opgave is gaan richten. Naast de eigen budgettaire inbedding van de investering die benodigd is voor de ongelijkvloerse spoordoorsnijding, werden onder andere ook de eerste voorbereidingskredieten voor planontwikkeling gereserveerd.

Een belangrijke volgende stap was vervolgens om samen met stakeholders in het gebied tot een eerste visie op het knooppunt te komen: de structuurvisie.

2013 - 2016: Structuurvisie Stationsgebied

Met de vaststelling van de structuurvisie voor het stationsgebied in 2013 is een langjarig raadskader vastgesteld waarin de gemeente ambitie, visie en strategie laat samenkomen in een stapsgewijze gebiedsontwikkeling. Het vormde ook de basis om de voorbereidingskredieten te verhogen. Met de structuurvisie is ingespeeld op het belang van knooppunten: doel is om aantrekkelijke woon-, werk- en onderwijslocaties te bieden binnen het invloedsgebied van NS-station Heerhugowaard en sterke verbindingen te maken met omliggende gebieden. Vanuit het principe van uitnodigingsplanologie volgden er diverse ruimtelijke ontwikkelingen en de laatste jaren is in verschillende stappen onderzoek naar de doorontwikkeling van het stationsgebied gedaan. Bovendien zijn ontwikkelingen gerealiseerd vanuit marktinitiatieven, zorgvoorzieningen, ontwikkelaars en zittende ondernemers.

2016-2018: Strategie en krediet

In 2016 is de ontwikkeling van het Stationsgebied opgenomen en vastgelegd in de raadsstrategie voor 'de Economische Boulevard', de zone die binnen de 1.200 meter cirkel vanaf het station ook in 'Maak Plaats!' is opgenomen. De koppeling met het Heerhugowaardse Stadshart wordt daarin herkend. Het kloppend hart in dit alles is

het stationsgebied. Het OV-knooppunt vormt een belangrijke entree van Heerhugowaard, waar mensen op- en afstappen, werken, wonen, leren en verblijven. Het zal conform de structuurvisie en met de diverse ontwikkelingen transformeren tot een hoogwaardig, modern stationsgebied met een mix van functies. Met de strategie voor de Boulevard wordt de in 2013 geïntroduceerde uitnodigingsplanologie geactualiseerd en nog meer in een regionale context geplaatst.

In 2016 is na de raadsstrategie voor de Boulevard ook een specifieke 'ontwikkelingsstrategie' voor het stationsgebied vastgelegd met bijbehorend voorbereidingskrediet. In samenwerking met de belangrijkste stakeholders in het stationsgebied is de vertaalslag gemaakt naar concrete plannen voor de openbare ruimte, particulier vastgoed(her-) ontwikkeling, verduurzaming, de zoektocht naar een toekomstbestendige hoofdwegenstructuur, wateropgave en de verdere voorbereiding van de spooronderdoorgang.

Die spooronderdoorgang heeft de gemeente bovendien al afgedekt in haar begroting. Met deze ontwikkelingsstrategie kiest Heerhugowaard nogmaals voor binnenstedelijk ontwikkelen en wordt de bewuste keuze gemaakt om te starten met de verdere doorontwikkeling van het OV-knooppunt.

2018 en verder

De beleidslijn die de gemeente heeft gekozen wordt door opeenvolgende gemeentebesturen steeds omarmd. En ook in de raadsagenda 2018-2022 onderstreept het Heerhugowaardse bestuur weer het belang van verbindingen in twee richtingen, tussen Noord-Holland Noord, de metropoolregio en de eigen regio. In 2017 wordt in participatie met bewoners en stakeholders gewerkt aan het Masterplan Stationsgebied.

Daarnaast zijn uitgebreide Value Engineering sessies gestart met professionele (spoorse) stakeholders om de verdere uitwerking van de spooronderdoorgang van de Zuidtangent in samenhang met een mogelijke toekomstige ontwikkeling van het station en de PHS-infrastructuur te beschouwen. De invloed die dit heeft op de aanpassingen van het station en de perrons en de dienstregeling vormen een project dat op middellange termijn kan gaan spelen, conform het Actie- en Uitvoeringsprogramma van De Zaancorridor.

De keuzen die voor de spooronderdoorgang én de keuzen die in het kader van PHS (infrastructuur, dienstregeling en opstelterreinen) worden gemaakt, zijn relevant voor de mogelijke doorontwikkeling van het NS-station. Inzichten in toekomstige spoorconfiguratie, mogelijk nieuwe perrons en perronopgangen zijn randvoorwaarden voor mogelijke vastgoedontwikkeling met stationsgerelateerde voorzieningen op het Stationsplein. Gemeente en NS zijn eigenaar van deze gronden. Daarom zijn naast de value engineeringsessies ook een marktverkenning met ontwikkelstrategie voor deze belangrijke plek in het stationsgebied in voorbereiding. Deze voorbereidende activiteiten voor een nieuwe stap in de gebiedsontwikkeling spelen op de middellange en lange termijn. Het is nu al relevant als context voor de in dit document beschreven eerste fase van OV-knooppuntontwikkeling in Heerhugowaard en voor een subsidieaanvraag in het kader van het provinciaal OV-knooppuntenprogramma.

Gemeentelijke ambitie Stationsgebied Heerhugowaard

In de structuurvisie uit 2013 is door de gemeenteraad van Heerhugowaard de ambitie vastgelegd om het stationsgebied te laten transformeren tot een hoogwaardige entree en een dynamisch, stedelijk gebied.

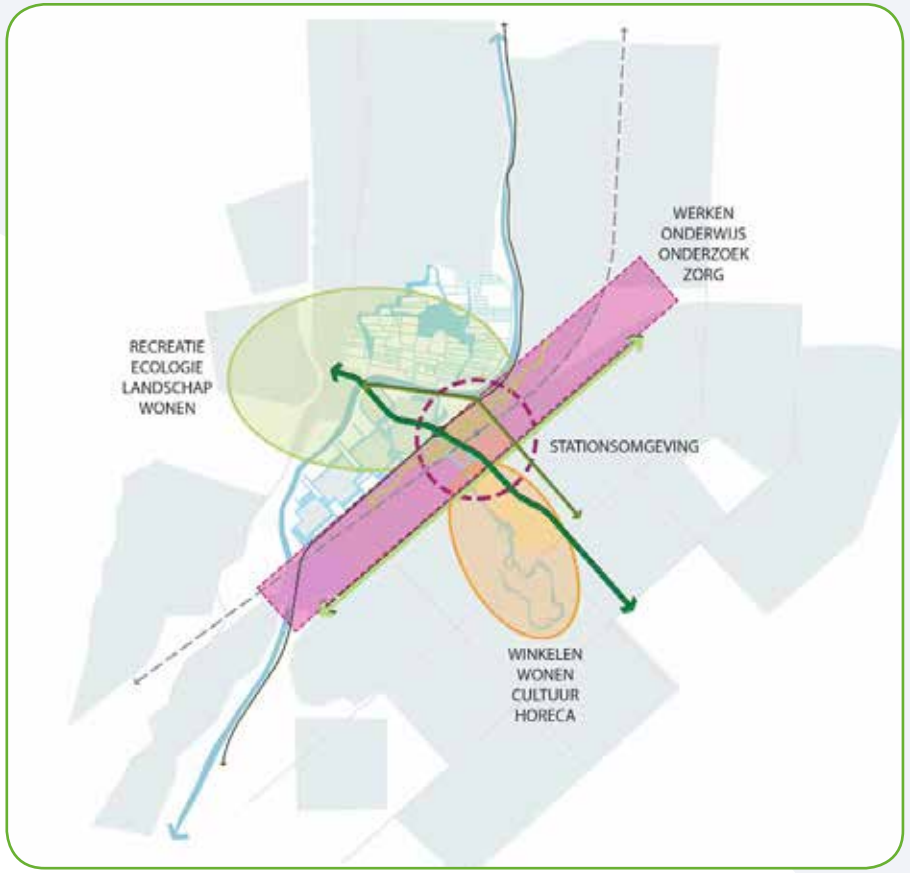
Op die manier worden het stationsgebied en het Stadshart (met een van de grootste overdekte winkelcentra van Nederland, horeca, bioscoop, woningen en zorgvoorzieningen) binnen Regio Alkmaar op de kaart gezet. Met de opwaardering van het stationsgebied ontstaat een stedelijk gebied met regionale voorzieningen, dat complementair en versterkend is ten opzichte van het Stadshart en daarmee uniek in de regio.

Dit is en wordt wat betreft de gemeenteraad steeds meer een stedelijk gebied met een zeer goede bereikbaarheid voor zowel auto, openbaar vervoer als langzaam verkeer en met een levendige mix van wonen, werken, leren, recreëren en reizen.

Als leidraad voor de geleidelijke ontwikkeling en opwaardering van het Stationsgebied Heerhugowaard vormen vijf kernkwaliteiten volgens de gemeenteraad samen het verleidelijke toekomstperspectief:

I. Een vanzelfsprekende spil in de stad en regio;
II. Een hoogwaardig, groen en duurzaam stationsgebied als aangename verblijfsruimte en nieuwe entree;
III. Een belangrijk sluitstuk in de transformatie naar een completere stad;
IV. Een soepel verkeersknooppunt;
V. Een nieuwe stap in het verduurzamen van de gemeente Heerhugowaard.

Rode draad in de transformatie van het Heerhugowaardse stationsgebied is duurzaamheid in al haar facetten. Het zou daarmee een waardig opvolger van de beroemde Stad van de Zon moeten kunnen gaan worden.



Structuurvisie. *In de structuurvisie is door de gemeenteraad van Heerhugowaard de ambitie vastgelegd om het stationsgebied te laten transformeren tot een hoogwaardige entree en een dynamisch, stedelijk gebied in Heerhugowaard en Langedijk*

Ambities stationsgebied in relatie tot provinciaal OV-knooppuntenbeleid

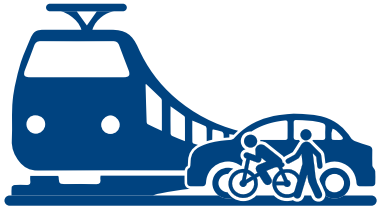
De ambitie voor het Heerhugowaardse stationsgebied is in de structuurvisie vertaald naar drie opgaven die naadloos aansluiten op de doelstellingen van het programma OV knooppunten en de opgaven uit het vlindermodel 2.0 voor Heerhugowaard.



Het verbeteren van de uitstraling en samenhang van de openbare ruimte

Het Heerhugowsaardse stationsgebied is een hoogwaardige, aantrekkelijke entree van de stad, het Stadshart en het noordoostelijke deel van Regio Alkmaar, dat reizigers verleidt tot een bezoek, waar voetgangers en fietsers meer prioriteit krijgen en de auto vaker te gast is, een logisch vertrekpunt voor diverse routes en een samenhangend verblijfsgebied met het Stadshart, goed verbonden voor langzaam verkeer.

In het provinciaal programma OV-Knooppunten wordt daarmee aansluiting gevonden op een opwaardering van de openbare ruimte van het OV-knooppunt en een betere verbinding met het Stadshart.



Het duurzaam oplossen van de verkeersknoop

Het Heerhugowaardse stationsgebied is een soepel lopende verkeersknoop en multimodaal overstappunt, waar verschillende vervoersstromen logisch op elkaar aansluiten, dat gebruik van OV en fiets stimuleert met voldoende en aantrekkelijke stallingsmogelijkheden en in- en uitstap mogelijkheden, dat zowel verkeerskundig als stedenbouwkundig verbonden is met de omgeving, en dat goed bereikbaar is met de auto, waarbij de auto minder dominant de inrichting en het beeld van het stationsgebied bepaalt.

De vertaling naar het provinciaal programma OV-Knooppunten is een verkorting van de deur tot deur reistijd voor voetganger en fiets en een vermindering van de barrièrewerking van het spoor. Ook is een betere toekomstige aansluiting van het stationsgebied op de N242 van belang.

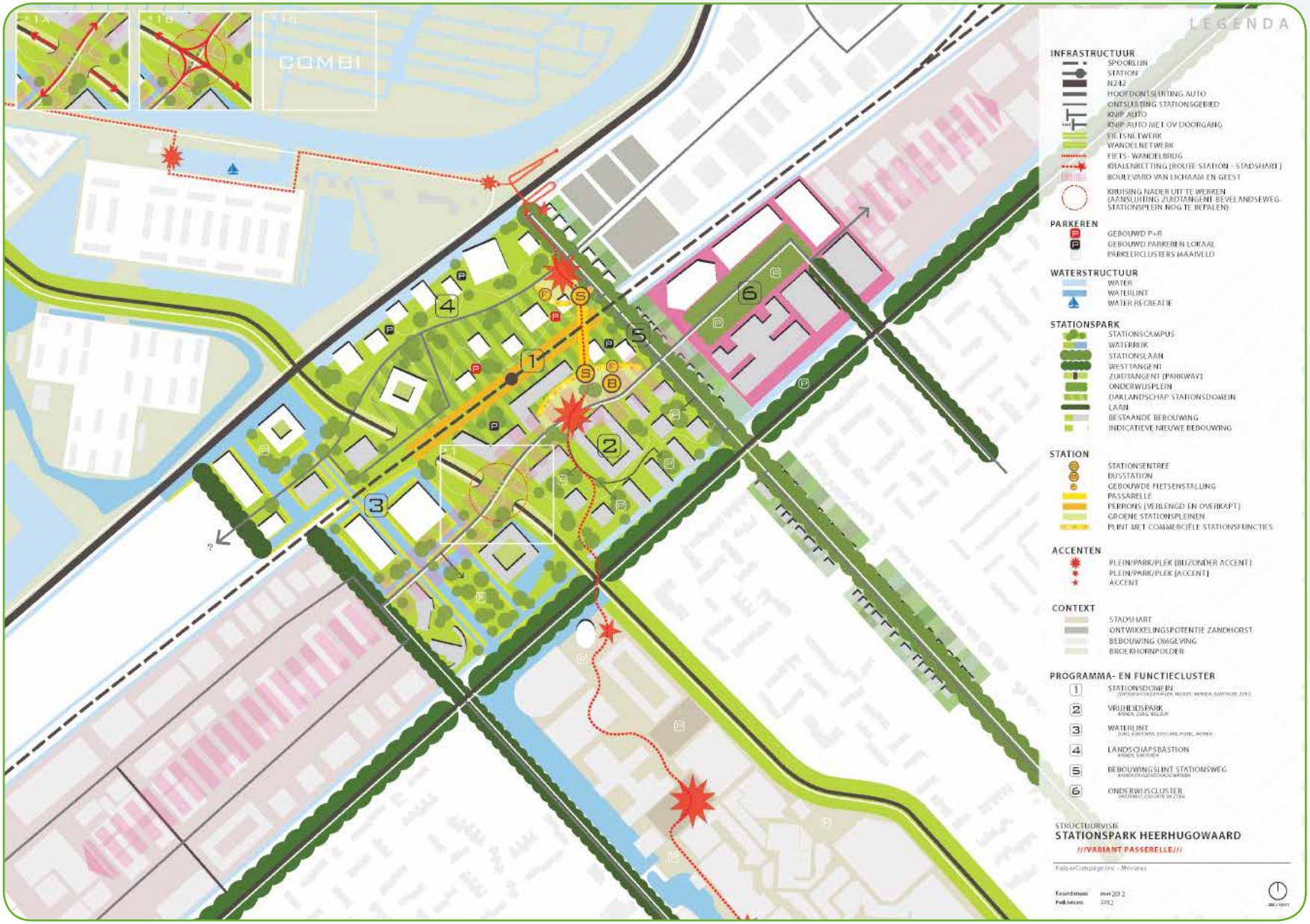


Het toevoegen en intensiveren van stedelijke functies

Het Heerhugowaardse stationsgebied is een aantrekkelijke vestigingsplaats voor hoogwaardige, kennisintensieve bedrijvigheid, (hoofd)kantoren van provinciaal en regionaal georiënteerde organisaties en stedelijke voorzieningen, met een onderscheidend stedelijk-dynamisch woonmilieu.

In het provinciaal programma OV-Knooppunten valt dit onder een hogere stedelijke dichtheid, meer functies en voorzieningen, het benutten van plancapaciteit en functiemenging in de nabijheid van het station.

De regionale, gemeentelijke en provinciale ambitie om tot directere en frequentere treinverbindingen te komen hangt hier mee samen.



Structuurvisie. *De verbeelding van de structuurvisie voor het Heerhugowaardse stationsgebied: een duurzame, groene en klimaatbestendige openbare ruimte als basis voor stedelijke verdichting in het OV-knooppunt. Het Heerhugowaardse stationsgebied ligt centraal in de regio, grenzend aan buurgemeente Langedijk met het natuurgebied Oosterdel en het Heerhugowaardse Stadshart. Woonwijk Broekhorn, Broekhorn-De Scheg langs de N242 zijn in ontwikkeling. Ze liggen net als werklocatie Beveland binnen de directe invloedssfeer van het station. Daarmee is het Heerhugowaardse stationsgebied de motor van de economische boulevard van Heerhugowaard.*

Huidige stand van zaken 2018-2019

De gemeente heeft de afgelopen jaren niet stil gezeten: stapsgewijze ontwikkeling van het stationsgebied was de afgelopen jaren het motto. Recentelijk zijn zo diverse gemeentelijke projecten in de openbare ruimte gerealiseerd. Fiets- en wandelroutes maar ook 'tegeltje lichten' om tijdelijk ruimte terug te geven aan groen. Meer en meer marktinitiatieven dienen zich ook aan. Veel voorzieningen zijn de afgelopen jaren in een eerste herontwikkelingsgolf al toegevoegd: regionale hoofdkantoren, zorgvoorzieningen, onderwijsfuncties en ook de eerste nieuwe woonprojecten. Het Heerhugowaardse stationsgebied heeft een grote ontwikkelpotentie; een volgende fase van gebiedsontwikkeling staat op het punt te beginnen. Maar op veel plekken in het stationsgebied staan de huidige staat van de openbare ruimte en de slechte bereikbaarheid in schril contrast met de ontwikkelingen die al hebben plaats gevonden. Daarmee voldoet het stationsgebied ondanks de aanwezige dynamiek nog altijd niet aan de lokale ambitie, noch aan de ambitie als betekenisvolle locatie aan De Zaancorridor.

Op de volgende pagina's volgt een beknopt overzicht van de huidige stand van zaken, onderverdeeld in de drie hoofdopgaven zoals opgesomd in de vorige paragraaf.



Het verbeteren van de uitstraling en samenhang van de openbare ruimte en het duurzaam oplossen van de verkeersknoop. *Het stationsgebied kenmerkt zich als slechts een optelsom van (regionale) voorzieningen, woongebouwen en onderwijsinstellingen. De openbare ruimte is momenteel een resultaat van die bebouwing met versnippering, weinig verblijfskwaliteit, een gebrekkige oriëntatie en onveilige verkeerssituaties als gevolg. Ook de verknoping van de vervoersmodaliteiten ten behoeve van een verbeterde deur tot deur reis is door de huidige inrichting van de openbare ruimte beperkt.*

Stand van zaken: het toevoegen en intensiveren van stedelijke functies

In de afgelopen jaren hebben grote werkgevers zich in het Stationsgebied gevestigd, inclusief stedelijke functies van regionale betekenis. Er is nieuwbouw gepleegd rondom het station en plekken zijn getransformeerd naar kantoor- en zorgfuncties. De eerste nieuwe woonprojecten zijn gestart. In het provinciaal programma OV-Knooppunten valt dit onder een hogere stedelijke dichtheid, meer functies en voorzieningen, het benutten van plancapaciteit en functiemenging in de nabijheid van het station.

Het laadvermogen van het Heerhugowaardse stationsgebied kan de komende vijf jaar zo'n 400 woningen binnen 300 meter van het NS-station zijn. De mogelijke plancapaciteit aan woningen binnen 1.200 meter van het NS-station kent vanzelfsprekend een grotere omvang maar ook een verdere planhorizon. Deze mogelijke ontwikkelingen zijn deels onderdeel van de harde plancapaciteit van de regio en deels als OV-knooppuntlocaties onderdeel van de actualisering van de regionale woningbouwbehoefte. De geschatte omvang van de private vastgoedinvesteringen in de komende jaren kan oplopen tot honderd miljoen euro.

deze nieuwbouwontwikkelingen zijn in lijn met de ambities van regio Noord-Holland Noord: een mogelijke bouwopgave van 40.000 woningen, om de druk op de eigen woningmarkten in de metropoolregio te ontlasten. De volgende recente ontwikkelingen vinden plaats:

Stedelijke functies van regionale betekenis zijn het Hoogheemraadschap (1), Diagnostisch Centrum Noordwest Ziekenhuis (2), intramurale zorg ViVa! Zorggroep (3), Praktijkschool Focus (4), het roc Horizon College (5), mbo ESPEQ (6), Hotel Restaurant, de regionale GGZ (7), Zuyderwaert (8) en Hotel restaurant Gewoon Lekker (9).

10 Bij het stationsgebied ontwikkelt BPD naast een nieuwe woonwijk, ook Broekhorn-De Scheg, op dit moment bestemd als een werklocatie.

11 Voorjaar 2018 heeft het bovenregionale Oogcentrum Noordholland bekend gemaakt zich te willen vestigen in het stationsgebied. De procedure is zomer 2018 gestart.

12 Voorjaar 2018 heeft het Ministerie van Volksgezondheid, Welzijn en Sport bekend gemaakt dat de Heerhugowaardse beroepsopleidingen (o.a. mbo ESPEQ en roc Horizon College) een miljoenenbijdrage ontvangen vanuit het Regionaal Investeringsfonds mbo (RIF). Daarmee wordt de publiek private samenwerking tussen scholen, de publieke sector en het bedrijfsleven gestimuleerd. De gemeente draagt daar jaarlijks ook aan bij. De ontwikkeling van deze mbo-campus is in de directe nabijheid van het NS-station.

13 Het Heerhugowaardse Stadshart, op 500 meter van het NS-station, is in 2014 opgeleverd. Het huisvest het grote overdekte winkelcentrum Middenwaard, nieuwe horeca, VUE-bioscoop en zorgvoorzieningen. Vanaf 2018 worden er 289 woningen in het Stadshart bijgebouwd.

14 Begin 2017 is het voormalige HAL-Trade Center getransformeerd naar 'incubator' Het Zakenstation, een werk- en ontmoetingsplek voor ondernemers bij het NS-station.

15 Medio 2017 is een voormalig kantoorpand aan de Umbriëllaan getransformeerd naar 41 woonstudio's.

16 Zomer 2018 is de bestemmingsplanprocedure gestart voor een nieuw woongebouw bij het NS-station, 60 woningen en werkruimte.

17 Zomer 2018 is de omgevingsprocedure gestart voor 26 studio's bij het NS-station.

18 19 Zomer 2018 zijn twee nieuwbouwplannen gepresenteerd, tegen het NS-station: een hoge woontoren als landmark en een woon-zorg complex.

20 Zomer 2018 is de pilot 'De Broekervaart' gestart: een nieuwe vaarverbinding tussen het Heerhugo-waardse stationsgebied en Broek op Langedijk. Toeristen, maar ook bewoners uit de regio, maken kennis met de toeristische-recreatieve waarden van Oosterdel en Langedijk.



Het toevoegen en intensiveren van stedelijke functies. *Projecten in en rondom het stationsgebied die de afgelopen jaren gerealiseerd zijn (grijs icoon) of in ontwikkeling zijn (gekleurd icoon), geprojecteerd op het concept-masterplan. Op veel plekken in het stationsgebied staan de huidige staat van de openbare ruimte en de bereikbaarheid echter in schril contrast met al deze ontwikkelingen die al hebben plaats gevonden. Daarmee voldoet het stationsgebied ondanks de aanwezige dynamiek nog altijd niet aan de lokale ambitie, noch aan de ambitie als betekenisvolle locatie aan De Zaancorridor.*



Het toevoegen en intensiveren van stedelijke functies. *Zomer 2018 zijn twee nieuwbouwplannen gepresenteerd, tegen het NS-station aan: een hoge woontoren als landmark en een woon-zorg complex.*

Het toevoegen en intensiveren van stedelijke functies. *Zomer 2018 is de bestemmingsplanprocedure gestart voor een nieuw woongebouw bij het NS-station, 60 woningen en werkruimte.*



Stand van zaken: het verbeteren van de uitstraling en samenhang van de openbare ruimte

Het Stationsgebied oogt op dit moment nog teveel als 'op- en uitstapplaats', in plaats van een aangenaam gastvrij verblijfsgebied. Het is nog geen soepele vervoersknoop rondom het NS-station. De openbare ruimte is bovenal onsamenhangend, rommelig en meer het resultaat van de bebouwing dan dat het een écht verblijfsgebied is. Ook de verbinding met het Stadshart en andere delen van de gemeente is qua beleving, directheid en veiligheid niet duidelijk aanwezig en het gewenste groene karakter ontbreekt. Het NS-station heeft op dit moment ook nog teveel een voor- en achterkant in plaats van de gewenste Heerhugowaardse en Langedijkse zijde.

In lijn met 'Maak Plaats!' zal in het Heerhugowaardse stationsgebied aansluiting gevonden moeten worden op een opwaardering van de openbare ruimte van het OV-knooppunt en een betere verbinding met het Stadshart en omliggende werklocaties. De gemeente heeft daarom de afgelopen jaren stapsgewijs al uitvoering gegeven aan diverse projecten die de uitstraling en samenhang van de openbare ruimte verbeteren én daarmee ook de deur tot deur reis verkorten, veiliger maken en veraangenamen. Op de belangrijkste plekken met de primaire verbindingsroutes in het stationsgebied, is de openbare ruimte echter nog niet opgewaardeerd.

Het Masterplan Stationsgebied is in voorbereiding. In samenwerking met bewoners, ondernemers en andere stakeholders wordt gewerkt aan dit masterplan. September 2017 werd het eerste concept publiek gemaakt. Eind 2018 wordt de definitieve versie afgerond en ter vaststelling aan het college van B&W en de raad voorgelegd. In het masterplan wordt onder andere de kwaliteit van de openbare ruimte vastgelegd, waardoor het stationsgebied met Stadshart in beleving een samenhangend centum-gebied vormt en de invloedsfeer van het station ook zo wordt vergroot.

A **Gerealiseerd (2013),** provincie: ongelijkvloerse fietsroutes onder de N242 en Broekerweg.

B **Gerealiseerd (2015):** de herinrichting van de Stationsweg als fietsstraat.

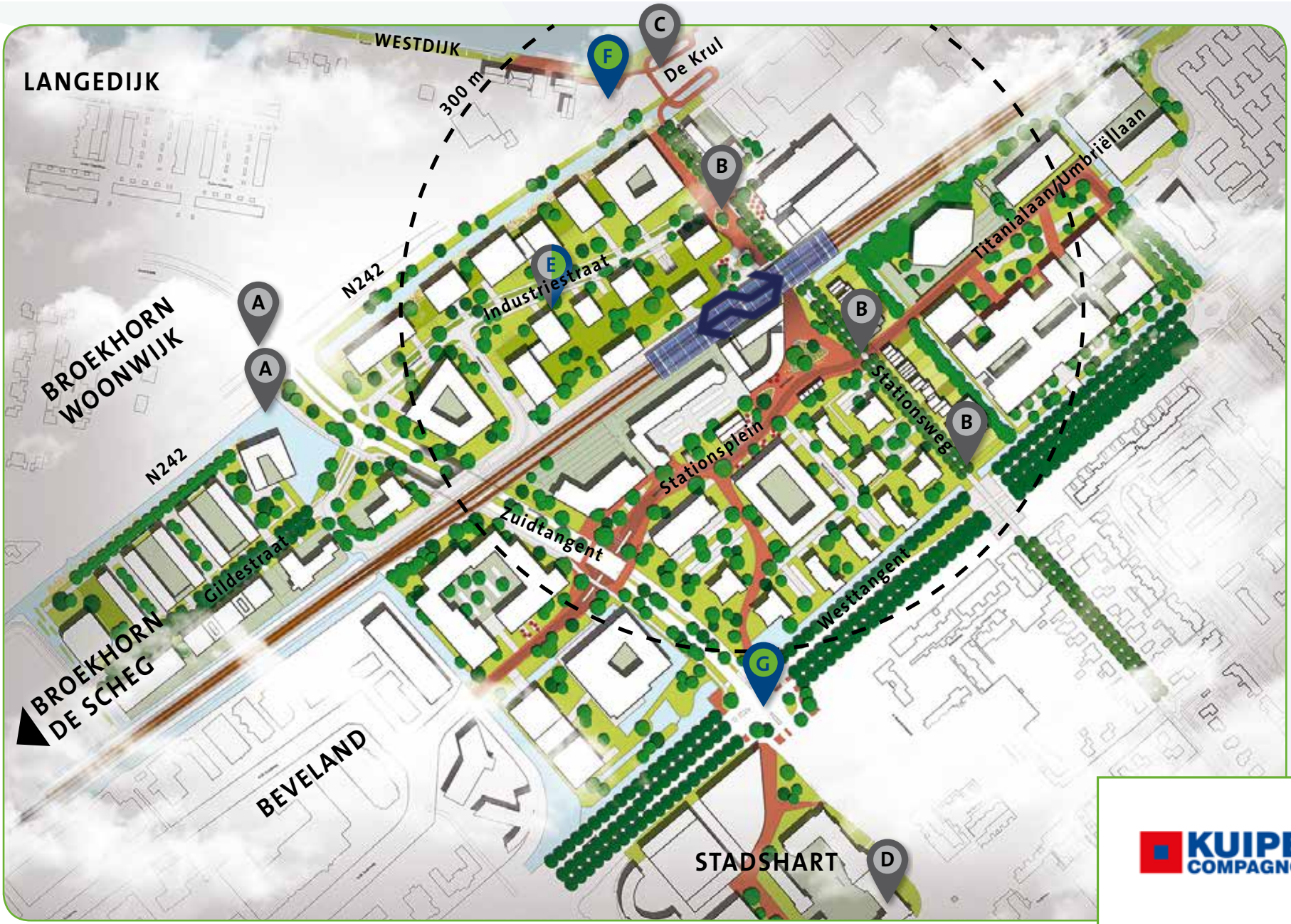
C **Gerealiseerd (2015):** fietsbrug 'De Krul' over de N242, deel van de route vanuit Langedijk, woonwijk Broekhorn naar het NS-station.

D **Gerealiseerd (2016):**vergroening en verduurzaming wandel- en fietsroutes tussen stationsgebied en Stadshart.

E **Gedeeltelijk gerealiseerd (2017):** gedeeltelijke upgrade van de Industriestraat, met fiets- en voetpad, vergroening en duurzame bermen.

F **In voorbereiding (2019):** herinrichting Westdijk, deel van de route vanuit Langedijk naar NS-station.

G **Verbinding Stadshart-stationsgebied (n.n.b.):** raadsmotie om de verbinding Stadshart-stationsgebied komende jaren vorm te gaan geven.



Het verbeteren van de uitstraling en samenhang van de openbare ruimte. *Gemeentelijke deelprojecten in en rondom het stationsgebied die de afgelopen jaren zijn gerealiseerd (grijs icoon) of in ontwikkeling zijn (gekleurd icoon), geprojecteerd op het concept masterplan. Op de belangrijkste plekken met de primaire verbindingsroutes in het stationsgebied, is de openbare ruimte echter nog niet opgewaardeerd.*



Het duurzaam oplossen van de verkeersknoop. *Fietsbrug De Krul, de verbinding tussen gemeente Langedijk, Broekhorn en het Heerhugowaardse stationsgebied.*





Het verbeteren van de uitstraling en samenhang van de openbare ruimte. *De opwaardering van de Industriestraat. Links, de oude situatie, rechts de nieuwe. De klinkerbestrating en het groenontwerp uit het toekomstige masterplan zin hier al vroegtijdig toegepast. Het is al aangelegd met het oog op nieuwbouwontwikkelingen. De bebouwing rechts maakt plaats voor vastgoedontwikkelingen. De klinkerbestrating, de diversiteit aan bomen en klimaatbestendige plantvakken zullen het beeldmerk van de openbare ruimte in de volgende ontwikkelingsfase van het stationsgebied zijn. Die volgende ontwikkelingsfase heeft betrekking op de belangrijkste plekken met de primaire verbindingsroutes in het stationsgebied.*



De samenhang en uitstraling van de openbare ruimte moet verbeterd worden. *Op de belangrijkste plekken met de primaire verbindingsroutes in het stationsgebied, is de samenhang en uitstraling van de openbare ruimte niet opgewaardeerd. Daarmee wordt de verkeersknoop ook niet duurzaam opgelost en de deur tot deur reis niet geoptimaliseerd.*



Stand van zaken: het duurzaam oplossen van de verkeersknoop

Het stationsgebied kent met de N242, het spoor, de Zuidtangent en Westtangent grote barrières in de bereikbaarheid en de (langzaam-)verkeersafwikkeling. Het vele verkeer dat de spoorbaan gelijkvloers kruist ondervindt grote hinder van de voortdurend neergaande spoorbomen. Bovendien zijn gelijkvloerse spoorkruisingen in drukke stedelijke gebieden gevaarlijke plekken in de stad. De steeds langer wordende ochtend- en avondspits kenmerkt zich door flinke congestie. Op de kruispunten op de Zuidtangent zijn bovendien veel ongevallen waar automobilisten en langzaam verkeersdeelnemers bij zijn betrokken. De deur tot deur reis voor alle vervoersmodaliteiten (en met name voor het langzaam verkeer) is momenteel een moeizame en gevaarlijke in het Heerhugowaardse stationsgebied.

De nieuwe provinciale N194 (de Westfrisiaweg) geleidt het doorgaande verkeer langs Heerhugowaard en via de N242 langs het stationsgebied. Dat doorgaande verkeer zal minder dominant worden op de Westtangent. Dit betekent een verbetering in de leefbaarheid en veiligheid. De N194 is deels in de zomer van 2018 opgeleverd.

Ten aanzien van de gemeentelijke ambitie voor het stationsgebied en de raakvlakken met het provinciaal programma OV-Knooppunten, vormt de Zuidtangent een gevaarlijke barrière in de deur tot deur reis van met name het langzaam verkeer. In de inrichting van de kruispunten op de Zuidtangent is het langzaam verkeer volledig ondergeschikt aan het autoverkeer. Autoverkeer, dat grote hinder ondervindt van congestie door de drukke kruispunten en de vaak dicht liggende spoorbomen. Dit is een ongewenste en onveilige combinatie van problemen.

De geplande ongelijkvloerse kruising van de Zuidtangent met het spoor en de toekomstgerichte oplossingen voor de gevaarlijke kruispunten in het stationsgebied zijn grotendeels door de klankbordgroepen bedacht en eind 2017 door de raad overgenomen. Daarmee zijn tegelijkertijd toekomstgerichte oplossingen voor de verkeersafwikkeling van de Zuidtangent, voor de N242 en de regionale autobereikbaarheid van het NS-station en werklocaties gecreëerd. Deze oplossingen zijn bovendien nog eens met uitgebreide onafhankelijke uitgevoerde verkeersanalyses geverifieerd en robuust en toekomstbestendig bevonden.

De gemeente is bereid om de kosten voor de spooronderdoorgang voor haar rekening te nemen en heeft hiervoor een volledige dekking beschikbaar. Het Ministerie van I&W draagt daar ook in bij. De kosten voor deze ongelijkvloerse spoorkruising zijn onderdeel van de ontwikkeling van het Heerhugowaardse stationsgebied, maar maken geen onderdeel uit van een mogelijke subsidieaanvraag in het kader van het provinciaal OV-knooppuntenbeleid.

Ten behoeve van het ontwerpen van een toekomstbestendige spoor-, perron- en transferconfiguratie van het NS-station met Stationsplein zijn value engineering sessies met rjik, ProRail, NS en provincie georganiseerd. De ongelijkvloerse spooronderdoorgang biedt namelijk ook kansen om tot een robuuste, toekomst-gerichte spoorconfiguratie te komen, indachtig directere en frequentere spoorverbindingen tussen Regio Alkmaar en de metropoolregio. Ook een mogelijke nieuwe inrichting van het busstation en een comfortabele stallingsvoorziening voor fietsen maken onderdeel uit van de value engineering studies. In 2018 is bovendien een marktverkenning voor een mogelijke vastgoedontwikkeling op het Stationsplein gestart.

De vertaling van deze activiteiten naar het provinciaal programma OV-Knooppunten is een verkorting en veraangenaming van de deur tot deur reistijd voor voetganger en fiets, een vermindering van de barrière-werking van het spoor en een betere toekomstige aansluiting van het stationsgebied en de lokale wegenstructuur op de N242.



Meerwaardeprojecten: veel deelprojecten waarmee de uitstraling en samenhang van de openbare ruimte is verbeterd, hebben leiden ook tot betere primaire routes van en naar het NS-station. Het zijn meerwaardeprojecten; bijvoorbeeld de herinrichting van de historische as Stationsweg met groen, bestrating en straatverlichting vormt samen met fietsbrug 'De Krul' en de Westdijk een veilige, groenelangzaam verkeersverbinding tussen Langedijk en het Heerhugowaardse NS-station. Ook de vergroening en verduurzaming van de wandel- en fietsroutes tussen stationsgebied en Stadshart komen de deur tot deur reis ten goede.



Gerealiseerd (zomer 2018): uitbreiding fietsenstalling NS-station door gemeente en ProRail. Een upgrade met Zelf Service Fietsentoegang en introductie van eerste 24 uur gratis.



Gerealiseerd (zomer 2018): de 'Stationshuiskamer' door NS. Randvoorwaardelijk voor een meer integrale aanpak van het duurzaam oplossen van de verkeersknoop, het verbeteren van de deur tot deur reis en een betere aansluiting van het stationsgebied op de N242, zijn:

- **Raadsbesluitvorming (2017):** oplossing en kredietvotering voor de hoofdwegenstructuur van het stationsgebied, inclusief een ongelijkvloerse kruising van de Zuidtangent met het spoor.
- **Besluitvorming GS (2018):** nieuw onderzoek naar de doorstroming van de provinciale N242 is inmiddels opgenomen in het PMI.



Kruispunt Zuidtangent-Stationsplein. *In de deur tot deur reis een grote en gevaarlijke barrière voor het langzaam verkeer. De herinrichting van dit ongeregelde kruispunt naar een veilig en soepel functionerend kruispunt met verkeersregelinstallatie biedt bovendien ruimte om beter aan te sluiten op de nieuwe openbare ruimte in Stadshart en stationsgebied en wordt zo 'een groen welkom in Heerhugowaard'*



Het duurzaam oplossen van de verkeersknoop: *een betere deur tot deur reis. Gemeentelijke deelprojecten in en rondom het stationsgebied die de afgelopen jaren zijn gerealiseerd (grijs icoon) of in ontwikkeling zijn (gekleurd icoon), geprojecteerd op het concept masterplan. De primaire verbindingsroutes in het stationsgebied naar het Stadshart en tussen Gildestraat (Broekhorn-De Scheg) en Industriestraat met NS-station moeten de komende jaren verbeterd worden.*

De ontwikkelingsstrategie van het Heerhugowaardse stationsgebied

De manier waarop in Nederland binnenstedelijke gebieden worden ontwikkeld is de laatste jaren fundamenteel veranderd: van een op aanbod gestuurd systeem naar een systeem waarbij vraaggericht en flexibel werken centraal staan. Waar oude gebiedsontwikkeling zich voornamelijk kenmerkte door publieke sturing op grootschalige plannen met een gefixeerd eindbeeld, kenmerkt de huidige binnenstedelijke gebiedsontwikkeling zich door samenwerking met marktpartijen en stakeholders, onzekerheden in het proces en verschillende financieringsstromen.

Het integraal, ineens ontwikkelen van grootschalige binnenstedelijke locaties, met dito financiële risico's is daarom niet meer van deze tijd. Nu past een flexibele, adaptieve ontwikkelingsstrategie met kleinschaligere ontwikkelingen op basis van een globaal eindbeeld en het uitlokken van private investeringen. Zo organiseert de gemeente Heerhugowaard middels bijvoorbeeld anterieure overeenkomsten dat private partijen financieel bijdragen aan de opwaardering van het publiek domein in het stationsgebied. Slimme parkeeroplossingen, vergroening en klimaatadaptief ontwerpen van gebouwen en private ruimten en de verplichting om delen van het eigen terrein in te richten als openbare ruimte zijn daar voorbeelden van.

Om een complexe langjarige gebiedsontwikkeling zoals het Heerhugowaardse stations-gebied hanteerbaar te houden zijn het kiezen van de juiste schaal, fasering en looptijd belangrijke voorwaarden. We willen af van grote risicovolle voorinvesteringen die we in de oude grondexploitaties zagen. Het risico zit hem dan in de onzekerheid die een lange terugverdientijd met opbrengsten met zich mee brengt.

Voor het Heerhugowaardse stationsgebied geldt derhalve dat het 'een gefaseerde gebiedsontwikkeling door gebiedjesontwikkeling betreft'. De in dit document beschreven volgende fase van OV-knooppuntontwikkeling in Heerhugowaard vormt de basis voor een subsidieaanvraag in het kader van het provinciaal OV-knooppuntenprogramma.

Investeringsbeslissingen worden stapsgewijs genomen: soms kleinschalige projecten, dan weer omvangrijker en soms projecten met meer risico. De aanleg van fietsbrug 'De Krul' had een relatief grote investeringsomvang maar is zeer betekenisvol in het verbeteren van de deur tot deur reis en een aantrekkelijkere openbare ruimte. De nog gedeeltelijke herinrichting van de Industriestraat door een nieuwe fiets- voetpad en vergaande vergroening heeft een grote waarde in het dichterbij brengen van het eindbeeld voor het stationsgebied. En het tijdelijk 'tegeltje lichten' op het Stationsplein door scholieren heeft een tussentijds groener plein opgeleverd, in afwachting van de definitieve herinrichting en transformatie.

Een volledige raming van kosten voor de volledige ontwikkeling van het stationsgebied, is in de huidige fase nog te omvangrijk en gaat met te veel onzekerheden en nog ongedefinieerde afhankelijkheden gepaard om nu al in zijn geheel op te pakken. In knooppuntontwikkeling is timing, zeker in de samenwerking met spoorpartijen en marktinitiatieven, erg belangrijk.

Dat laat onverlet dat na de eerste gemeentelijke en private investeringen van de afgelopen jaren en de ontwikkelingen die op stapel staan, een volgende fase van knooppuntontwikkeling een meer integrale aanpak zal hebben.

Voor het bepalen van de juiste schaal, fasering en looptijd van de ontwikkeling van het Heerhugowaardse stationsgebied worden de volgende vijf principes gehanteerd:

I. Een eerste termijn van vijf jaar.

De termijn van vijf jaar is een goede beheersbare termijn waarbinnen met voldoende zekerheid de verwachte kosten, dekkingsbronnen en opbrengsten zijn te bepalen. Diverse marktinitiatieven zullen in deze periode plaatsvinden en bovendien zal binnen deze termijn de ongelijkvloerse spooronderdoorgang gerealiseerd kunnen worden. Bovendien zijn de gemeentelijke beleids- en financiële kaders aanwezig.

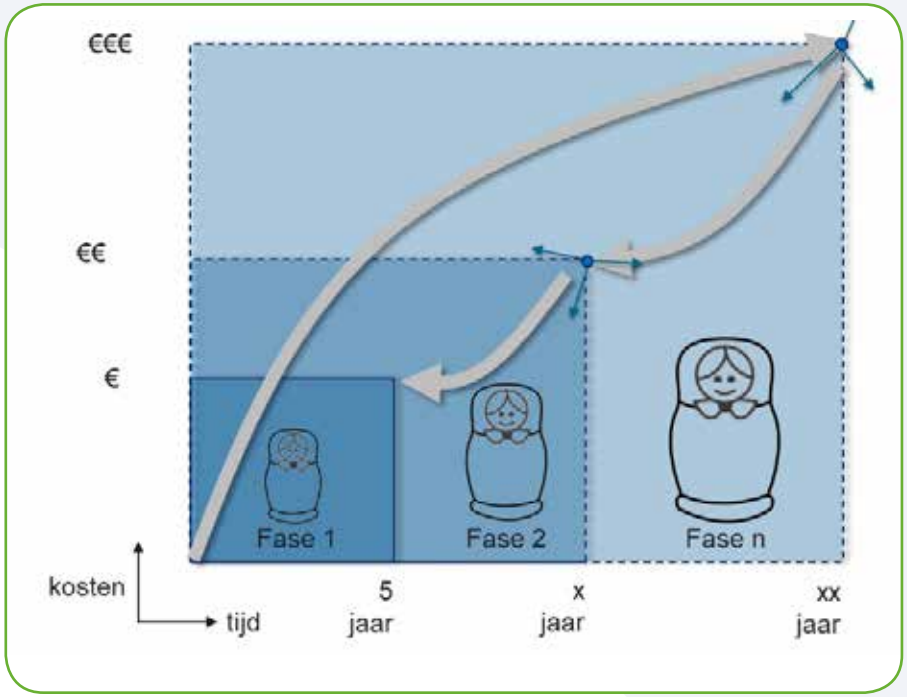
Financieel en inhoudelijk wordt er met de beschrijving in dit document van de volgende fase van OV-knooppuntontwikkeling slechts ingezoom op de eerste termijn van vijf jaar. Er wordt daarmee nog geen besluit over volgende planfasen genomen, die zijn immers nog onzeker. Mogelijke strategische grond- en opstalverwervingen voor volgende fasen worden daar conform raadsbeleid overigens niet mee in de weg gestaan.

II. Een groeimodel van opeenvolgende fasen met tussenstappen.

De volgende fasen betreffen het opknippen van meer omvangrijke investeringsbeslissingen in beheersbare tussenstappen die steeds weer passen binnen en ruimte laten voor een volgende stap. Er is daarbij een beeld van het eindresultaat, het masterplan, maar het eindresultaat kan nog zowel in tijd, kwaliteit als kosten verschuiven.

Een mogelijke vastgoedontwikkeling op het Stationsplein is daar een voorbeeld van. Het is nog onbekend hoe die ontwikkeling er exact uit komt te zien, mede omdat randvoorwaarden vanuit de (toekomstige) spoorinfrastructuur nog in onderzoek zijn. Wel wordt er alvast een marktverkenning voor ontwikkeling van het Stationsplein uitgevoerd.
En de value engineeringstudies met spoorpartijen, rijk en provincie zijn randvoorwaardelijk voor de doorontwikkeling van het NS-station en Stationsplein. Een mogelijk grootschalig uitvoeringsproject voor het Stationsplein ligt daarom dus met alle waarschijnlijkheid verder weg in tijd. De gemeentelijke beleidskaders zijn weliswaar aanwezig, maar de kosten, dekking en opbrengsten zijn nog niet met onderzoek en besluitvorming bij gemeente en andere stakeholders in relatie tot elkaar gebracht.

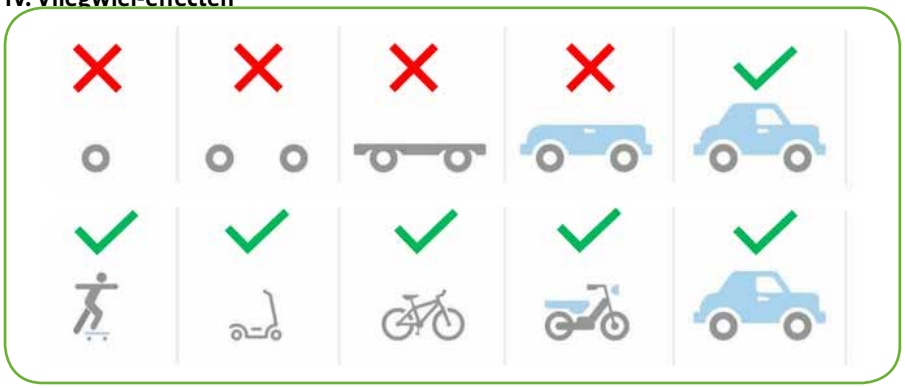
III. No-regret maatregelen



Gefaseerde ontwikkelingsstrategie. *Knooppuntontwikkeling in Heerhugowaard kent een groeimodel van faseringen, met een eerste termijn van vijf jaar. Daarop volgen vervolgstappen die afgezet worden binnen een globaal, en soms verschuifbaar eindresultaat.*

Een belangrijk principe waar de gemeente de afgelopen jaren al mee heeft gewerkt zijn de ‘no-regret maatregelen’. De aanleg van fietsbrug De Krul, de gedeeltelijke opknapbeurten van Industriestraat en Stationsweg en de vergroening van de routes tussen stationsgebied en Stadshart zijn sprekende voorbeelden. Daarmee zijn tussenstappen gerealiseerd die volledig zijn en zelfstandig functioneren; mocht het bij deze stappen blijven dan zijn dat nog steeds bruikbare stappen geweest en in die zin no-regret maatregelen.

IV. Vliegwiel-effecten



No-regret maatregelen in een gefaseerde gebiedsontwikkeling. *Een visualisatie van een ‘no-regret’stap aan de hand van het principe van een ‘minimum viable product’: elke stap bevat precies genoeg kernelementen om zelfstandig te functioneren en is gericht op de adaptieve doorontwikkeling tot een volgend product.*

Een belangrijk principe waar de gemeenteraad in haar ontwikkelingsstrategie al een voorschot nam betreft het vliegwiel-effect. Publieke investeringen kunnen geprioriteerd worden wanneer het maatregelen of activiteiten betreft die kunnen fungeren als vliegwiel en als versnelling voor andere ontwikkelingen. De besluitvorming van de gemeenteraad over de oplossing en kredietvotering voor de Zuidtangent kan simpelweg niet los gezien worden van de keuze van derden om tot private investeringen in het stationsgebied te komen. Er wordt bij voorkeur dáár geïnvesteerd, waar ook marktinitiatieven opbloeien die bijvoorbeeld bijdragen in het opwaarderen van de openbare ruimte. Kortom: het denken in meerwaarde creëren en in vliegwiel-effecten.

V. Diverse financieringsstromen

De Heerhugowaardse gemeenteraad heeft het gemeentebestuur gevraagd om tot een andere financieringswijze van de gemeentelijke investeringen in het Heerhugowaardse stationsgebied te komen. Een financieringswijze, die de stapsgewijze aanpak eerbiedigt en een complexe, langjarige knooppuntontwikkeling haalbaar maakt. Investeringsfondsen voor infrastructuur (uit gemeentelijke grondexploitaties) kunnen in zo’n aanpak bij elkaar komen met het vaststellen van kleinere grondexploitaties in het stationsgebied. Maar ook gemeentelijke exploitatiestromen zoals bijvoorbeeld groot onderhoud kunnen daarmee gecombineerd worden, alsook externe co-financiering zoals subsidies. Diverse al gerealiseerde projecten in het stationsgebied zijn zo tot stand gekomen.

De fasering van de ontwikkeling van het Heerhugowaardse stationsgebied

Op basis van de eerder genoemde principes worden de volgende fasen en bijbehorende uitvoeringsprojecten benoemd:

Fase 1 – Korte Termijn tot 2023

Deze fase richt zich op de volgende activiteiten:

- De opwaardering van de nog niet opgeknapte **openbare ruimte van de primaire routes van en naar het NS-station.** De nadruk ligt op een groot deel van het Stationsplein met de route naar het Stadshart. Voetganger en fiets krijgen op het Stationsplein een verbeterde positie en de automobilist profiteert van een betere doorstroming. De openbare ruimte wordt ingericht conform kwaliteitsniveau van het Stadshart: groener en klimaatadaptiever.
- **De veiligheid en bereikbaarheid van het NS-station** voor langzaam verkeer leidt tot **een verbeterde deur tot deur reis**. Met de kruispuntoplossingen op de Zuidtangent worden barrières geslecht, verbindingen directer, de routes voor al het verkeer aangenamer en neemt de veiligheid toe.
- **Een veiligere en directere verbinding tussen de Langedijker zijde** van het Stationsgebied en de ontwikkellocaties aan de Gildestraat (o.a. hotel, de grootschalige ontwikkellocatie van BPD en het nieuwe Oogcentrum Noordholland).
- De realisatie van de beoogde oplossing voor de verbeterde afwikkeling van het auto- en langzaam verkeer op de Zuidtangent, de N242 en het stationsgebied, waar onder andere de spooronderdoorgang onderdeel van uitmaakt, conform raadsbesluit van eind 2017. De spooronderdoorgang is door gemeente en rijk gefinancierd.
- **De uitwerking van een gemeentelijke parkeerstrategie** waar gedeelde parkeervoorzieningen en slimme mobiliteitsplannen rondom vastgoedontwikkelingen onderdeel vanuit maken.
- **Voorbereidende, faciliterende werkzaamheden voor de wateropgave** zijn nodig om ruimte te geven aan de uitvoering van alle activiteiten in deze eerste fase. Het water is een barrière voor de herinrichting van de openbare ruimte, de nieuwe hoofdwegenstructuur en enkele toekomstige vastgoedontwikkelingen.

Bovendien wordt er met het verleggen van de waterloop al in deze fase optimale ruimtelijke randvoorwaarden gecreëerd voor activiteiten in mogelijke opeenvolgende fasen.

De openbare ruimte met de **primaire routes** op grote delen van het Stationsplein, de route naar het Stadshart, de Zuidtangent en de verbinding met de Gildestraat zijn van belang voor een verbeterde deur tot deur reis. Een aantrekkelijkere openbare ruimte wordt bovendien gezien als vliegwiel om marktinitiatieven op een kwalitatieve wijze tot ontwikkeling te laten komen en daarmee de totale knooppuntontwikkeling van Heerhugowaard als ‘moderne stad’ aan De Zaancorridor. De meest concrete nieuwe vastgoedontwikkelingen grenzen ook aan deze vernieuwde openbare ruimte.

Bovendien is het in deze openbare ruimte en zijn het deze routes waar het Slimme Energienet Heerhugowaard aangelegd zal moeten worden.

Fase 2 – ná 2023

Deze fase richt zich op de volgende activiteiten:

- De opwaardering van **de openbare ruimte van de secundaire routes van en naar het NS-station,** inclusief routes rondom het stationsgebied om de invloedssfeer van het NS-station verder te vergroten en de deur tot deur reis verder te verbeteren,

- Direct grenzend aan fase 1 ligt het NS-station met eigendommen van NS, ProRail en gemeente. Op dit deel van het **Stationsplein is een nieuwe vastgoedontwikkeling met NS-station** gerelateerde voorzieningen mogelijk. Bureau Stedelijke Planning is in 2018 voor dit deel van het Stationsplein een marktverkenning gestart met ook een samenwerkings- en ontwikkelingsstrategie. Een nieuwe vastgoedontwikkeling, openbare ruimte en verbeteringen in ketenmobiliteit (i.c. fietsparkeervoorzieningen) maken daar onderdeel van uit. De herontwikkeling van het Stationsplein is een mogelijke plek voor een eyecatcher op het gebied van energetische duurzaamheid en duurzame mobiliteit. regionaleen circulaire economie en klimaatadaptatie.

- De uitkomst van de value engineering sessies ten aanzien van de spoorconfiguratie, het reizigersdomein met perrons en perronopgangen en het ontvangstdomein met NS-station en Stationsplein zijn onlosmakelijk onderdeel van de voorbereiding op een mogelijke **vastgoedontwikkeling op dit deel van het Stationsplein.** En ook de uitkomsten van de verdere voorbereiding van PHS door ProRail, NS en ministerie zijn hierop van invloed.

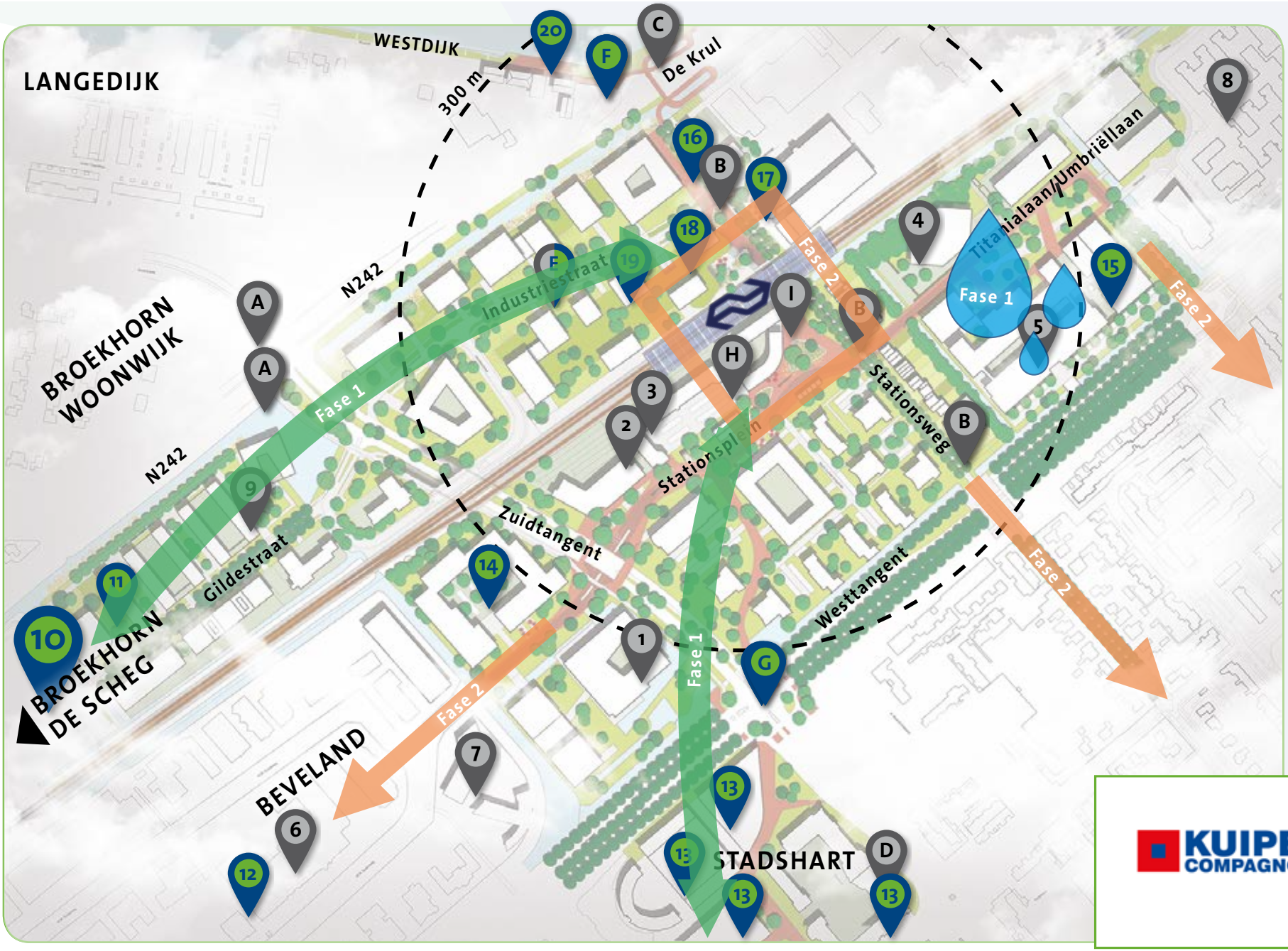
- In fase 1 is met ontwikkelaars, ondernemers en instellingen in het stationsgebied begonnen met nieuwe en slimmere parkeeroplossingen. In de tweede fase is de **doorontwikkeling van een gemeentelijke parkeerstrategie** aan de orde, waar in samenwerking met onder andere spoorpartijen, rijk, provincie, regio en Platform Mobiliteit MRA / Vervoersregio Amsterdam de opwaardering en capaciteitsuitbreiding van P+R faciliteiten gepositioneerd worden binnen een betere bereikbaarheid van de metropoolregio.

- Wet- en regelgeving op het gebied van klimaat, water en energietransitie zullen de komende jaren binnen gebiedsontwikkeling aan belang gaan toenemen. De beleidsvoorbereiding en ketensamenwerking daarvoor vinden ook in de eerste fase al plaats.
  In de tweede fase zal een **nadere invulling en uitwerking van de klimaatopgave,** waar de wateropgave in het stationsgebied onderdeel vanuit maakt, een definitieve vorm moeten gaan krijgen.

Fasen – Lange Termijn

Op de lange termijn richt de gemeente zich op de doorontwikkeling en opwaardering van de kernkwaliteiten van het stationsgebied en het toevoegen, intensiveren en herontwikkelen van functies en regionale voorzieningen.

Het masterplan bepaalt de contouren en het beoogde eindbeeld, maar concrete activiteiten worden op dit moment nog niet benoemd. Daarbij geldt bovendien dat ondernemersinitiatieven, ontwikkelinitiatieven en initiatieven vanuit de zorg en het onderwijs ook tot een versnelling in gemeentelijke initiatieven naar eerdere fasering kunnen leiden.



Integratie van 'gerealiseerd en in voorbereiding' met de eerstvolgende fase van de ontwikkeling van het Heerhugowaardse OV-knooppunt. *De verbetering van de deur tot deur reis en een kwaliteitssprong in de openbare ruimte verbinden slim en pragmatisch al gerealiseerde en in voorbereiding zijnde ontwikkelingen: zo wordt meerwaarde gecreëerd, zijn kosten, dekkingsbronnen en opbrengsten met elkaar in relatie te brengen en draait het vliegwiel voor een optimaal effect. De spooronderdoorgang is gefinancierd door de gemeente en het rijk. Ondergrond: concept masterplan met 300 meter straal rondom NS-station.*

4. Deelprojectenplan t.b.v. subsidieaanvraag

In de voorgaande hoofdstukken is de context OV-knooppuntontwikkeling in Heerhugowaard geschetst. Het beschrijft de aansluiting van de deelprojecten waar een subsidie voor wordt aangevraagd, met het OV-knooppuntenprogramma en de gemeentelijke ambitie voor het stationsgebied. Dit hoofdstuk beschrijft en onderbouwt de concrete deelprojecten waar subsidie voor wordt aangevraagd. Dit hoofdstuk gaat kort in op de achtergrond van de deelprojecten zoals beschreven in de voorgaande hoofdstukken. Hierna volgt de beschrijving en de onderbouwing van de deelprojecten. Het hoofdstuk sluit af met een beschrijving van het participatieproces, de kostenraming en de gemeentelijke dekking.

Sinds 2010 werkt de provincie Noord-Holland met het OV-knooppuntenprogramma aan de integrale aanpak van OV-knooppunten. De doelstellingen van het OV-knooppuntenprogramma zijn:

I. Het optimaal benutten en versterken van de aanwezige, intrinsieke waarden van knooppunten en het vergroten van synergie tussen knooppunten op corridorniveau;
II. Verbeteren van stationsomgevingen als comfortabel en optimaal functionerende schakel in de deur-tot-deur reis;
III. Beter benutten bestaande ruimte rondom stationsomgevingen;
IV. Verbeteren van stationsomgevingen als aantrekkelijke plek in de stad of dorp om te wonen, werken, leren, ondernemen en verblijven.

Het stedelijk gebied van Alkmaar en Heerhugowaard op De Zaancorridor ontwikkelt zich als een stedelijke schakel tussen de Metropoolregio Amsterdam en Noord-Holland Noord. Heerhugowaard 'kiest voor ontwikkeling bij haar knooppunt' en ontwikkelt vanuit dat perspectief het stationsgebied met het Stadshart.
De ambitie van de gemeente is om het stationsgebied te laten transformeren tot een hoogwaardige entree en een dynamisch, stedelijk knooppunt in de stad. Met de structuurvisie uit 2013 en de consistente opeenvolgende besluitvorming wordt daar al jaren stapsgewijs uitvoering aan gegeven.
Door de opwaardering en transformatie van het stationsgebied ontstaat zo een stedelijk knooppunt met regionale voorzieningen, dat complementair en versterkend is ten opzichte van het Stadshart en daarmee een onderscheidende plek aan De Zaancorridor. Het stationsgebied zal dan vooraleerst beter bereikbaar moeten zijn voor de voetganger, de fieter en de automobilist en met een hoogwaardige verblijfskwaliteit. Uiteindelijk zal een levendige mix van wonen, werken, leren, recreëren en reizen van het Heerhugowaardse knooppunt de 'moderne stad' maken die het provinciale OV-knooppuntenbeleid 'Maak Plaats!' beoogt.

De ambitie voor het Heerhugowaardse stationsgebied is in de structuurvisie vertaald naar drie opgaven die naadloos aansluiten op de doelstellingen van het programma OV-knooppunten. Ze zijn als volgt samen te vatten:

1. Het verbeteren van de uitstraling en samenhang van de openbare ruimte.
2. Het duurzaam oplossen van de verkeersknoop, met een verkorting van de deur tot deur reistijd voor voetganger en fiets en een vermindering van de barrièrewerking van het spoor.
3. Het toevoegen, intensiveren en mengen van stedelijke functies in de nabijheid van het station.

De gemeente heeft stapsgewijs gewerkt aan de ontwikkeling van het stationsgebied. Recentelijk zijn diverse gemeentelijke projecten in de openbare ruimte gerealiseerd, gebouwtransformaties tot stand komen en nieuwe marktinitiatieven dienen zich momenteel aan. Het stationsgebied heeft een grote ontwikkelpotentie die heeft uitgenodigd tot vele vastgoedinvesteringen, maar grote delen van de openbare ruimte en de bereikbaarheid staan hier in schril contrast mee. Ze voldoen niet aan de lokale ambitie, noch aan de ambitie als betekenisvolle locatie aan de Zaancorridor. In het stationsgebied is de verblijfskwaliteit ondermaats en wordt een soepele deur tot deur reis beperkt. Na jaren van stapsgewijze ontwikkeling is de volgende stap in deze knooppuntontwikkeling een fase waarin deze achterstand wordt ingelopen.

Door in deze fase te starten met de aanpak van de openbare ruimte met de primaire routes van en naar het NS-station, worden ook de voorwaarden geschapen om nieuwe vastgoedinvesteringen goed in te bedden in hun omgeving. Zij dragen op hun beurt bij aan het toevoegen en intensiveren van stedelijke functies en brengen nieuwe

financieringsconstructies in de gebiedsontwikkeling op gang. De volgende fase, de herontwikkeling van het Stationsplein en het NS-station komen zo ook dichterbij. Dat is allemaal relevant voor de knoopwaarde van het stationsgebied, waarbij onder andere snellere en directere spoorverbindingen een doel zijn.

De gemeente hanteert een faseringsstrategie waarbij het uitgaat van een groeimodel met deelprojecten als volledige en functionele tussenstappen: elke tussenstap vormt een geheel met als uitgangspunt dat als het bij deze tussenstap blijft, er toch een functionerend en samenhangend geheel resteert. Daarbij worden deelprojecten gezocht die versnelling kunnen aanbrengen in de totale ontwikkeling, om de kans op een volgende stap te verhogen. Met deze gefaseerde uitvoeringsstrategie blijft de opwaardering en transformatie van het Heerhugowaardse stationsgebied zowel inhoudelijk als financieel beheersbaar, en ook ambitieus.

De beoogde fasering is opgedeeld in deelprojecten. In dit hoofdstuk worden de deelprojecten beschreven in fase 1, die een scope van vijf jaar heeft. Deze fase is relevant want het is dezelfde termijn die gekoppeld is aan de subsidieregeling in het kader van het provinciaal OV-knooppuntenprogramma. Voor deze eerste fase heeft Arcadis de kosten voor de deelprojecten geraamd, in samenwerking met het gemeentelijk ingenieursbureau en Movares. De voor gemeente, ingenieursbureaus en provincie gestandaardiseerde en gebruikte SSK-ramingsmethodiek is van toepassing.

Het hoofdstuk sluit af met de beschrijving van de gemeentelijke dekking in relatie tot de gebiedsontwikkelingsstrategie.



Fase 1, de volgende stap in de Heerhugowaardse knooppuntontwikkeling. *De verbetering van de deur tot deur reis en een kwaliteitssprong in de openbare ruimte verbinden slim en pragmatisch al gerealiseerde en in voorbereiding zijnde (vastgoed) ontwikkelingen: zo wordt meerwaarde gecreëerd, zijn kosten, dekkingsbronnen en opbrengsten met elkaar in relatie te brengen en draait het vliegwiel voor een optimaal effect.*

Scope van projecten, relevant voor een subsidieaanvraag

De eerste fase omvat de navolgende drie projecten:

- **De route van het NS-station naar het Stadshart, de woongebieden en werklocatie Beveland.**
  Dit betreft de opwaardering van de nog niet opgeknapte openbare ruimte van de primaire routes van en naar het NS-station. De nadruk ligt op een groot deel van het Stationsplein met de route naar het Stadshart. Voetganger en fiets krijgen op het Stationsplein een verbeterde positie en de automobilist profiteert van een betere doorstroming. De openbare ruimte wordt ingericht conform kwaliteitsniveau van het Stadshart en zoals gedeeltelijk al aangelegd langs de Industriestraat: groener, voornamelijk gebakken klinkers en klimaatadaptiever.

  De veiligheid en bereikbaarheid van het NS-station voor langzaam verkeer leidt tot een verbeterde deur tot deur reis. Met de kruispuntoplossingen op de Zuidtangent worden barrières geslecht, verbindingen directer, de routes voor al het verkeer aangenamer en neemt de veiligheid toe.

- **De openbare ruimte en bereikbaarheid van de Langedijker zijde van het stationsgebied**
  Een veiligere en directere verbinding tussen de Langedijker zijde van het Stationsgebied en de ontwikkellocaties aan de Gildestraat (o.a. rondom het hotel, de grootschalige ontwikkellocatie van BPD en het nieuwe Oogcentrum Noordholland).

- **Het toevoegen, intensiveren en mengen van stedelijke functies**
  In het Heerhugowaardse stationsgebied zijn diverse nieuwe ontwikkelingen ophanden. De komende vijf jaren zullen het Oogcentrum en woningbouwontwikkelingen nabij het NS-station ontwikkeld kunnen worden.
  Voorbereidende, faciliterende werkzaamheden voor de wateropgave zijn nodig om ruimte te geven aan de uitvoering van alle activiteiten in deze eerste fase. Het water is een barrière voor toekomstige vastgoed-ontwikkelingen, de herinrichting van de openbare ruimte en de nieuwe hoofdwegen-structuur.

De openbare ruimte en de primaire routes op grote delen van het Stationsplein, de route naar het Stadshart, de Zuidtangent en de verbinding met de Gildestraat en ontwikkellocatie Broekhorn-De Scheg zijn van belang voor een verbeterde deur tot deur reis. Een aantrekkelijkere openbare ruimte wordt bovendien gezien als vliegwiel om marktinitiatieven op een kwalitatieve wijze tot ontwikkeling te laten komen en daarmee de totale knooppuntontwikkeling van Heerhugowaard als ‘moderne stad’ aan De Zaancorridor. De meest concrete nieuwe vastgoedontwikkelingen grenzen ook aan deze vernieuwde openbare ruimte.

Bovendien is het in deze openbare ruimte en zijn het deze routes waar het Slimme Energienet Heerhugowaard aangelegd zal moeten worden.

Ten opzichte van de beschrijving en opsomming van projecten op bladzijde 33 ‘Fasering’ is de spooronderdoorgang niet opgenomen in de scope van projecten. De gemeente neemt deze op verzoek van de provincie hier niet in op. Dat laat onverlet dat de door de gemeente opgebouwde en gevoteerde reserve van € 18,6 miljoen, inclusief co-financiering door het rijk, onderdeel van de integrale gebiedsontwikkeling vormt en in fase 1 zal worden uitgevoerd. De spooronderdoorgang is namelijk de oplossing voor een verbeterde afwikkeling van het auto- en langzaam verkeer op de Zuidtangent, de N242 en het stationsgebied.



De deelprojecten van fase 1 *richten zich op de opwaardering van de openbare ruimte van de primaire routes van en naar het NS-station. Het gaat daarbij om het verbeteren van de uitstraling en samenhang van de openbare ruimte en het duurzaam oplossen van de verkeersknoop ten behoeve van een verbeterde deur tot deur reis. De spooronderdoorgang is gefinancieerd door de gemeente en het rijk en zal ook in deze eerste fase uitgevoerd worden.*



Het verbeteren van de uitstraling en samenhang van de openbare ruimte

Het duurzaam oplossen van de verkeersknoop

De route van het NS-station naar het Stadshart, de woongebieden en werklocatie Beveland

Met de route van het NS-station naar het Stadshart en Beveland wordt het stationsgebied beter verankerd in de stad. Het levert betere verbindingen op tussen het stationsgebied en de woongebieden, werklocaties en voorzieningen. Dit vormt dé prioritaire verbinding van het stationsgebied als entree en visitekaartje van de stad met goede deur tot deur reizen voor alle verkeersdeelnemers. De vele arbeidsplaatsen van werklocatie Beveland komen bovendien 'dichterbij' het NS-station te liggen. De opwaardering en vergroening van de openbare ruimte en de verkeersveiligheid voor langzaam verkeer op deze route is het vliegwiel om het hele stationsgebied op de kaart te zetten en marktinitiatieven goed ingebed tot ontwikkeling te laten komen. Tevens grenzen deze deelprojecten aan de volgende fase: het NS-station en Stationsplein. De langzaam verkeer routes in het Stadshart naar Stationsgebied hebben recent een betere uitstraling en groene samenhang gekregen. Op de hoek Westtangent-Zuidtangent ontwikkelen we bovendien komende jaren een nieuw gebouw waarmee de verbinding tussen Stadshart en Stationsgebied verder vormgegeven wordt. Met dat gebouw wordt ook de openbare ruimte ingericht.

Deze projecten dragen bij aan het verbeteren van de uitstraling en samenhang van de openbare ruimte en het duurzaam oplossen van de verkeersknoop. In het provinciaal programma OV-Knooppunten wordt daarmee aansluiting gevonden op een opwaardering van de openbare ruimte van het OV-knooppunt en een betere verbinding met het Stadshart. Door de realisatie van een geregeld kruispunt Zuidtangent-Stationsplein optimaliseren de verbindingen in de stad voor voetgangers, fietsen én auto's en wordt deze voor alle verkeersmodaliteiten veiliger. De doorstroming van het busverkeer verbetert door de verkeersregelinstallaties, een ander belangrijk provinciaal beleidsuitgangpunt. Dit verbetert de stationsomgeving naar een comfortabel en optimaal functionerende schakel in de deur-tot-deur reis. Het stationsgebied wordt met de uitvoering van deze deelprojecten op korte termijn al een hoogwaardige, aantrekkelijke entree van de stad, dat reizigers verleidt tot een bezoek, waar voetgangers en fietsers meer prioriteit krijgen en de auto buiten de hoofdwegenstructuur vaker te gast is. Het vormt een samenhangend verblijfsgebied met het Stadshart. Het optimaal benutten en versterken van de aanwezige, intrinsieke waarden van het Heerhugowaardse knooppunt door vergroening, verduurzaming en klimaatadaptief ontwerp is uitgangspunt. Het is de basis en inspiratie om tot een intensivering en mix van nieuwe stedelijke ontwikkelingen te komen.

De mogelijke herontwikkeling van het NS-station en Stationsplein in de volgende fase zullen daar vroegtijdig van profiteren.

1A Stationsplein

Opwaardering van het huidige profiel van het Stationsplein naar een profiel vergelijkbaar met een hoofdwinkelstraat. Door de 'knip' in de openbare ruimte nabij de Stationsweg wordt doorgaand gemotoriseerd vervoer voortaan voorkomen. Hiermee verbetert de aantrekkelijkheid en de verkeersveiligheid voor alle verkeersdeelnemers. Meer prioriteit wordt gelegd op het langzaam verkeer en de auto (nog slechts bestemmingsverkeer) is meer te gast. Vergroening, klimaatadaptief ontwerp en een hogere verblijfskwaliteit staan centraal. De deur tot deur reis wordt veiliger en directer. De inrichting van dit deel van het Stationsplein kan vooruit lopen op de ontwikkeling van fase 2: het NS-station met vastgoedontwikkeling.

1B Kruising Zuidtangent – Stationsplein

Aanpassing van het huidige gevaarlijke, te drukke ongeregelde kruispunt, door het toevoegen van een verkeersregelinstallatie. De doorstroming voor autoverkeer en meer veiligheid door een geregelde oversteekbaarheid voor het langzaam verkeer zijn hét sprekende resultaat vanuit het participatieproces. Het materiaalgebruik op dit kruispunt duidt de prioriteit voor langzaam verkeer meer aan en de doorgaande asfalt-barrière wordt doorbroken. Hiermee verbetert de verkeersveiligheid, de doorstroom van de Zuidtangent, de oversteekbaarheid voor langzaamverkeer, de belevingswaarde (een groen welkom in Heerhugowaard) en wordt de functionele en stedenbouwkundige verbinding van het stationsgebied met de Boulevard gemaakt. Dit is een belangrijk kruispunt in de verbindingsroute voor langzaam-verkeer vanuit Heerhugowaard Zuid naar het station.

1C Zuidtangent tot Westtangent

Opwaardering van de openbare ruimte als onderdeel van de prioritaire langzaam-verkeersverbinding van en naar het station met de woonwijken, werklocatie Beveland op de Boulevard en het Stadshart. De voetpaden aan beide zijden van de Zuidtangent worden verbreed en het materiaalgebruik gelijk gesteld aan Stadshart en Stationsplein. De bermen en plantsoenen worden vergroend en bomen toegevoegd. Voor de automobilist is dit straks tevens de groene entree vanuit de woonwijken naar het Stationsplein en vanaf de N242 de stad in. Zo ontstaat ook op dit deel de gewenste consistente *parkway Zuidtangent* die loopt van N242 tot en met Stadshart en de ontsluiting vormt van het stationsgebied. Voor alle verkeersdeelnemers één consistent profiel van groen met bomen, voetpad in klinkers, fietspad, weg en (midden)bermen met bomen.

De Zuidtangent wordt een aangename route met een sterke relatie 'Stadshart-Boulevard-Stationsgebied' en veraangenaamt de deur tot deur reis. De drukke fiets- en wandelroute wordt herkenbaar, vanuit één gedeelde groene identiteit. Het is een groen welkom in Heerhugowaard en voor Heerhugowaard, ook voor de automobilist vanaf N242.





Deelproject 1A. *Opwaardering van het huidige profiel van het Stationsplein naar een profiel vergelijkbaar met een hoofdwinkelstraat.*





Deelproject 1C. *Opwaardering van de openbare ruimte als onderdeel van de prioritaire langzaamverkeersverbinding van en naar het station met de woonwijken, werklocatie Beveland op de Boulevard en het Stadshart.*





Deelproject 1B. *Kruising Stationsplein-Zuidtagent is nu een bottleneck in de bereikbaarheid van het stationsgebied. Het zeer onveilige kruipunt is een barrière in de deur tot deur reis en mist de kwaliteit van een verblijfsgebied voor het langzaam verkeer. Een volwaardige kruising met verkeerslichten t.b.v. de bereikbaarheid van het stationsgebied brengt daar verandering in. Er onstaat een compacter kruispunt waarmee de verblijfskwaliteit toeneemt en er meer ruimte ontstaat voor het langzaam verkeer.*



Het verbeteren van de uitstraling en samenhang van de openbare ruimte

Het duurzaam oplossen van de verkeersknoop

De bereikbaarheid en openbare ruimte Langedijker zijde stationsgebied

Ten westen van het spoor bevat het stationsgebied veel ontwikkelpotentie, getuige ook de vele marktinitiatieven die zich hier aandienen. Ten zuiden van de Zuidtangent, aan de Gildestraat, bevindt zich een ontwikkelgebied waar onder andere het Oogcentrum Noordholland haar plek heeft voorzien en BPD het resterende deel van de ontwikkeling van Broekhorn voor zijn rekening neemt. Het is voor het tot realisatie laten komen van al deze marktinitiatieven van belang om zo spoedig mogelijk de onderlinge bereikbaarheid te organiseren door de oversteekbaarheid van de Zuidtangent te verbeteren, de bereikbaarheid van en naar het NS-station vanuit Heerhugowaard, Langedijk en de regio (vanaf de N242) te verbeteren, de verkeersveiligheid voor alle langzaam verkeersdeelnemers te verbeteren en de kwaliteit van de openbare ruimte aan te laten sluiten op de hoogwaardige kwaliteit die ook van de marktinitiatieven wordt verlangd.

Het stationsgebied kent met de N242, het spoor, de Zuidtangent en Westtangent grote barrières in de bereikbaarheid, leefbaarheid en de (langzaam-) verkeersafwikkeling. Deze projecten dragen met name bij aan het duurzaam oplossen van die verkeersknoop. Op de kruispunten op de Zuidtangent zullen (bijna-)ongevallen waar automobilisten en langzaam verkeersdeelnemers bij zijn betrokken tot het verleden gaan behoren door het wegnemen van de ongeregelde oversteek van de Zuidtangent. De doorstroming voor de auto verbetert en dat vormt een positieve basis voor een mogelijke doorontwikkeling van de N242. Het afvangen van verkeer vanaf de N242 naar het NS-station van Heerhugowaard biedt in volgende ontwikkelingsfasen een kans. De deur tot deur reizen voor alle vervoers-modaliteiten en de inbedding van het stationsgebied in de stad verbeteren. De vertaling naar het provinciaal programma OV-Knooppunten is zo een vermindering van de barrièrewerking van het spoor en een betere toekomstige aansluiting van het stationsgebied op de N242. Langs de openbare ruimte van deze route positioneren de meeste nieuwe vastgoedontwikkelingen zich momenteel. De kwaliteit van de openbare ruimte zal aansluiten op de hoogwaardige kwaliteit die ook van de marktinitiatieven wordt verlangd. Het stationsgebied wordt met de uitvoering van deze deelprojecten op korte termijn al een hoogwaardige, aantrekkelijke entree van de stad. Het vormt zo de basis en inspiratie om tot een intensivering en mix van nieuwe stedelijke ontwikkelingen te komen.

1D Gildestraat

Opwaardering van de openbare ruimte. Van belang voor het ontwikkelgebied met onder andere het hotel-restaurant, de bestaande kantoren, Koninklijke VISIO (instituut voor blinden en slechtzienden), het nieuw te bouwen Oogcentrum en de afronding van de grootschalige binnenstedelijke werklocatie Broekhorn-De Scheg door BPD naar een mogelijk gemengd stedelijk gebied. In de opwaardering van de openbare ruimte worden fiets- en voetpaden voor de ontsluiting van het langzaam verkeer vanuit de omgeving toegevoegd. Veilig, herkenbaar en gescheiden van het gemotoriseerd verkeer. Het betreft fiets- en wandelroutes die vanuit Broekhorn-De Scheg naar het stationsgebied lopen en routes van het NS-station naar de (zorg)voorzieningen aan de Gildestraat. Het ruimtelijk beeld is identiek aan de Industriestraat en zorgt voor samenhang en een groene identiteit. De ontwikkellocaties langs de Gildestraat en Broekhorn-De Scheg (feitelijk op zeer korte afstand van het NS-station) worden zo verbonden met het NS-station; de barrière van de Zuidtangent wordt daarmee geslecht.

1E Kruising Gildestraat - Zuidtangent – Industriestraat

Het toevoegen van een middenberm voor de doorstroom op de Zuidtangent, betekent minder toekomstige terugslag op de N242 van verkeer dat Heerhugowaard in rijdt omdat er geen conflicten meer zullen zijn door links-afslaand verkeer. De kleinere dimensionering van het kruispunt betekent een groenere inrichting en een consistent ‘groen welkom in Heerhugowaard’, zowel voor de automobilist als voor de belevingswaarde van de fietser en voetganger.

1F Verbinding Gildestraat – Industriestraat

Ontsluiting (brugdek op maaiveldniveau) van langzaam verkeer en bestemmingsverkeer vanaf de N242 en Langedijk. Bovendien de verbinding voor verplaatsingen binnen het stationsgebied, waaronder het P+R terrein en Industriestraat. Een veilige route voor langzaam verkeer, waarbij de huidige gevaarlijke situaties door afdekongevallen bij het oversteken van de Zuidtangent verleden tijd zullen zijn. De deur tot deur reis vanuit Langedijk wordt verkort en veiliger. De ontwikkellocaties langs de Gildestraat en Broekhorn-De Scheg worden zo veilig verbonden met het NS-station; de barrière van de Zuidtangent wordt daarmee geslecht.

1G Industriestraat

Opwaardering van de openbare ruimte. Het fiets- en voetpad zijn deels al opgeknapt, het betreft hier het resterende deel, inclusief herinrichting van de rijbaan. De bermen zijn duurzaam en klimaat adaptief ingericht en bieden ruimte voor het Slimme Energienet Heerhugowaard, waar nieuwe vastgoedontwikkelingen op aansluiten.





Deelproject 1D, 1E, 1F en 1G. *De verbindingen tussen de Industriestraat met het NS-station en de Gildestraat met de gebiedsontwikkeling van BPD. Langs deze as vinden bovendien nieuwe vastgoedontwikkelingen plaats.*





Deelproject 1D, 1E, 1F en 1G. *De verbindingen tussen de Industriestraat met het NS-station en de Gildestraat met de gebiedsontwikkeling van BPD. Langs deze as vinden bovendien nieuwe vastgoedontwikkelingen plaats.*

Het toevoegen van intensiveren van stedelijke functies

De wateropgave en klimaatadaptatie

Het Heerhugowaardse stationsgebied moet meer een aantrekkelijke vestigingsplaats voor kennisintensieve bedrijvigheid, (hoofd)kantoren van provinciaal en regionaal georiënteerde organisaties en stedelijke voorzieningen worden: een gemengd stedelijk gebied. In de afgelopen jaren hebben grote werkgevers zich in het stationsgebied gevestigd, inclusief stedelijke functies van regionale betekenis. Er is nieuwbouw gepleegd rondom het station en plekken zijn getransformeerd naar kantoor- en zorgfuncties. De eerste nieuwe woonprojecten zijn bovendien gestart. Conform het provinciaal programma OV-Knooppunten en de lokale beleidsvoornemens zal het Heerhugowaardse stationsgebied moeten doorontwikkelen naar een hogere stedelijke dichtheid, met meer functies en voorzieningen in de nabijheid van het station. De potentie van het Heerhugowaardse stationsgebied kan de komende vijf jaar zo'n 400 woningen binnen 300 meter van het NS-station zijn. De mogelijke plancapaciteit aan woningen binnen 1.200 meter van het NS-station kent vanzelfsprekend een grotere omvang maar ook een verdere planhorizon. Deze mogelijke ontwikkelingen zijn deels onderdeel van de harde plancapaciteit van de regio en deels als OV-knooppuntlocaties onderdeel van de actualisering van de regionale woningbouwbehoefte.

De regionale, gemeentelijke en provinciale ambitie om tot directere en frequentere treinverbindingen te komen hangt hier mee samen. Met de ruimtelijk-economische toekomstmodellen voor de regio in het achterhoofd is een frequentere en directere dienstregeling tussen het stedelijk hart van Regio Alkmaar en de Metropoolregio Amsterdam van belang. Daarmee wordt op een duurzame wijze invulling gegeven aan de schakelfunctie die de regio heeft tussen metropoolregio en Noord-Holland Noord. Het kiezen voor knooppuntontwikkeling is belangrijk: dynamiek en ontwikkeling van knooppunten langs De Zaancorridor, vormen de basis voor het beter benutten van het spoor en een hoogfrequente en meer directe dienstregeling in de toekomst.

Marktinitiatieven ondersteunen

Het masterplan dat wordt opgesteld bevat de eerste stedenbouwkundige randvoorwaarden voor mogelijke vastgoedontwikkelingen. In een gefaseerde gebiedsontwikkeling liggen voortdurend uitdagingen in de afstemming van het ontwerp voor de openbare ruimte met mogelijke particuliere ontwikkelingen. Op die plekken waar zich marktinitiatieven manifesteren begeleidt de gemeente deze pro-actief. Het gaat daarbij onder andere om 'kwaliteit en samenhang in het gebied borgen', 'samen de optimalisatie in ontwikkel-mogelijkheden onderzoeken' en het nastreven van 'slimme faseringen'.

W. De Wateropgave en klimaatadaptatie

De opgave om het watersysteem in Heerhugowaard op het schaalniveau van de polder en gemeente toekomstvast, robuust en klimaatbestendig te maken raakt op korte termijn al het stationsgebied. Klimaatadaptief ontwerpen (hittestress, wateroverlast) wordt de komende jaren meer en meer randvoorwaardelijk voor gebiedsontwikkeling. Zowel nieuwe wet- als regelgeving, als (gedecentraliseerde) regionale bestuursakkoorden zullen gemeenten en ontwikkelende partijen verplichten ontwikkelingsinitiatieven klimaatrobuust te ontwerpen en realiseren. Die opgave wordt voor de polder Heerhugowaard de komende jaren nader onderzocht.

Voor het stationsgebied geldt in dat kader al dat de huidige waterloop Westertocht ontwikkelingen frustreert: het water is een barrière voor de herinrichting van de openbare ruimte, de nieuwe hoofdwegenstructuur en toekomstige vastgoed-ontwikkelingen bij het NS-station. Door het water te verleggen langs de Westtangent worden bovendien belemmeringen weggenomen in de verbinding tussen NS-station en de Industriestraat met de Gildestraat en de ontwikkellocatie van Broekhorn-De Scheg. In een mogelijke tweede fase (NS-station met voorzieningen, perronopgangen en woningbouw; marktverkenning is gestart) is het verleggen van het water ook randvoorwaardelijk. Daarmee is het conform ontwikkelingsstrategie een no regret maatregel.

De wateropgave vindt in de eerste vijf jaar plaats. De lasten die voortkomen uit de benodigde investering voor de wateropgave zijn met raadsbesluitvorming geactiveerd en daarmee gedekt. De wateropgave wordt derhalve niet opgevoerd als subsidiabel project, maar wordt wel in de scope opgenomen.

Toelichting maatschappelijk draagvlak

In een vervolg op de interactieve beleidsontwikkeling rondom de structuurvisie uit 2013 heeft de gemeenteraad september 2016 opdracht gegeven om de ontwikkeling van het stationsgebied verder ter hand te nemen. Een ontwikkeling die stap voor stap zal plaatsvinden, waarbij het nieuwe masterplan straks een actueel kader vormt. Twee klankbordgroepen adviseren de gemeente over gesignaleerde knelpunten en oplossingen, kansen, ambities en natuurlijk de door hen gewenste toekomst van het Heerhugowaardse stationsgebied. Het advies van de klankbordgroepen is eind 2017 verwerkt in het concept-masterplan en is daarmee onderdeel geworden van besluitvorming door B&W en de raad. Het is de basis voor breed draagvlak voor knooppuntontwikkeling in de gemeente.

En het is meer. Er is de afgelopen maanden veel meer in het stationsgebied aan het ontstaan: met het door de raad gevraagde participatieproces is er een actieve gemeenschap van initiatiefnemers ontstaan die ook samen tot nieuwe initiatieven komen, bijvoorbeeld in het zoeken naar intensiever ruimtegebruik rondom de parkeeropgave.

Verloop van de participatie

Tegelijk met verdichting en functiemenging in een stapsgewijs aan te leggen meer samenhangende openbare ruimte, is een belangrijk onderdeel van de ontwikkeling van het Heerhugowaardse OV-knooppunt het komen tot een toekomstbestendige oplossing voor de hoofdwegenstructuur. Dat heeft het participatieproces van begin af aan gedomineerd. De complexe terminologie die gepaard gaat met een beleidsstrategie van knooppuntontwikkeling is vanzelfsprekend niet een-op-een dezelfde taal die gesproken wordt in participatieprocessen. Begin 2017 werd met het presenteren van 'een praatplaat' het startsein gegeven voor het participatieproces; ondernemers, bewoners en belangenorganisaties hebben zich toen opgegeven voor twee klankbordgroepen. De stedenbouwkundigen van KuiperCompagnons vertalen sindsdien het creatieve proces naar ontwerpen en er is een onafhankelijke voorzitter die discussies in de klankbordgroep-bijeenkomsten begeleidt. Heel 2017 en tot in 2018 zijn de klankbordgroepen bijna maandelijkse bijeen gekomen. Het ambtelijk projectteam is bovendien nagenoeg iedere woensdagochtend beschikbaar in lunchroom Plein 8, aan het Stationsplein. Iedereen met vragen, ideeën en opmerkingen is daar altijd welkom voor een kop koffie en een goed gesprek. Ook is er een digitale nieuwsbrief gelanceerd met een flink aantal abonnees en op het gemeentelijke YouTube-kanaal zijn toekomstbeelden en studies terug te vinden.

De klankbordgroepleden buigen zich over een op te stellen schetsontwerp-masterplan voor het stationsgebied. Uiteindelijk wordt in gezamenlijkheid in zo'n masterplan een beeld geschapen van hoe het stationsgebied er in de toekomst kan uit kan zien en geeft het richting aan lopende en toekomstige initiatieven. Het stationsgebied is een complexe omgeving en het kost tijd om tot een masterplan te komen. Want er is niet alleen een opgave voor de hoofdwegenstructuur, er zijn ontwikkelaars die zich melden, ondernemers die ideeën hebben en de samenwerking met de spoorpartijen en provincie krijgt op de achtergrond steeds meer vorm.

Het samen nadenken over een nieuwe, groenere openbare ruimte met een toekomstvaste oplossing voor de hoofdwegenstructuur is in de klankbordgroepbijeenkomsten nauwkeurig en veelomvattend op inhoud gevoerd. Op basis van de inbreng uit de klankbordgroepen is bijvoorbeeld de eerder gepresenteerde 'praatplaat' navenant gewijzigd naar een gedragen oplossing. De klankbordgroepleden en bezoekers van Plein 8 zijn eensluidend in hun mening: veilige en snelle verbindingen in de stad voor alle verkeersdeelnemers en een groenere aantrekkelijkere openbare ruimte kunnen opgelost worden wanneer keuzen gemaakt worden voor een betere toekomstige hoofdwegenstructuur. Met elkaar zoeken naar consensus over een toekomstbestendige oplossing voor de hoofdwegenstructuur is daarom al snel in het participatieproces door nagenoeg iedereen als een belangrijke voorwaarde genoemd. De klankbordgroepen hebben aangegeven dat er een oplossing moet komen voor congestie en onveilige kruispunten. Leefbaarheid en veiligheid zijn voor de klankbordgroepleden vervolgens belangrijke aspecten geweest om tot oplossingen voor het stationsgebied te komen. Die keuze geeft nu duidelijkheid en vormt de randvoorwaarde in het uiteindelijke masterplan om tot een meer eenduidige inrichting te komen: een groen welkom met hoge belevingswaarde in een in elkaar overlopend stedelijk Heerhugowaards stationsgebied en Stadshart.

Geconcludeerd mag worden, dat vanuit de participatie naar voren is gekomen dat de hoofdwegenstructuur een verkeerskundige oplossing vereist ten behoeve van doorstroming en bereikbaarheid, maar dat er ook veel waarde wordt gehecht aan veiligheid voor het langzaam verkeer en een Heerhugowaardse groene inpassing. Dat alles wordt gezien als randvoorwaarde om nieuwe initiatieven te laten ontplooien en zittende ondernemers en bewoners zekerheid te geven. De kennis van ondernemers, bewoners en anderen hebben in dit participatieproces geleid tot een gedragen én professioneel getoetste oplossing voor de hoofdwegenstructuur en veel draagvlak voor vergroening en het beter functioneren van het Heerhugowaardse knooppunt.



Participatie. *Het Masterplan Stationsgebied Heerhugowaard wordt samen met klankbordgroepen van bewoners, ondernemers en maatschappelijk middenveld opgesteld. Stedenbouwkundig adviesbureau Kuiper Compagnons, de ingenieurs, ontwerpers en architecten van Grontmij (nu Sweco), Movares en Arcadis, de verkeerskundigen van Goudappel Coffeng en de participatie-experts van Awareness ondersteunen de gemeente. ProRail, provincie, Ministerie van I&W en NS zijn door value engineeringsessies betrokken om hun belangen in te brengen. Daarbij toetsen en adviseren Koninklijke Visio en Oogvereniging Noord-Holland het masterplan vroegtijdig op toegankelijkheid. Eind 2018 is het masterplan gereed voor besluitvorming.*

Kosten

De kosten van de deelprojecten in deze fase 1 zijn middels de SSK-methodiek geraamd door een planeconoom van Arcadis in samenwerking met het Ingenieursbureau en de planeconomen van de gemeente Heerhugowaard op het niveau dat passend is voor deze fase.

De totale kosten van de deelprojecten uit de eerste fase bedragen (afgerond) € 11,6 mio. Dat is voor de komende vijf jaar en exclusief de kosten voor de spoorondergang die voor rekening komen van de gemeente en het rijk.

De gemeentelijke investeringsbereidheid in een stap voor stap knooppuntontwikkeling

De gemeente Heerhugowaard heeft zich de afgelopen jaren voorbereid op een veranderende realiteit in gebiedsontwikkeling. Er is financieel en qua grondstrategie een basis gelegd om binnenstedelijke projecten geschikt te maken voor een meer vraaggerichte benadering van gebiedsontwikkeling. Als schakel tussen de metropoolregio en Noord-Holland Noord heeft de gemeente ontwikkelruimte voor wonen en voorzieningen en is er veel economische dynamiek binnen de gemeentegrenzen. De komst van nieuwe (zorg-) voorzieningen, infrastructurele projecten en de nadrukkelijke positionering van de gemeente binnen De Zaancorridor zijn allemaal voorbeelden van dit perspectief voor de stad. Het Heerhugowaardse Stationsgebied is daar de binnenstedelijke motor van. Met de Voorjaarsnota 2016 heeft de Heerhugowaardse gemeenteraad de eerste financiële kaders voor knooppuntontwikkeling vastgelegd. De gemeenteraad heeft bovendien eind 2016 met haar ontwikkelingsstrategie toegelicht hoe een stapsgewijze gebiedsontwikkeling er uit ziet en wat de rol van de gemeente daarin is.

De totale kosten van de deelprojecten uit de eerste fase bedragen (afgerond) € 11,6 mio. Dat is voor de komende vijf jaar en exclusief de kosten voor de spooronderdoorgang die voor rekening komen van de gemeente en het rijk.

Oude verdienmodellen in gebiedsontwikkeling zijn eindig. De economie van de stad en het denken in exploitatiestromen in de stad worden belangrijker en zullen vaker dan 'verdienen op grond', centraal komen te staan in gebiedsontwikkeling. Het opbrengend vermogen van te ontwikkelen gebieden wordt dus niet langer enkel en alleen gevonden in grond- en vastgoedontwikkeling. Dat is van belang voor knooppuntontwikkeling, want de gemeente heeft daar weinig grondeigendom in te brengen. Het instrumentarium van een integraal ontwikkelingsgericht bestemmingsplan vol regels en normen, met dito beeldkwaliteitsplan en exploitatieplan en ook de toepassing van de Wet voorkeursrecht gemeenten (Wvg) zijn niet op de oude wijze van toepassing op de herontwikkeling van het Heerhugowaardse stationsgebied. Er zal meer vraaggericht en flexibeler gehandeld worden in deze gebiedsontwikkeling. Opbrengst uit grond' is nog altijd belangrijk voor de gemeente, maar niet langer de alles bepalende drijfveer. Dat betekent onder andere dat met de Structuurvisie Stationspark Heerhugowaard (2013) en het Masterplan Stationspark Heehugowaard (eind 2018) niet in star vastomlijnde eindplannen gedacht wordt, maar wordt ingezet op een strategie waarbij vanuit een flexibele, open houding de markt uitgenodigd wordt om met de gemeente kansen in knooppuntontwikkeling te verzilveren. Daar hoort een heldere consistente bestuurslijn van 'kiezen voor knooppuntontwikkeling' en 'de knooppuntontwikkeling ter hand nemen' bij.

Duidelijke communicatieve strategieën zoals de gebiedsbranding, de investeringsbereidheid van de gemeente en het bieden van flexibiliteit in ontwikkelingskansen zijn sleutels tot succes. De vele marktinitiatieven in het Heerhugowaardse Stationsgebied en de recente grond- en opstalverwervingen door marktpartijen vormen nu al voorbode op een goede eerste oogst.

Gemeentelijke dekking

Het integraal ineens ontwikkelen van het gehele stationsgebied, met dito financiële risico's is niet meer van deze tijd. Gebiedsontwikkeling is niet meer voor langere tijd vooruit dicht te rekenen. Het is veel meer een stip aan de horizon met een flexibele, adaptieve ontwikkelingsstrategie, waarin investeringsbeslissingen stapsgewijs worden genomen: soms kleinschalige projecten, dan weer omvangrijker en soms projecten met meer risico. Maar altijd doordacht. De gemeente Heerhugowaard denkt met de 'businesscase' van knooppuntontwikkeling vanuit een toekomstige gebiedsexploitatie met zijn eindgebruikers, cashflows en kwaliteiten. Daarin zit waarde die kan worden ingezet om de komende jaren het stationsgebied te transformeren. Daar heeft de gemeenteraad in haar opdracht uit 2016 ook om gevraagd. Om een complexe gebiedsontwikkeling hanteerbaar te houden zijn het kiezen van de juiste schaal, fasering en looptijd belangrijke voorwaarden.

De gemeentelijke 'investeringsbereidheid' binnen de stapsgewijze ontwikkelingsstrategie is onder te verdelen in directe dekking en indirecte dekking.

De 'businesscase' voor de spooronderdoorgang is daarbij een onontkoombare, zeer grote investering voor de gemeente. In 2016 is de reserve voor de ondertunneling van het spoor verankerd in de begroting: € 18,6 mio. Met de Voorjaarsnota 2016 heeft de Heerhugowaardse gemeenteraad zo de financiële kaders voor de spooronderdoorgang als randvoorwaarde vastgelegd. Dat is inclusief de bijdrage van het rijk van € 3,6 mio. De spooronderdoorgang valt buiten de scope van een subsidieaanvraag in het kader van het provinciaal OV-knooppuntenprogramma, maar is wel een publieke, randvoorwaardelijke investering van de gemeente.

Tegelijk met de kredietvotering voor de spooronderdoorgang, heeft de gemeenteraad de water- en klimaatopgave (toerekenbaar en ten gevolge van de gebiedsontwikkeling) geactiveerd. In 2016 is ook de reserve voor de ontwikkeling van het Stationsgebied gevormd en de beleidsbasis voor deze gebiedsontwikkeling door de raad vastgesteld. Het in relatie brengen van kosten en opbrengsten door middel van grondexploitaties is mogelijk in het stationsgebied. Het vaststellen van een grondexploitatie is voorbehouden aan de gemeenteraad en zal eind 2018 aan de raad voorgelegd worden. Ten slotte, in de structuurvisie voor het stationsgebied is de planeconomische en jurdische basis gelegd voor bovenwijkse en binnenplanse afdrachten. De binnenplanse afdrachten per vastgoedontwikkeling zijn voor de komende vijf jaar gebaseerd op de ontwikkeling van zo'n 400 woningen. De eerste bouwplannen zijn al in voorbereiding.

Relevant is dat met de door de raad vastgestelde ontwikkelingsstrategie, het denken in exploitatiestromen toegevoegd wordt aan de traditionele grondexploitatie als basis voor gebiedsontwikkeling. In de in dit document beschreven 'fase 1', acteren we op het samenbrengen van de werkzaamheden voor de spoorondertunneling met betere verbindingen in de stad voor alle verkeersdeelnemers, een betere samenhang van de openbare ruimte én koppelen we dat aan marktinitiatieven in het Stationsgebied. De bestemmingsreserve 'Ontwikkeling Stationsgebied' is dan een goede start, maar om uiteindelijk overwogen te kunnen besluiten hoe we gefaseerd tot uitvoering van het masterplan openbare ruimte moeten komen, zal onderzocht worden hoe de traditionele GREX (grondexploitatie) verrijkt wordt met GEX-denken (exploitatiedenken). Met dat laatste wordt de koppeling van publieke investeringskredieten met regulier onderhoud en co-financiering bedoeld. Ontwikkelingen in BBV-regelgeving en actualiteiten in fiscaliteiten zullen van invloed zijn op zo'n businesscase in gebiedsontwikkeling.

Het totaal aan beschikbare gemeentelijke dekking voor de komende vijf jaar, exclusief de spooronderdoorgang à 18,6 mio is (afgerond) € 5,9 mio.

Een subsidieaanvraag provinciaal OV- knooppuntenprogramma

Alle deelprojecten in fase 1 van de Heerhugowaardse knooppuntontwikkeling zijn ondeelbaar: zowel de door de gemeente en rijk aan te leggen spooronderdoorgang als de beschreven deelprojecten worden de komende jaren uitgevoerd. Afstemming met particuliere vastgoedontwikkelingen is van belang (naast de publieke investeringen is de omvang van particuliere investeringen in deze eerste fase een geschatte €100 mio.). Om tot een volledige dekking te komen voor de projecten in Fase 1 die in dit hoofdstuk staan beschreven vraagt de gemeente Heerhugowaard een subsidie (i.c. een 'aanvraag buiten uitvoeringsregel') aan bij het Knooppuntenprogramma van de Provincie Noord-Holland ter hoogte van €5,7 mio.

De gemeente heeft een bijdrage van het rijk voor de spooronderdoorgang. Reguliere andere (provinciale) subsidieregelingen zijn praktisch niet toepasbaar op deze eerste fase van knooppuntontwikkeling. De voorbereiding van de deelprojecten vraagt een dusdanige doorlooptijd dat er enkele jaren tijd tussen de verschillende projectfasen en uiteindelijke project-gunning zit.

Dat is niet conform de subsidie-vereisten van bijvoorbeeld de provinciale Brede Doel Uitkering (BDU). Om de deelprojecten na de reguliere voorbereidingsperiode om te kunnen zetten naar een te gunnen project zal er op voorhand een volledige dekking voorhanden moeten zijn; de provinciale bijdrage voorziet daarin. Dat laat onverlet dat om en nabij de periode van gunning, het Heerhugowaardse gemeentebestuur indien mogelijk gebruik zal maken van reguliere provinciale subsidieregelingen. De bijdrage vanuit het provinciale knooppuntenbeleid is in dit kader een onmisbare start van de volgende fase van ontwikkeling van het Heerhugowaardse stationsgebied.



Heerhugowaard
Stad van kansen

Parelhof 1 | Postbus 390 | 1700 AJ Heerhugowaard | Telefoon: 14072 | Internet: www.heerhugowaard.nl

Bijlage 2 Toetsing financiële bijdrage OV-knooppuntontwikkeling Heerhugowaard

In deze bijlage wordt getoetst of de plannen van de gemeente Heerhugowaard, zoals omschreven in de rapportage “OV-Knooppuntontwikkeling Heerhugowaard”, voldoen aan de voorwaarden voor een financiële bijdrage uit het provinciale budget voor OV-knooppunten. Er wordt gekeken naar de opgaven die er liggen voor het knooppunt, aan de doelstellingen van het programma OV-knooppunten, aan de urgentie/prioriteiten en tot slot aan de randvoorwaarden. Daarnaast wordt gekeken of er andere subsidiemogelijkheden zijn.

1.1 Opgaven

Het Stationsgebied oogt op dit moment nog teveel als ‘op- en uitstapplaats’ in plaats van een aangenaam gastvrij verblijfsgebied. De openbare ruimte is onsamenhangend, rommelig en meer het ongeplande resultaat van opeenvolgende ruimtelijke ontwikkelingen/bebouwing dan een aangenaam verblijfsgebied. Ook de verbinding met het Stadshart en andere delen van de gemeente schiet qua beleving, directheid en veiligheid tekort. Het NS-station heeft daarnaast op dit moment nog teveel een voor- en achterkant in plaats van de gewenste Heerhugowaardse en Langedijkse zijde.

De opgaven/problemen in het stationsgebied worden in de komende jaren integraal aangepakt door de gemeente. Er komt een aantrekkelijke uniforme inrichting van het stationsgebied met veel groen en een hoogwaardige materialisering. Langzaam verkeer krijgt op veel plekken prioriteit en fietsknelpunten worden opgelost. Woningbouwprojecten met honderden woningen zijn gepland in het stationsgebied.

1.2 Toetsing aan programmadoelstellingen

Het programma OV-knooppunten kent vier doelstellingen. Maatregelen/projecten waarvoor subsidie wordt aangevraagd moeten een bijdrage leveren aan één of meer van deze doelstellingen.

1. Het optimaal benutten en versterken van de aanwezige, intrinsieke waarden van knooppunten en het vergroten van synergie tussen knooppunten op corridorniveau;
2. Verbeteren van stationsomgevingen als comfortabel en optimaal functionerende schakel in de deur-tot-deur reis;
3. Beter benutten bestaande ruimte rondom stationsomgevingen;
4. Verbeteren van stationsomgevingen als aantrekkelijke plek in de stad of dorp om te wonen, werken, leren, ondernemen en/of verblijven.

Conform provinciebeleid waarbij nieuwe woningen zoveel mogelijk in de buurt van OV-knooppunten worden gebouwd zodat het groen gespaard blijft, is de gemeente voornemens in de komende jaren circa 1000 woningen te bouwen in het stationsgebied. Dit gebeurt op verschillende kleinschalige beschikbare locaties binnen het stationsgebied, waardoor de lege plekken worden gevuld en het stationsgebied beter wordt benut (doelstelling 3).

Het stationsgebied is momenteel een optelsom van verschillende bedrijven, woongebouwen en voorzieningen zonder structuur en verloren in een slecht functionerende en onaantrekkelijk ogende openbare ruimte. Een groot deel van de maatregelen is er dan ook op gericht de kwaliteit van de openbare ruimte in het stationsgebied te verbeteren. Er komt een consistente inrichting met veel ruimte voor groen en een materialisering die aansluit op die van het Stadshart. De huidige smalle trottoirs en fietspaden worden verbreed (doelstelling 4).

Momenteel vinden er op de kruispunten van de Zuidtangent relatief veel ongevallen plaats door afslaand autoverkeer en overstekende fietsers en voetgangers. Dit wordt verbeterd door een betere inrichting en materiaalgebruik en het aanbrengen van een VRI (kruispunt Zuidtangent-Stationsplein) (doelstelling 2).

1.2 Urgentie/prioriteit

Een ander criterium is de mate waarin het knooppunt bijdraagt aan een bestuurlijke, beleids- of gebiedsprioriteit:

1. de mate waarin het knooppunt ligt in een door GS vastgestelde prioritaire corridor;
2. de mate waarin het knooppunt bijdraagt aan urgente opgaven van de MRA, zoals:

    a. het benutten van investeringen in het spoor (PHS);
    b. bijdragen aan een integrale mobiliteitsopgave (Mirt NowA, Corridorstudie Amsterdam-Hoorn, Mirt Oostkant Amsterdam);
    c. de ontwikkeling van buitenpoorten (Metropolitaan Landschap);
    d. het verbeteren van de first en last mile (Mirt Stedelijke Bereikbaarheid);

3. de mate waarin het knooppunt prioriteit heeft binnen de Ruimtelijke Economische Ontwikkelstrategie (REOS) Noordelijke Randstad, Zuidelijke Randstad en Brainport Eindhoven;
4. de mate waarin het knooppunt bijdraagt aan het streven om minimaal 50% van de nieuw te bouwen woningen in Noord-Holland rond OV-knooppunten te bouwen;
5. de mate waarin het knooppunt bijdraagt aan het oplossen van een gebiedsgebonden urgentie (bijvoorbeeld de saneringsproblematiek in Zaanstad);
6. de mate waarin een project de mogelijkheid biedt een (eenmalige) kans te verzilveren.

Knooppunt Heerhugowaard ligt op een prioritaire corridor, de Zaancorridor. Binnen de Zaancorridor is Heerhugowaard geen prioritair knooppunt; PHS wordt op dit station niet ingevoerd. De stad is echter, samen met het nabijgelegen Alkmaar, wel een belangrijk regionaal centrum en een stedelijke schakel tussen de Metropoolregio Amsterdam en Noord-Holland Noord. Zo zijn rond het station, binnen een afstand van 1200 meter meerdere clusters van zorginstellingen gelegen, waaronder twee algemene ziekenhuizen, een oogcentrum en een huidziekenhuis. Het project draagt tevens bij aan het streven om minimaal 50% van de nieuwe woningen bij een knooppunten te bouwen.

Daarnaast wordt met het project een duidelijk momentum benut. De gemeente heeft zich in de afgelopen jaren geprofileerd met haar plannen voor de Zuidtangent en het stationsgebied. De gemeente heeft actief de markt benaderd en particuliere investeerders hebben zich enthousiast getoond om te investeren in woningbouwprojecten en voorzieningen in het gebied. Meerdere marktpartijen hebben inmiddels strategische grondposities verworven. Om dit te faciliteren moeten zowel de bereikbaarheid voor langzaam verkeer als de openbare ruimte ingrijpend verbeterd worden. Dit zal naar verwachting leiden tot een sneeuwbaleffect voor verdere investeringen, zowel particulier als publiek.

2 Financiële toetsing en andere subsidiemogelijkheden

2.1 Advies provinciaal planeconoom
De belangrijkste conclusies uit het advies van de planeconoom zijn:

-De begroting van de werkzaamheden laat een realistisch beeld zien.
-Zowel het objectrisico als de objectoverschrijdende risico's liggen op een acceptabel niveau. De hoogte van deze post is uiteraard afhankelijk van de complexiteit en de fase waarin het ontwerp zich bevindt. Het werk voor de 1e fase is op zich niet bijzonder complex.
-De algemene indruk van de provincie is dat de raming inhoudelijk goed en gedetailleerd is opgezet. Scopeveranderingen kunnen snel en gemakkelijk worden ingepast.

Op 16-10-2018 heeft de planeconoom aanvullende vragen gesteld aan de gemeente over de kostenraming. Deze vragen zijn afdoende door de gemeente beantwoord en de raming is op onderdelen aangepast, hetgeen heeft geresulteerd in een dekkingstekort dat € 100.000,- lager is.

De totale kosten voor de in de rapportage omschreven projecten/maatregelen bedragen € 11.571.000,-. De financiële dekking bedraagt € 5.867.241,-. Hieruit resulteert een tekort van € 5.703.759,-. Afgerond komt dit neer op een bedrag van € 5.700.000,-.

2.2 Andere subsidiemogelijkheden
Er heeft een check plaatsgevonden van eventuele andere subsidiemogelijkheden. De meest voor de hand liggende alternatieve budgetten om naar te kijken bij OV-knooppunten zijn de Uitvoeringsregeling Kleine Infra (voorheen BDU) en een eventueel fietsbudget. Vanwege de complexiteit en de lange doorlooptijd van het project is een subsidie Kleine Infra niet mogelijk. Een nieuwe subsidieregeling voor de fiets is er (nog) niet.

3. Randvoorwaarden
Aan een financiële bijdrage van de provincie voor OV-knooppunten worden de volgende voorwaarden gesteld:

1. De bijdrage van de provincie is maximaal 50% van de kosten van het totale publieke pakket aan maatregelen binnen een gebiedsontwikkeling:

   De bijdrage van de provincie is € 5.700.000,-, de geraamde projectkosten bedragen € 11.929.000,-. De aanvraag voldoet derhalve aan deze eis.

2. Er zijn geen reguliere alternatieve financieringsmogelijkheden (subsidies en regelingen);

   De quick scan van alternatieve financieringsmogelijkheden (zie bij 2.) heeft uitgewezen dat daar geen mogelijkheden zijn.

3. Het past binnen de regels van het TWIN-H project stedelijke vernieuwing rond OV-knooppunten en de wet- en regelgeving t.a.v. staatssteun.

   Het past binnen TWIN-beleidskader stedelijke vernieuwing uit 2010. Daarin wordt onder andere gesteld dat:

   De middelen bedoeld zijn voor OV-knooppunten en kunnen worden ingezet ten behoeve van:

- Functiemenging - wonen/ werken /voorzieningen. Verschillende functies genereren op verschillende tijden beweging in de openbare ruimte. Van belang is dat er op ieder tijdstip van de dag activiteiten zijn. Met voldoende activiteiten en beweging op straat ontstaat een gevoel van veiligheid en daardoor leefbaarheid;
- Goede (reizigers) voorzieningen zoals fietsenstallingen en parkeerplaatsen. Deze voorzieningen dienen bij voorkeur te worden geïntegreerd in de gebouwde omgeving door te stapelen (fietsenflat, parkeergarage) of door meervoudig grondgebruik;
- Fysieke investeringen die veiligheid creëren, bijv. gerelateerd aan (auto)verkeer op straat
- Goed functionerende en overzichtelijk ingedeelde openbare ruimte.

De sector Subsidies en Inkoop van de provincie heeft de aanvraag daarnaast getoetst aan de regels rondom staatsteun, en geconcludeerd dat daarvan geen sprake is.

4. Het effect van de investering moet binnen 5 jaar zichtbaar zijn.

   De werkzaamheden van fase 1 starten in 2018 en zijn in 2023 afgerond.

5. Het gaat niet om een bijdrage aan een spoorse doorsnijding of andere spoorse zaken;

   Onderdeel van de projectwerkzaamheden om het stationsgebied te verbeteren is de bouw van een tunnel onder het spoor op de Zuidtangent. De kosten hiervan bedragen € 17,8 mln. De tunnel wordt door de gemeente zelf gefinancierd en maakt derhalve niet deel uit van de subsidieaanvraag.

4. Advies

Geadviseerd wordt akkoord te gaan met een financiële bijdrage aan knooppunt Heerhugowaard, om de volgende redenen:

- Heerhugowaard heeft samen met Alkmaar een belangrijke stedelijke functie voor de regio, er liggen volop binnenstedelijke ontwikkelingsmogelijkheden en zowel gemeente als marktpartijen tonen de wil om te investeren en zo verdere ontwikkelingen op gang te brengen.
- Het gehele project levert een bijdrage aan het behalen van meerdere programmadoelstellingen.
- Van het project wordt een “vliegwieleffect” verwacht.
- De subsidieaanvraag voldoet aan de voorwaarden.

Heerhugowaard, 19 februari 2019

Geacht statenlid,

Bij de u onlangs toegezonden brief van Gedeputeerde Staten inzake de financiële bijdrage t.b.v. de OV-knooppuntontwikkeling in Heerhugowaard willen wij …, enkele noodzakelijke kanttekeningen plaatsen.
In algemene zin willen wij opmerken de ogenschijnlijk uitbundige uitlatingen van het college Heerhugowaard inzake het plan niet te kunnen steunen. Zeker als het gaat over het gevoerde overleg. Wij willen in dat verband verwijzen naar de u aangeboden brieven van ca. 25 zeer belanghebbende ondernemers. Voorts willen wij kanttekeningen plaatsen bij de aan u door GS aangeboden begeleidende brief.

Opmerkelijk is, dat het college Heerhugowaard een prachtige toelichting geeft op de plannen zonder daarbij één tekening te presenteren, waaruit dit zou kunnen blijken. “Absolute voorrang wordt verleend aan het langzame verkeer”, beweert het college, terwijl ca. 500 m voet- en fietspaden verdwijnen en mogelijk meer. Onderdeel van het stationsgebied is de belangrijkste westelijke uitvalsweg vanuit het centrum richting N 242 en Langedijk, de Zuidtangent, tevens de voornaamste toegangsweg tot het industriegebied De Zandhorst. In het begeleidend schrijven wordt dan aangegeven, dat de auto in dit gebied “te gast” is. Naar onze mening zijn dit onverenigbare keuzen. Als u de bijgevoegde tekening met nummer 1 ziet, zal u duidelijk worden hoe omslachtig via een zgn. lus de toegang tot het industrieterrein wordt. Zwaar vracht verkeer en al het overige bestemmingsverkeer komend vanaf de N 242 moet dan minstens driemaal voet- en fietspaden kruisen om de Industriestraat te bereiken, dat is de toegangsweg naar het industrieterrein. Behalve, dat daardoor de doorstroming aanzienlijk verslechtert, is dit beslist geen structureel veilige route voor het langzame verkeer te noemen. Dit geldt evenzeer voor het vertrekkende verkeer vanuit het industriegebied. Langzaam optrekkend vrachtverkeer met slecht zicht op de tunneluitgang moet invoegen op een vierbaansweg en dan vervolgens ook nog weven over twee rijstroken om de afslag Alkmaar op de N 242 te kunnen bereiken. Ook dat kan onmogelijk het predicaat “veilig” krijgen. Voorts willen wij nog wijzen op het met verkeerslichten in te richten kruispunt aan de oostzijde van het station. De wachttijden voor het doorgaande verkeer zijn daardoor per uur minstens 1,5 keer langer dan voor de huidige spoorwegovergang. Evenals aan de westzijde met de lus levert dit een aanmerkelijke vertraging op, waardoor de opmerking over een betere doorstroming niet is te handhaven.

In het stationsgebied en dan vooral aan de westzijde, de Industriestraat, worden woningbouwplannen ontwikkeld voor tenminste 300 woningen, alsmede kleine bedrijfsruimten in de onderbouw van deze woningblokken, waarvan één 22 verdiepingen hoog wordt. Deze massale woningblokken staan langs de Industriestraat tussen de Zuidtangent en het industrieterrein De Zandhorst op een strook grond van amper 250 m. Deze woningbouw en bedrijvigheid, w.o. een zeer druk bezocht regionaal oogcentrum, een hotel en enkele restaurants trekken veel verkeer aan met een navenante druk op parkeergelegenheid. Het college kiest daarbij voor een verkeersnorm, die ongeveer de helft lager is dan de adviezen van het CROV. Voorst wil het college de huidige parkeergelegenheid voor treingebruikers verplaatsen naar de westzijde, waardoor nog eens, niet alleen verkeersdruk, maar ook meer behoefte aan parkeergelegenheid ontstaat. De ondernemers vrezen op grond hiervan toename van het misbruik van hun eigen bedrijfsparkeerplaatsen, hetgeen zich thans ook al voordoet.
Daarbij komt nog, dat in de Industriestraat slechts aan één zijde een nota bene gecombineerd voet- en fietspad is aangelegd. De vraag is dan, hoe de bewoners van de flats aan de andere zijde dit

voetpad moeten bereiken zonder veilig de drukke toegangsweg naar De Zandhorst over te kunnen steken. Overigens bleek tijdens de toelichtingsbijeenkomst van het appartementencomplex van 22 hoog, dat dit voet/fietspad zal moeten worden versmald of zelfs zal moeten verdwijnen. Zie in dit verband de foto op bladzijde 25 van het Arcadisrapport.

Tot slot willen wij nog wijzen op de gemaakte opmerkingen over uitbreiding van het groen. Aan de oostzijde worden de wegen en de naastliggende voet- en fietspaden verbreed (zie de begeleidende brief). Dat gaat alleen maar ten koste van het huidige groen. Voorst wordt aan de westzijde door aanleg van de beoogde lus een waterpartij en de gehele groenstrook langs het spoor opgeofferd. In plaats van meer groen wordt er dus groen verwijderd. Dat dan de ontwikkelaar van het pand met 22 verdiepingen op meerdere etages groen wil aanbrengen, is vanzelfsprekend geen compensatie van het verwijderde groen op straatniveau.

Helaas weigert het college ieder overleg met de betrokken ondernemers. Na veel klachten daarover is de betrokken wethouder, mevrouw Stam, dan weliswaar een charmeoffensief gestart, maar antwoorden op vragen worden niet gegeven en toezeggingen worden niet nagekomen. Tegen deze wethouder is dan ook over dit gedrag een klacht ingediend, die thans in behandeling is.

Met vriendelijke groeten,

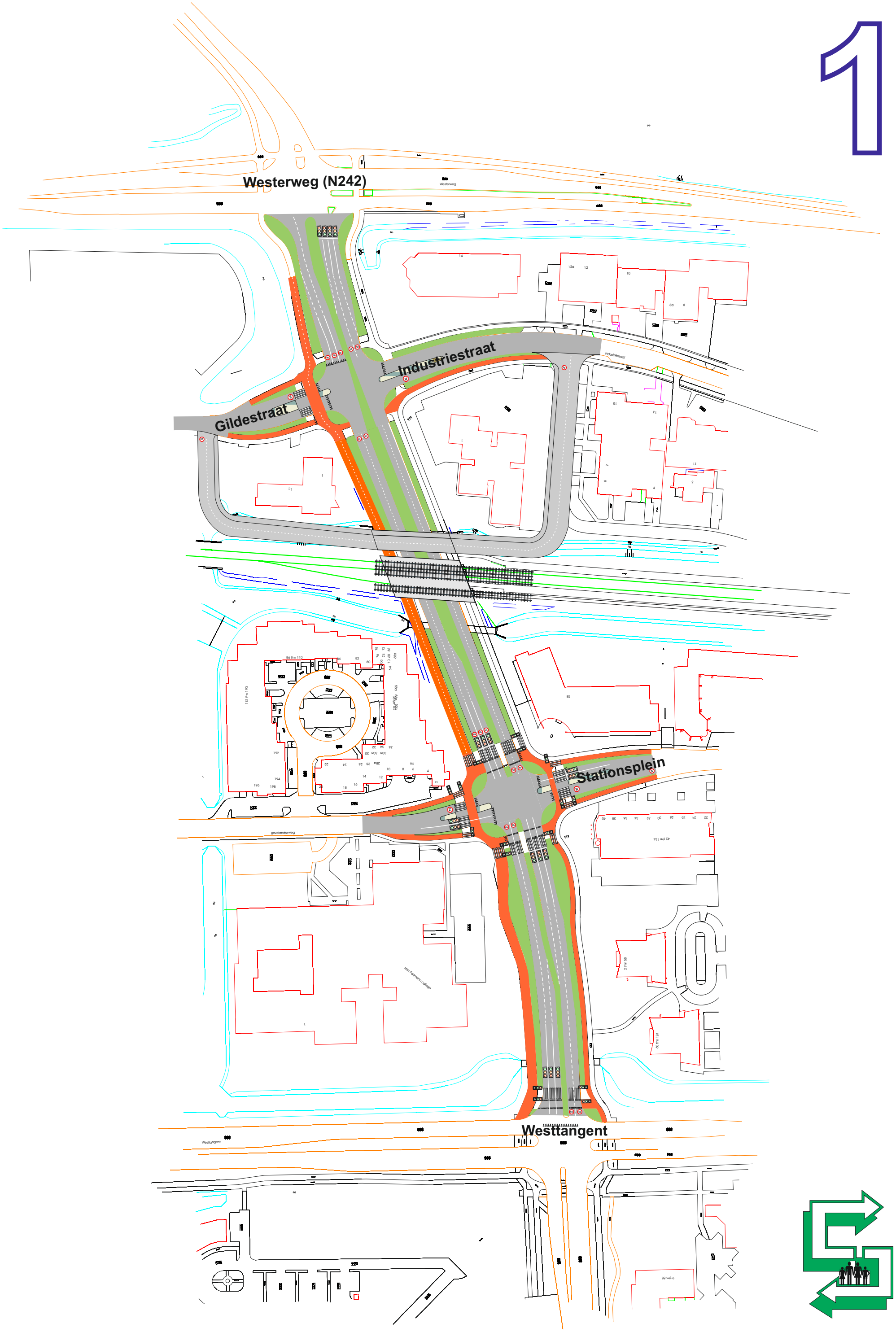
P.S.

. Bijgevoegd is tevens een tekening met nummer 16. Dit is een alternatief plan, waarbij het doorgaande verkeer (ca. 70 %) via ongelijkvloerse kruisingen gescheiden wordt van het bestemmingsverkeer. Daardoor wordt een betere veiligheid en doorstroming verkregen voor al het verkeer. Voorts is de toekomstige kruising met de N 242 hierin aangegeven. In het huidige gemeenteplan levert deze aansluiting in de toekomst grote problemen op . Ook over dit alternatieve plan weigert het college ieder overleg.

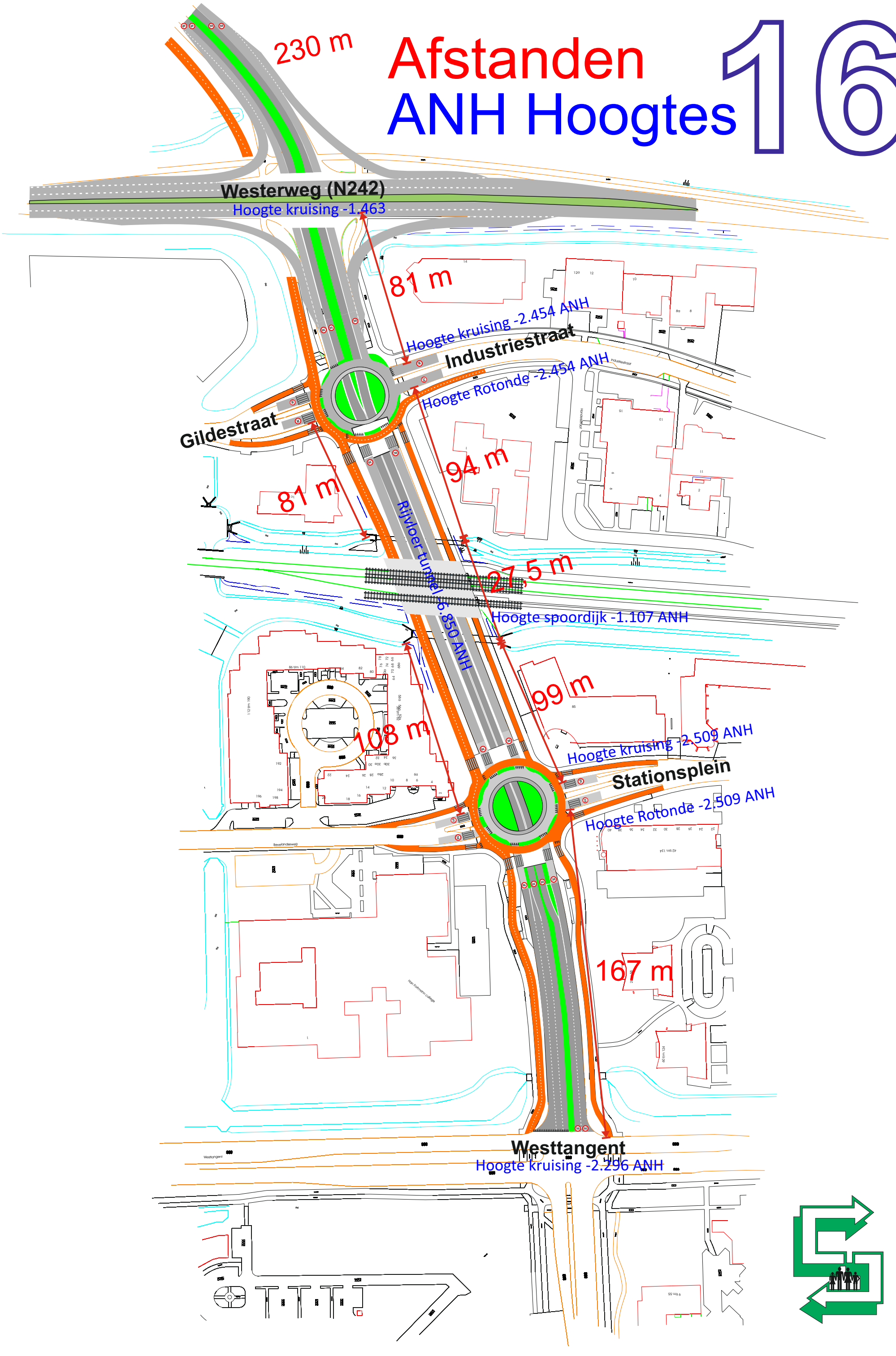
. Het Arcadisrapport vermeldt feiten, die onmogelijk door Arcadis kunnen zijn vastgesteld. De objectiviteit van dit rapport is derhalve twijfelachtig. De wensen van de gemeente worden blijkbaar zonder enige terughoudendheid overgenomen.

. Het door de gemeente ingeschakelde bureau Goudappel/Coffeng wijst ook op dezelfde problemen als de ondernemers. Een verzoek van de ondernemers met dit bureau te spreken wordt al vanaf 15 maart 2018 door de gemeente geweigerd.

1


Westerweg (N242)
Industriestraat
Gildestraat
Stationsplein
Westtangent

Afstanden ANH Hoogtes 16



Heerhugowaard, januari 2019

Inleiding

Eind 2018 heef de gemeente Heerhugowaard een subsidieaanvraag ingediend bij de provincie voor een bijdrage in de renovatiekosten voor het stationsgebied in Heerhugowaard. De aanvraag is vooral bedoeld om het stationsgebied van Heerhugowaard te ontwikkelen tot een robuuster OV-knooppunt als onderdeel van de Zaancorridor. Hoofddoel is om het gebied aantrekkelijker te maken als verblijfsgebied en de toegankelijkheid op te schalen. Voorts wordt een stevige woonimpuls nagestreefd binnen 1200 m rond het station. Het adviesbureau Arcadis werd belast met de onderbouwing van het verzoek. Dit rapport is als bijlage bijgevoegd. De aanvraag richtte zich op het verkrijgen van een provinciale bijdrage van bijna 6 miljoen euro. In december 2018 besloot GS het verzoek goed te keuren, hetgeen vervolgens ter kennis is gebracht van de leden van Provinciale Staten.

In november 2018 zijn de fractievoorzitters van de diverse partijen al door ons op de hoogte gebracht van deze subsidieaanvraag en zijn zij in kennis gesteld van het ontbreken van een breed draagvlak voor deze plannen van de gemeente Heerhugowaard. Dit betreft niet zo zeer de doelstelling voor de renovatie als wel de gekozen verkeersafwikkeling en de zorgen over massale woningbouwplannen, alsmede als gevolg daarvan zorgen over het behoud van de werkgelegenheid in het gebied. Een groep van ca. 50 ondernemers heeft daartegen bezwaar aangetekend, maar het college weigert ieder serieus overleg met deze groep. Deze ondernemers, de zgn. Ligthart groep (genoemd naar hun woordvoerder), vertegenwoordigen allen bedrijven, die direct rondom het station zijn gehuisvest en derhalve zeer veel belang hebben bij een goed plan. Deze zorgen zijn ook voorgelegd aan uw gedeputeerde, die hierin echter geen aanleiding zag om aan de subsidie een voorwaarde te verbinden om alvorens tot uitbetaling over te gaan eerst een breed draagvlak te verlangen. De gedeputeerde is van mening, dat dit soort problemen een interne kwestie zijn van de gemeente Heerhugowaard, waarvoor de provincie ook geen toetsingsinstrumenten bezit.

De ondernemers hebben zeer teleurgesteld gereageerd op deze afwijzing, vooral vanwege de vrees, dat de gemeente deze subsidietoekenning volkomen ten onrechte uitlegt als een goedkeuring van hun plannen en ieder toekomstig overleg daarover uit de weg gaat. Extra bitter is de houding van de burgemeester(bekend als boegbeeld voor burgerzeggenschap), die uitgesproken heeft zich met deze kwestie niet te willen bemoeien! Voorts ziet de gemeenteraad dit als een technische uitvoeringszaak en verwijst weer terug naar het college, waardoor een patstelling is ontstaan.

Vanzelfsprekend beseffen ondergetekenden, dat de gedeputeerde de aangereikte onderbouwing van de gemeentelijke aanvraag volledig moet kunnen vertrouwen, dit ondanks het feit, dat de aanvraag uitsluitend in woorden indrukwekkende voornemens bevat zonder enige ondersteuning van tekeningen. Daarom vragen vooral deze ondernemers, alhoewel inmiddels ook anderen toenemende zorgen hebben over de uitwerking van de plannen, de Statenleden om alsnog een voorwaarde aan de subsidietoekenning te verbinden. De gemeenteplannen hebben immers ook rechtstreekse gevolgen voor de aansluiting op de provinciale weg, de N 242. Mede daarom heeft de provincie belang bij een breed gedragen gemeenteplan. De beoogde voorwaarde zou kunnen zijn om de uitbetaling van de subsidie aan te houden totdat in redelijkheid overeenstemming tussen belanghebbende partijen is bereikt. Ter voorkoming van het ontstaan van een nieuwe patstelling zou de gemeenteraad, die tenslotte t.z.t. toch over de plannen moet beslissen, het overleg moeten bijwonen om een finaal oordeel uit te spreken. Daarvan wordt vervolgens Provinciale Staten op de hoogte gesteld om de subsidietoekenning alsnog uit te kunnen uitbetalen.

Reacties op het Arcadis rapport

Algemeen

Allereerst als algemene reactie de opmerking, dat de renovatie van het stationsgebied niet los kan worden gezien van de eveneens voorgenomen herstructurering van de Zuidtangent, inclusief een tunnel onder de spoorweg. Deze Zuidtangent is de belangrijkste verbindingsweg naar het station en is derhalve een belangrijk onderdeel van de renovatie. Alle opmerkingen in het rapport over een veiligere route naar het station, vooral voor het langzame verkeer en de betere doorstroming hebben dan ook met name betrekking over de aanpassing van deze weg. De beoogde tunnel is daarop van zeer grote invloed. De Zuidtangent, de tunnel en de opknapbeurt van de stationslocaties aan beide zijden van het spoor zijn zo met elkaar verweven, dat in feite sprake is van één project.

Het langzame verkeer

Vervolgens willen wij wijzen op de door de gemeente geclaimde veiligere routes voor het langzame verkeer, in het bijzonder die aan de westzijde van het spoor, waar het langzame verkeer geconfronteerd wordt met de belangrijkste en drukste toevoerweg naar het industrieterrein de Zandhorst. Al het verkeer, waaronder ook zwaar vrachtverkeer, moet in de voorgenomen plannen komend vanaf de N 242 een nieuwe omleidingsroute volgen, omdat de huidige afslag in de Zuidtangent wordt afgesloten voor overstekend en afslaand kruisend verkeer. Deze omleidingsroute veroorzaakt voor het snelverkeer het viermaal moeten kruisen van voet -en fietspaden, die ook nog in beide richtingen worden bereden. Voor al het verkeer zijn dit riskante kruisingen, waarvan niet meteen kan worden gesteld, dat deze een veiliger verbinding vormen. Zeker niet als men bedenkt, dat door de aanleg van de nieuwe woonwijk Broekhorn deze fietspaden worden gebruikt door schoolgaande jeugd, maar ook de enige langzaam verbindingsroute is naar het station en het winkelcentrum Middenwaard. Het zal dus een druk fietspad worden, waarvan trouwens ook bromfietsen gebruik moeten maken. Het afslaande snel verkeer zal dus veel worden opgehouden, hetgeen filevorming veroorzaakt en beslist geen betere doorstroming garandeert.

De voet -en fietspaden zijn aan de zuidzijde van de Zuidtangent geprojecteerd, terwijl het station aan de noordzijde ervan ligt. Al het langzame verkeer moet derhalve voor deze bestemming de Zuidtangent oversteken. Aan de westzijde van het spoor is daartoe een omleidingsroute aangebracht, een zgn. brugdek (in het rapport 1F genoemd, zie bldz. 43), waarover al het verkeer zich begeeft naar het station en van het station richting Heerhugowaard-Centrum. Tevens wordt dit brugdek de enige verbindingsroute naar de nog vol te bouwen Gildestraat. Omdat door de aanleg van de tunnel dit brugdek zo smal mogelijk wordt uitgevoerd om een te steile helling te voorkomen naar het kruispunt met de Industriestraat wordt dit stukje weg door het viermaal nemen van scherpe bochten voor uitzwaaiend vrachtverkeer een gevaarlijke passage, zeker voor het langzame verkeer. Voorts zal, niet alleen door de omleidingsroute zelf, maar ook door het kruisen van de voet en fietspaden grote vertraging in de doorstroming ontstaan. Per tijdseenheid zal daardoor meer verkeer op de Zuidtangent ontstaan, hetgeen geen veiliger verkeersbeeld oproept. De opmerking in het rapport, dat de auto in het stationsgebied "te gast" is, wordt dan wel heel letterlijk uitgevoerd. Dit wordt mede veroorzaakt door de aanleg van een kruispunt met verkeerslichten aan de oostzijde van het spoor. De wachttijden voor het doorgaande verkeer zijn berekend op een periode, die minstens 1,5 keer langer is dan thans bij de regelmatige sluiting van de spoorwegovergang. Het doorlopend aanwezig zijn van veel meer verkeer per tijdseenheid dan thans veroorzaakt zoveel drukte en files, dat daardoor het invoegen van verkeer aan de westzijde van het spoor vanaf de Industriestraat naar de Zuidtangent en vervolgens naar de provinciale N -242 zeer lastig wordt en daardoor gevaarlijke situaties kan opleveren. De ondernemers maken zich ook bezorgd , dat de steile helling van de tunnel een slecht zicht geeft bij het invoegen op het verkeer komend van uit de tunnel.

Samengevat veroorzaakt de tunnel in de voorgenomen plannen door de gekozen verkeersafwikkelingen precies het tegenovergestelde van het doel om een betere doorstroming te verkrijgen. Alhoewel de Provincie zich over de tunnel niet wenst uit te spreken, heeft deze echter wel grote gevolgen voor de renovatie van het gebied, waarvoor de subsidie is toegekend. Immers, de flinke toename van het aantal kruisingen voor het langzame verkeer en het snel verkeer leidt onherroepelijk tot meer onveiliger situaties dan thans. Zowel de toegang tot het industrieterrein de Zandhorst als het verlaten ervan richting N -242 zullen ernstige vertragingen veroorzaken. Ook in het rapport opgesteld door het door de gemeente ingeschakelde bureau Goudappel/Coffeng wordt hierop gewezen. Het zit de ondernemers dan ook dwars, dat de gemeente een al een jaar geleden toegezegd overleg tussen dit bureau en de ondernemers weigert uit te voeren.

De inrichting van het Stationsplein aan de oostzijde, de stadskant.

De gemeente heeft nog geen tekeningen aangeleverd over de inrichting van het stationsplein aan de stadskant van het station. Wel is een animatiefilmpje getoond, waarmee ook een beeld wordt verkregen van het gehanteerde begrip "de auto is te gast". Duidelijk is te zien, dat in feite een woonerfinrichting wordt nagestreefd, waarbij al het verkeer van één weg gebruik moet maken, m.a.w. geen voet- en fietspaden. Echter, een stationsgebied betekent ook veel meer verkeer, zoals busverkeer, zeker als de gemeente een aantrekkende werking van het gebied als verblijfsgebied nastreeft. De vraag is of een woonerfgebied dan een passende inrichting is? In Alkmaar heeft recent bij het station een dodelijk ongeval met een bus plaats gevonden(zelfs zonder woonerfinrichting), maar gewoon door veel noodzakelijke oversteken van voetgangers.
De gemeente geeft voorts aan het lang parkeren aan de stadszijde te willen verplaatsen naar de westzijde. Tegelijkertijd wil men het aantal parkeerplaatsen beperken door het streven meer fietsverkeer te bevorderen. Dit kan leiden tot meer autoverkeer voor personen, die worden afgezet bij het station. De toename van deze verkeersbewegingen veroorzaken, zeker tijdens de spits, onveilige situaties op het woonerfcircuit. Voor het scheppen van een veiliger inrichting zouden dus de verkeersdeelnemers moeten worden gescheiden door het aanleggen van afzonderlijke voet -en fietspaden. Vooralsnog heeft de gemeente hierover nog geen duidelijke uitspraken gedaan. Het is lovenswaardig het gebied een aantrekkelijk aanzien te geven en wegen proberen te vervangen door groen, maar het mag niet leiden door onveilige situaties. De gemeente streeft naar meer langzaam verkeer, zonder onderzoek of dit is te realiseren. Men probeert dit nu geforceerd te bewerkstelligen door te weinig parkeergelegenheid aan te leggen.

De inrichting van het Stationsgebied aan de westzijde.

De westzijde van het station wordt vooral ingenomen door bedrijven. Door het uitspreken van de wens hier meer bouwplannen te realiseren hebben ontwikkelaars bedrijven opgekocht en hebben anderen daartoe voornemens. Het gevolg is, dat op een traject van nog geen 200 meter, de Industriestraat, ca. 300 á 400 gestapelde woningen worden gerealiseerd. Op dit moment zijn twee plannen in voorbereiding van ca. 150 appartementen, waarvan één met een hoogte van 22 verdiepingen, met in de onderbouw ruimte voor kleinere bedrijven. In het Arcadis rapport is op bldz. 25 een foto afgedrukt van de huidige en toekomstige centrale weg in dit gebied. Dit is trouwens tevens de ontsluitingsweg van het industriegebied Zandhorst 1. Deze weg heeft slechts maar aan één zijde een gecombineerd voet- en fietspad. Dit betekent, dat bewoners van panden aan de andere zijde altijd de weg moeten oversteken. De ondernemers maken zich grote zorgen, dat dit leidt tot onveilige situaties. Verwezen wordt in dit verband naar de onbewezen stelling van de gemeente, dat wonen in een stationsgebied betekent minder autobezit en het delen van auto's. Op grond daarvan worden weinig openbare parkeerplaatsen aangelegd.

De parkeergelegenheid wordt in ieder geval beperkt vanwege de (gewenste en niet bewezen visie), dat in de toekomst meer treingebruikers met de fiets naar het station zullen komen dan thans? In ieder geval zullen voor bezoekers en leveranciers parkeerplaatsen moeten worden aangelegd. De gemeente heeft vrijwel geen eigen grond in het gebied, zodat men afhankelijk is van de investeerders. Die willen echter uitsluitend slechts parkeergelegenheid aanleggen voor de bewoners van hun panden.
De gemeente onderschat volledig de toenemende telemarketing, die een forse toename van leveranciers met bestelbussen veroorzaakt. Ook door supermarkten, die steeds meer adverteren met het leveren van de boodschappen aan huis. Als de gemeente gelijk heeft met de vooralsnog onbewezen stelling van minder autogebruik zal het leveren van goederen met busjes juist alleen maar toenemen. Zonder parkeerplaatsen voor bestelwagens(die niet in parkeergarages passen) zal parkeren op de openbare weg toenemen en de doorstroming naar het industrieterrein ernstig benadelen en dus verslechteren.

De ondernemers maken zich ook grote zorgen over de bereikbaarheid van hun bedrijven. Immers, door de beperkte parkeergelegenheid zal een toename ontstaan (hetgeen nu al aan de orde is) van het onterecht parkeren op bedrijfsterreinen. De gemeente negeert op het gebied van parkeren volledig de door het CROV en SWOV geadviseerde parkeernormen. De gemeente vergelijkt dit gebied met het centrum van grote steden. De slechte openbare vervoersvoorzieningen in een gemeente zoals Heerhugowaard en in de regio zullen echter het behoud van eigen vervoer in stand houden of eerder stimuleren. De gemeente wil voorts de horeca in het gebied versterken, hetgeen de behoefte aan parkeerplaatsen alleen maar vergroot. Het totale parkeerprobleem zal dan een negatieve factor worden voor de doorstroming en de veiligheid in het gebied.

De aansluiting op de provinciale weg, de N 242.

De Zuidtangent komt uit op de provinciale weg, N 242. Veel verkeer vanuit het industriegebied de Zandhorst moet richting Alkmaar. In het voorgenomen plan van de gemeente moet dit verkeer binnen korte afstand twee rijbanen kruisen om de opstelstrook richting Alkmaar te bereiken. Niet alleen dit invoegen en weven, maar ook het zicht op uit de tunnel komend verkeer(zie hiervoor) zorgen, zeker voor zwaar vracht verkeer, onveilige situaties, vergelijkbaar met de huidige. In de naaste toekomst, waarschijnlijk binnen drie jaar, zal de provincie het kruispunt N 242/ Zuidtangent opnieuw beoordelen. Dit vanwege de nu al optredende files tijdens de spits vanuit de richting Alkmaar. De nieuwe Westfrisiaweg zal meer verkeersaanbod doen ontstaan, waardoor de urgentie van deze herziening alleen maar toeneemt. Een ongelijkvloerse kruising wordt dan wellicht het alternatief. In dat geval ligt voor de hand om de Zuidtangent onder de N 242 te geleiden. Er ontstaat dan een zeer ongewenste verkeerssituatie. Immers, de Zuidtangent gaat dan eerst via een tunnel onder het spoor, vervolgens flink omhoog om op maaiveld niveau uit te komen bij het kruispunt Gildestraat/Industriestraat om direct daarna weer een tunnel in te gaan onder de N 242. De dan ontstane onoverzichtelijke situatie kan beslist niet als veilig worden aangemerkt. Wij pleiten er dan ook voor om de plannen van de gemeente af te laten stemmen op deze toekomstige verkeerssituatie. De gemeente is dit vooralsnog niet van plan.

Samenvatting

Met voorgaande gedetailleerde toelichting is gepoogd de noodzaak aan te geven om een nader onderzoek naar de plannen te laten plaats vinden. Zowel de gekozen verkeersafwikkeling, vooral veroorzaakt door de tunnel, evenals de gebrekkige parkeervoorzieningen, zullen een grote, maar vooral negatieve invloed hebben op de doorstroming van het verkeer in het gebied en de veiligheid voor het langzame verkeer allerminst verbeteren door de vele extra noodzakelijke oversteken en kruisingen. In het Arcadis rapport wordt hier in het geheel niet over gerept. Het adviesbureau Goudappel/Coffeng wijst hier terecht wel op, maar wordt door de gemeente ter zijde gelegd. De te optimistische visie van de gemeente is hiervan de oorzaak. Hetgeen ook blijkt uit het negeren van de parkeeradviezen van het SROV.
Het stoort de ondernemers ook, dat een ingediend alternatief verkeersvoorstel met aantoonbare betere verkeersafwikkelingen door de gemeente niet besproken wil worden.

Conclusie

De gehele renovatie van het stationsgebied, inclusief de herstructurering van de Zuidtangent, waaronder de tunnel, zijn vanzelfsprekend een zaak van de gemeente Heerhugowaard, waarover de gemeenteraad een eindoordeel moet vellen. Ondanks meerdere pogingen daartoe volgt de gemeenteraad vooralsnog in meerderheid het college. De toekenning van de subsidie wordt door het college euforisch ontvangen en onterecht uitgedragen als steun voor de plannen, waardoor ieder verder overleg onmogelijk wordt.
Zoals bekend was deze subsidie van groot belang om de financiering voorlopig sluitend te maken. Het dringend verzoek van ons aan de statenleden is nu, gezien deze geplaatste kanttekeningen bij het Arcadis rapport waarop de subsidietoezegging is gebaseerd, om deze subsidie aan te houden totdat binnen de gemeente een breed draagvlak is ontstaan. Vanzelfsprekend zijn andere voorwaarden denkbaar met dezelfde doelstelling.

[redacted]



Subsidieaanvraag knooppuntontwikkeling Heerhugowaard

Inhoudelijke en financiële onderbouwing

oktober 2018

Heerhugowaard

ARCADIS

De ontwikkeling van Stationsgebied Heerhugowaard, een belangrijk stedelijk knooppunt in Regio Alkmaar. Een schakel tussen Metropoolregio Amsterdam en Noord-Holland Noord.

We verbeteren de knoopwaarde van dit stationsgebied voor Heerhugowaard en Langedijk, door een optimale deur tot deur reis voor langzaam verkeer, een hogere kwaliteit van de openbare ruimte en een betere bereikbaarheid uit de regio voor autoverkeer.

We intensiveren het aantal woningen, arbeidsplaatsen, regionale voorzieningen, onderwijs en recreatie, op een unieke grens van stad en ommeland aan De Zaancorridor.

En we werken samen met ministerie, provincie en spoorpartijen door met een directere en snellere treinverbinding de metropoolregio en Noord-Holland Noord nader tot elkaar te brengen.

Inhoudsopgave

Voorwoord Monique Stam	**pag. 4**
1. Aanleiding en doel subsidieaanvraag	**pag. 6**
2. Corridorniveau: Heerhugowaard in De Zaancorridor	**pag. 8**
3. Knooppuntniveau: Stationsgebied Heerhugowaard	**pag. 15**
4. Subsidieaanvraag	**pag. 37**
Bijlage 1: Verkeerskundig onderzoek	
Bijlage 2: Financiële onderbouwing	

Colofon
Oktober 2018
Opdrachtgever: B&W
Tekst: Arcadis Nederland B.V. en Ontwikkelteam Stationsgebied Heerhugowaard

Opmaak: H2X Heerhugowaard
Foto's: Cees Kruithof

Luchtfoto voorkaft: het Heerhugowaardse stationsgebied, in het centrum van Heerhugowaard en Langedijk met het Oosterdelgebied

Voorwoord Monique Stam

Heerhugowaard is een aantrekkelijke woon- en werkgemeente in een regio die er toe doet in Noord-Holland. Onze diversiteit aan woningen is onze troef, met Stad van de Zon als ons huidige boegbeeld van duurzaamheid. We zijn een moderne gemeente waar groenstedelijk wonen in onze woonwijken en hoogstedelijk wonen in ons Stadshart en Stationsgebied voor iedereen mogelijk is. Met alle voorzieningen binnen handbereik.

We zijn een pioniersstad en hebben van oudsher veel creativiteit en ondernemerszin binnen onze gelederen. Wij zijn ervoor om dat potentieel te ontsluiten: daarom blijven we ook inzetten op actief burgerschap en ruimte geven aan onderwijs en ondernemersinitiatief. En ik vind ook dat we onze ambities moeten tonen door samen te 'doen'. Met name ons stationsgebied zal de komende jaren in dat kader een belangrijk podium van onze zichtbaar veranderende stad zijn. Maar ondanks de dynamiek in ons knooppunt, de nieuwe ontwikkelingen, blijft de kwaliteit van de openbare ruimte daar ver bij achter. We moeten ook blijven investeren in de bereikbaarheid van onze stad en regio. Over de weg, en bovenal over het spoor.

Wij blijven ons inzetten op meer verknoping met economisch krachtige regio's. De Zaancorridor is mede daarom zo belangrijk voor ons en voor Noord-Holland. Snelle verbindingen met andere regio's mogelijk maken om werk, wonen en voorzieningen dichterbij elkaar te brengen.

Ons stationsgebied is van ons allemaal: bewoner, ondernemer, spoorpartijen, reiziger, scholier en bezoeker. Door te beginnen nodigen we hen uit om met ons mee te doen. Als ontwikkellocatie en ook misschien wel als ons nieuwe boegbeeld van duurzaamheid met ons Slim Energienet Heerhugowaard. We werken aan een aantrekkelijkere openbare ruimte van het stationsgebied, in combinatie met het toevoegen en mengen van nieuwe stedelijke functies. En tegelijkertijd werken we lokaal aan betere langzaam verkeersverbindingen met een soepeler opstap op de trein. Bovendien is het toevoegen van extra woningen in ons knooppunt van waarde in de steeds krapper wordende woningmarkt in dit deel van Nederland. Daar werken regio en markt samen hard aan. We hebben voor dit alles al extra middelen vrijgemaakt om nieuwe ontwikkelingen te stimuleren. Van betere, veiligere en fraaiere verbindingen in onze stad tot en met ruimte geven aan nieuwbouwplannen. We doen het samen met provincie, ministerie, NS en ProRail; gemeente en rijk hebben de spooronderdoorgang volledig gefinancierd en de spoorpartijen hebben afgelopen zomer bijvoorbeeld al geïnvesteerd in meer fietsparkeervoorzieningen en een 'stationshuiskamer' als wachtruimte. En we zijn nog lang niet klaar in ons stationsgebied!



In deze subsidieaanvraag lichten wij onze gemeentelijke visie op knooppuntontwikkeling toe, de verankering daarvan in ons beleid. We vertellen wat we al hebben gedaan en van plan zijn te gaan doen in een volgende fase van onze gebiedsontwikkeling, met de hulp van provincie Noord-Holland. Wat we aan de provincie vragen is co-financiering van de openbare ruimte en het duurzaam oplossen van de verkeersknoop. Daarmee zet ons stationsgebied een volgende noodzakelijke stap in knooppuntontwikkeling. Wat wij hier doen sluit zo goed aan bij wat we samen met De Zaancorridor willen bereiken.

Want knooppuntontwikkeling kunnen wij niet alleen!

1. Aanleiding en doel subsidieaanvraag

Na een periode van beleidsvoorbereiding en financiële besluitvorming staat de gemeente Heerhugowaard op het punt om haar ambities in het stationsgebied te verwezenlijken. Een toekomstgerichte, consistente knooppuntenstrategie, publieke investeringen en (markt)-initiatieven gaan momenteel in Heerhugowaard hand in hand en versterken elkaar.

Al sinds 2006 heeft knooppuntontwikkeling in regionaal en gemeentelijk beleid concreet vorm gekregen. Sindsdien zijn er door de gemeente verschillende bestuurlijke keuzen gemaakt. De ambities voor het stationsgebied zijn nader beschreven. Onderbouwd door diverse studies en in co-creatie met burgers, stakeholders en projectpartners. De Heerhugowaardse gemeenteraad heeft bovendien kredieten opgebouwd vanuit verschillende opbrengst-genererende grondexploitaties en deze kredieten ook bestemd en gevoteerd voor ontwikkelingen in het stationsgebied.

Tegelijkertijd zijn de eerste verbeteringen in de openbare ruimte, in betere verbindingen en voorzieningen voor langzaam verkeer en nieuwe (vastgoed)ontwikkelingen nabij het NS-station recentelijk zelfs al gerealiseerd, respectievelijk in voorbereiding.

Door de unieke ligging als schakel tussen metropoolregio en Noord-Holland Noord en vooruitlopend op de realisatie van de ambities van de gemeente, hebben diverse marktpartijen strategische grondposities verworven of hebben zich bij de gemeente gemeld om initiatieven tot ontwikkeling te brengen. Het is nu van belang om ook dit momentum te benutten, door een kwaliteitsimpuls in de openbare ruimte en bereikbaarheid voor alle verkeersdeelnemers te realiseren en de vastgoedontwikkelingen goed ingebed in hun omgeving tot realisatie te laten komen.

Het stationsgebied van Heerhugowaard is als belangrijk stedelijk knooppunt in Regio Alkmaar echter achter gebleven bij de vele aangrenzende stedelijke ontwikkelingen zoals woonwijk Broekhorn, het nieuwe woon- en centrumgebied van Langedijk en het moderne Stadshart van Heerhugowaard. De identiteit van het stationsgebied en de inbedding in de omgeving zijn onsamenhangend. Het stationsgebied kenmerkt zich misschien wel als slechts een optelsom van (regionale) voorzieningen, woongebouwen en onderwijsinstellingen. Stuk voor stuk belangrijke stedelijke voorzieningen en woningen in een hoge dichtheid, maar verloren in slecht functionerende openbare ruimte. Die openbare ruimte is zo een resultaat van de bebouwing met versnippering, weinig verblijfskwaliteit, een gebrekkige oriëntatie en onveilige verkeerssituaties als gevolg.

Om verdere gebiedsontwikkeling mogelijk te maken is het nu nodig om de bereikbaarheid van het stationsgebied voor alle verkeersdeelnemers te verbeteren en de openbare ruimte een kwaliteitsimpuls te geven vanuit een integraal plan, gericht op uitvoering.
Een volgende stap voor de gemeente. Een aantrekkelijk reis- en verblijfsgebied en denken in ketenmobiliteit (het verbeteren van de deur tot deur reis) zijn de uitgangspunten. Daarmee wordt de gemeentelijke uitnodigingsplanologie om tot nieuwe initiatieven in het stationsgebied te komen omgezet naar een verleidingsstrategie, met een samenhangende gebiedsontwikkeling waarin overheden, markt en spoorpartijen samen investeren. Dát is knooppuntontwikkeling.

Knooppuntontwikkeling gaat immers over het in balans brengen van een beter functionerend ov-knooppunt (knoopwaarde) en het intensiveren van gemengde stedelijkheid in een aantrekkelijk verblijfsgebied (plaatswaarde). Dat is niet alleen lokaal van belang, maar ook economisch relevant in het gezamenlijke streven naar directere en frequentere treinverbindingen tussen belangrijke Noord-Hollandse regio's.

In deze subsidieaanvraag is daarom met een verzameling deelprojecten een volgende fase in de ontwikkeling van het Heerhugowaardse stationsgebied gedefinieerd. Deze hebben betrekking op de verdere integrale opwaardering van de openbare ruimte en het verbeteren van de verbindingen in de deur tot deur reis van bewoners en bezoekers van de stedelijke agglomeratie. Een betere bereikbaarheid en veiligere verkeerssituatie voor alle verkeersdeelnemers in en om het stationsgebied gaan voor de gemeente vanzelfsprekend hand in hand met een goed samenhangende openbare ruimte en nieuwe ontwikkelinitiatieven.
Met de realisatie van de beoogde projecten kan de gebiedsontwikkeling vanuit een toekomstbestendige visie doorgang vinden.
Om tot een volledige dekking te komen van de projecten vraagt de gemeente Heerhugowaard een 'subsidie buiten verordening' (een zgn. aanvraag buiten uitvoeringsregel) aan binnen het Knooppuntenprogramma van de Provincie Noord-Holland, ter hoogte van € 5,8 mio.

Leeswijzer

Dit document beschrijft de achtergrond en de onderbouwing van de subsidieaanvraag. Het tweede hoofdstuk 'Corridorniveau' beschrijft de doelstellingen van het knooppuntenprogramma voor de Zaancorridor en Heerhugowaard. In hoofdstuk drie 'Knooppuntniveau' wordt beschreven hoe Heerhugowaard de doelstellingen van het knooppunten-programma heeft vertaald naar ambities, strategie en opgaven voor de integrale gebiedsontwikkeling van het stationsgebied. Hoofdstuk vier, 'Projectniveau', beschrijft en onderbouwt de projecten waar nu subsidie voor wordt aangevraagd.

"Knooppuntontwikkeling gaat over het in balans brengen van een beter functionerend ov-knooppunt (knoopwaarde) en het intensiveren van gemengde stedelijkheid in een aantrekkelijk verblijfsgebied (plaatswaarde). Dit is niet enkel lokaal van belang, maar ook regionaal en provinciaal relevant in het gezamenlijke streven naar directere en frequentere treinverbindingen tussen belangrijke Noord-Hollandse regio's."

2. Corridorniveau: Heerhugowaard in De Zaancorridor

Dit hoofdstuk beschrijft de context voor Heerhugowaard op corridorniveau in het kader van het provinciaal programma OV-knooppunten. Het gaat in op de doelstellingen van het provinciaal knooppuntenprogramma en De Zaancorridor, de positie van Heerhugowaard binnen De Zaancorridor en de doelstellingen van het programma OV-knooppunten voor Heerhugowaard. Hiermee wordt het provinciale strategische kader geschetst waarop de gemeentelijke knooppuntontwikkeling is gebaseerd. Het ontwikkelen van een stationsgebied doet een gemeente namelijk niet alleen; in de Zaancorridor samenwerking wordt daarom al jaren afgestemd hoe de strategische doelen van provincie, spoorpartijen en gemeenten op elkaar aansluiten.

Ten slotte wordt kort stil gestaan bij voor Noord-Holland, Regio Alkmaar en Heerhugowaard relevante parallelle ontwikkelingen op corridorniveau, zoals Programma Hoogfrequent Spoor, de Omgevingsvisie en het OV Toekomstbeeld 2040.

Doelstellingen programma OV-knooppunten: 'Maak Plaats!'

Sinds 2010 werkt provincie Noord-Holland met haar knooppuntenprogramma 'Maak Plaats!' aan de integrale aanpak van OV-knooppunten. De doelstellingen van het OV-knooppuntenprogramma zijn:

I. Het optimaal benutten en versterken van de aanwezige, intrinsieke waarden van knooppunten en het vergroten van synergie tussen knooppunten op corridorniveau;
II. Het verbeteren van stationsomgevingen als comfortabel en optimaal functionerende schakel in de deur-tot-deur reis;
III. Het beter benutten van de bestaande ruimte rondom stationsomgevingen;
IV. Het verbeteren van stationsomgevingen als aantrekkelijke plek in de stad of dorp om te wonen, werken, leren, ondernemen en/of verblijven.

Doelstellingen: De Zaancorridor

De Zaancorridor is als pilotlocatie aangewezen bij de operationalisering van de uitgangspunten voor knooppunt-ontwikkeling uit 'Maak Plaats!'. Vanuit de pilot De Zaancorridor zijn er stuurgroep-bijeenkomsten en ambtelijke werkgroep bijeenkomsten georganiseerd om de **ruimtelijke ontwikkeling rondom de OV-knooppunten** aan de Zaancorridor te onderzoeken, de **vervoersvraag te verbeteren**, voldoende draagvlak te creëren voor een **frequentieverhoging** zoals bijvoorbeeld Programma Hoogfrequent Spoorvervoer en om bij te dragen aan het versterken van de **internationale concurrentiepositie van de metropoolregio**. Deze doelstellingen zijn specifiek voor De Zaancorridor, maar dragen eveneens bij aan de doelstellingen van het provinciale OV-knooppuntenprogramma in het algemeen.

Om de doelstellingen te concretiseren is sinds 2015 in de werkgroep voor De Zaancorridor gewerkt aan een gezamenlijk actie- en uitvoeringsprogramma. Daarin zijn acties opgenomen die een bijdrage leveren aan de bereikbaarheid en verblijfkwaliteit van stationsgebieden aan De Zaancorridor. Ook Heerhugowaard heeft haar eigen deel van het actie- en uitvoeringsprogramma bestuurlijk omarmd in besluitvorming. Op onderdelen is daar de afgelopen jaren al uitvoering aan gegeven.

De realisatie van een meer integrale gebiedsontwikkeling van het stationsgebied van Heerhugowaard vormt de volgende noodzakelijke, ambitieuze stap binnen het actie- en uitvoeringsprogramma.

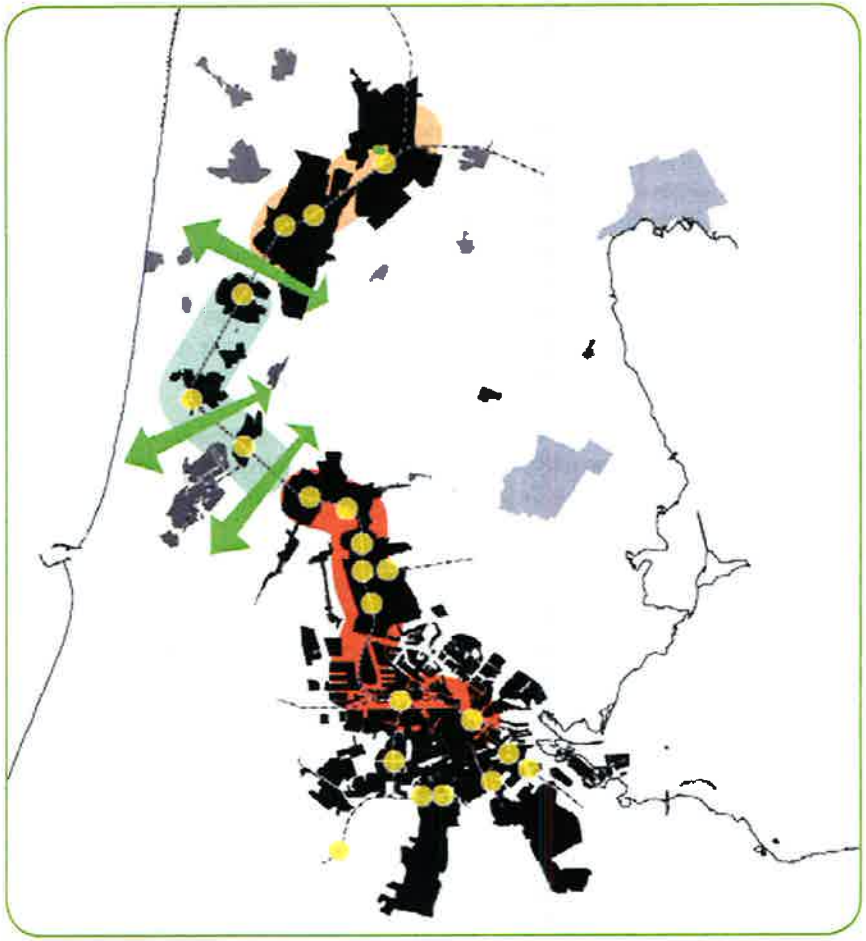
Positie Heerhugowaard binnen De Zaancorridor

Het stedelijk gebied van Heerhugowaard en Alkmaar heeft een belangrijke regionale functie, met (boven)regionale voorzieningen, de fraaie historische binnenstad met kanaalzone van Alkmaar, een gevarieerd woningaanbod in beide gemeenten en goede treinverbindingen met Amsterdam, Haarlem en Hoorn. De gemeenten in Regio Alkmaar werken steeds intensiever samen en Heerhugowaard en Alkmaar zullen zich de komende jaren verder ontwikkelen als een stedelijke schakel tussen de Metropoolregio Amsterdam en Noord-Holland Noord.

In het kader van De Zaancorridor-samenwerking is dat eerder gevisualiseerd door een ruimtelijk concept; **'het haltermodel'**. Hierbij worden de stedelijke ontwikkelgebieden Heerhugowaard-Alkmaar en Amsterdam-Zaanstad (de twee 'gewichten') verbonden via het spoor ('de halterstok'), met een verbindingszone van dorpen in het open, groene cultuur- en natuurlandschap van de provincie.

Het regionale stedelijke hart dat gevormd wordt door de aaneengesloten stedelijke agglomeratie Alkmaar en Heerhugowaard ontwikkelt zich hiermee als een goed bereikbare regio in de nabijheid van de Metropoolregio Amsterdam. Heerhugowaard kiest voor ontwikkeling van haar knooppunt en ontwikkelt vanuit dat perspectief het stationsgebied met het Stadshart en de nog uit te geven gronden nabij het NS-station. Bovendien biedt de gemeente ruimte in de transformatie van grote delen van de omliggende werklocaties tot gemengde locaties met wonen, kantoren en voorzieningen in een straal van 1.200 meter rondom het NS-station.

De matige kwaliteit van de openbare ruimte met daarbij de slechte verkeerskundige situatie in en om het stationsgebied beperken de ruimtelijk-economische ontwikkelingsmogelijkheden. En dat, terwijl er veel ontwikkelinitiatieven zijn en het stationsgebied door de gemeenteraad als motor van de stad wordt gezien. Mede daarom is de gemeente Heerhugowaard met een integrale gebiedsontwikkelingstrategie van het stationsgebied gestart, waarbij een kwaliteitsimpuls van de openbare ruimte, het beter bereikbaar maken van het stationsgebied voor alle verkeersdeelnemers en het ruimte geven aan nieuwe ontwikkelingen in het gebied in samenhang worden opgepakt.



Haltermodel. *Met het 'Haltermodel Zaancorridor' wordt de samenhang tussen Amsterdam-Zaanstad en Alkmaar-Heerhugowaard langs De Zaancorridor verbeeld. (Uit: Kiezen of Delen, op weg naar een uitvoeringsprogramma', Stuurgroep Zaancorridor)*

Doelstellingen programma OV-knooppunten ten aanzien van Heerhugowaard

'Maak Plaats!', Vlindermodel 2.0 en Actie- en Uitvoeringsprogramma

Het provinciaal knooppunten-programma stelt dat OV-knooppunten een belangrijke bijdrage kunnen leveren aan de woningbouwopgave in Noord-Holland (bijna een kwart miljoen woningen) en tegelijkertijd het waardevolle landschap openhouden. Een van de belangrijkste uitgangspunten uit 'Maak Plaats!' is dan ook om minimaal vijftig procent van de nieuwbouwwoningen binnen een straal van 1.200 meter van de knooppunten te realiseren waardoor de bestaande ruimte beter wordt benut en er minder druk komt te liggen op het landschap.

Knoopwaarde

Knooppuntontwikkeling gaat over het in balans brengen van een beter functionerend ov-knooppunt (knoopwaarde) en het intensiveren van gemengde stedelijkheid in een aantrekkelijk verblijfsgebied (plaatswaarde). Heerhugowaard is daarop beoordeeld met behulp van het 'vlindermodel 2.0', een instrument uit het provinciaal knooppuntenprogramma. Hieruit komt naar voren dat de verbetering van de bereikbaarheid van het stationsgebied voor langzaam verkeer (vanuit met name Heerhugowaard en Langedijk), met het openbaar vervoer en met de auto (vanuit Noord-Holland Noord) de knoopwaarde van het Heerhugowaardse stationsgebied zullen versterken.

Plaatswaarde

In de plaatswaarde van het stationsgebied zijn verbeteringen goed mogelijk, wanneer deze worden afgezet tegen de contour van een 'moderne stad', een van de onderscheidende knooppuntmilieus uit 'Maak Plaats!'. De afgelopen crisisjaren hebben voortdurend ontwikkelingen plaatsgevonden. Daarbij heeft de gemeente haar beleid er op ingericht nieuwe ontwikkelingen te versnellen. Door vanuit het principe van uitnodigingsplanologie te kiezen voor knooppuntontwikkeling in de gemeente krijgen initiatiefnemers de ruimte en ondersteuning om tot ontwikkelingen te komen. Het gaat dan onder andere om een vernieuwing en hogere dichtheid van bebouwing, meer en verschillende stedelijke functies nabij het NS-station en het optimaal benutten van de plancapaciteit. Met de recent vastgestelde ontwikkelingsstrategie, het masterplan en de investeringsbereidheid van samenwerkende overheden zet de gemeente die uitnodiging kracht bij. Het aantal nieuwe initiatieven in het stationsgebied neemt bovendien snel toe.

Kort samengevat: nieuwbouw, met betere, aantrekkelijkere en veiligere verbindingen voor met name het langzaam verkeer tussen stationsgebied, het Stadshart en de aangrenzende werklocaties zorgen voor een betere vervlechting van het stationsgebied in de stedelijke agglomeratie van Heerhugowaard. Het **opwaarderen van het knooppunt** en de **verkorting van de deur tot deur reis** zijn daarom volgens het Actie- en Uitvoeringsprogramma de belangrijkste opgaven in het Heerhugowaardse stationsgebied, samen met het **opheffen van de barrièrewerking** van het spoor.

In het Actie- en Uitvoeringsprogramma zijn voorts ook enkele concrete acties voor de korte, middellange en lange termijn benoemd die relevant zijn voor deze subsidieaanvraag.

Op **korte termijn** zou onder andere gestart moeten worden met de realisatie van nieuw geplande woningen. Ook zouden kantoren en/of voorzieningen op korte termijn al hun weg hebben moeten vinden naar het Heerhugowaardse stationsgebied en wordt verwacht dat het gemeentebestuur in dat kader het belang van knooppuntontwikkeling consistent blijft uitdragen. De gemeente moet dus de komende jaren plaatswaarde toevoegen aan het stationsgebied.

Op **middellange** en **lange termijn** zijn daarbovenop de frequentieverhoging van het openbaar vervoer, een betere aansluiting op het regionale wegennet en een mogelijke uitbreiding van de capaciteit van P+R belangrijk om van het Heerhugowaardse stationsgebied een knooppunt van een moderne stad te maken.



Plaatswaarde: toevoegen van bedrijvigheid. *De afgelopen crisisjaren hebben voortdurend ontwikkelingen plaatsgevonden in het Heerhugowaard stationsgebied. In 2016 zijn bijvoorbeeld de deuren geopend van Het Zakenstation, een transformatie van een verouderd bedrijfsverzamelgebouw naar een succesvolle, hippe werk-ontmoetingsplek bij het NS-station.*

Plaatswaarde: toevoegen van woningen. *In 2017 is een kantoorpand aan de Umbriëllaan in het stationsgebied getransformeerd naar studio's. Het past in de strategie van een stapsgewijze gebiedsontwikkeling en het Actie- en Uitvoeringsprogramma van De Zaancorridor. Het is een voorbeeld van verandering van leefstijlen en de vraag naar meer stedelijke woonmilieu's, ook in Heerhugowaard. Knooppuntontwikkeling is de Noord-Hollandse oplossing om flexibel te kunnen blijven om gaan met de bepaling van toekomstige woningbehoeften. In de regionalisering van de woningmarkt is de zone van 1.200 meter rondom het Heerhugowaardse stationsgebied daarin een troef.*





Plaatswaarde: nieuwe zorgvoorzieningen. *De gemeente kiest voor knooppuntontwikkeling. Naast HHNK, de regionale GGZ, regionale onderwijsinstellingen en het diagnostisch centrum van het Noordwest Ziekenhuis, vinden recent ook weer andere kantoren en (zorg)voorzieningen hun weg naar het multimodaal bereikbare Heerhugowaardse stationsgebied. De bovenregionale zorgvoorziening Oogcentrum Noord-Holland heeft sinds 2018 een nieuwbouwontwikkeling aan de Gildestraat in het stationsgebied in voorbereiding.*

Met recente grond- en opstalverwervingen door marktpartijen in het stationsgebied staan nu bovendien complexere, grotere nieuwbouwontwikkelingen op stapel. De gemeente zet daarom een volgende stap in de richting naar een meer integrale gebiedsontwikkeling. De subsidieaanvraag maakt deel uit van die volgende stap.

Parallelle ontwikkelingen op corridorniveau

Programma Hoogfrequent Spoor

Het Nederlandse spoorwegnet moet geschikt worden gemaakt voor de huidige én toekomstige vraag van vervoerders en reizigers. Daarom werkt ProRail in opdracht van de Rijksoverheid aan het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS). De kern van PHS is om de spoorinfrastructuur aan te passen om, op drukke trajecten zoals Eindhoven – Amsterdam enAlkmaar – Amsterdam, elke 10 minuten een Intercity en Sprinter te kunnen rijden. De invoering van deze nieuwe dienstregeling is vanuit de Lange Termijn Spoor Agenda afhankelijk gemaakt van voldoende markt-ontwikkelingen. Mede daarom zijn de samenwerking op De Zaancorridor en kiezen voor knooppuntontwikkeling belangrijk: dynamiek en ontwikkeling van knooppunten langs deze corridor, vormen de basis voor het beter benutten van het spoor en een hoogfrequente en meer directe dienstregeling.

De gemeente Heerhugowaard heeft in overleg met het ministerie en de spoorpartijen binnen de gemeentegrenzen ruimte vrij gehouden voor een opstelterrein voor Intercity's. Dit opstelterrein is samen met het opstelterrein in Uitgeest in voorbereiding om tot optimalisering van de dienstregeling te kunnen komen.

OV Toekomstbeeld 2040

In en tussen stedelijke agglomeraties in het westen en zuiden van Nederland wordt het steeds drukker en loopt het openbaar vervoer tegen de grenzen van de beschikbare capaciteit aan. Dit is ook aan de orde in Noord-Holland en de Metropoolregio Amsterdam. Daarom wordt er door het Rijk en de regio's gewerkt aan een OV Toekomstbeeld voor 2040. Verschillende ruimtelijke en economische ontwikkelingen hebben een sturende rol op de gevraagde verbeteringen in het openbaar vervoersysteem. Het belang van de combinatie van het provinciale knooppuntenbeleid met de gemeentelijke gebiedsontwikkelingen wordt in dat kader weer goed zichtbaar. Juist in Noord-Holland is het op basis van het provinciaal knooppuntenbeleid, de verschuiving en druk op de woningmarkt en de goed bereikbare stedelijke agglomeraties mogelijk om sturing te geven aan ruimtelijk-economische ontwikkelingen langs (openbaar) vervoersassen. De Zaancorridor van Amsterdam tot en met Heerhugowaard vormt een grote kans om invulling aan die sturing te geven. Om die ontwikkeling te kunnen faciliteren en om te komen tot een gedragen beeld op het openbaar vervoersnetwerk van 2040, is in 2017 gestart met *'het OV Toekomstbeeld 2040 Noord-Holland en Flevoland.'*

Tussentijds kan geconcludeerd worden dat voor de Regio Alkmaar in het algemeen en Heerhugowaard in het bijzonder geldt, dat de vraag naar openbaar vervoer via De Zaancorridor het aanbod nu al overstijgt: de netwerkwaarde wordt onderbenut. Met de ruimtelijk-economische toekomstmodellen voor de regio in het achterhoofd is een frequentere en directere dienstregeling tussen het stedelijk hart van Regio Alkmaar en de Metropoolregio Amsterdam van belang. Daarmee kan bovendien op een duurzame wijze invulling gegeven worden aan de schakelfunctie die de regio heeft tussen metropoolregio en Noord-Holland Noord.

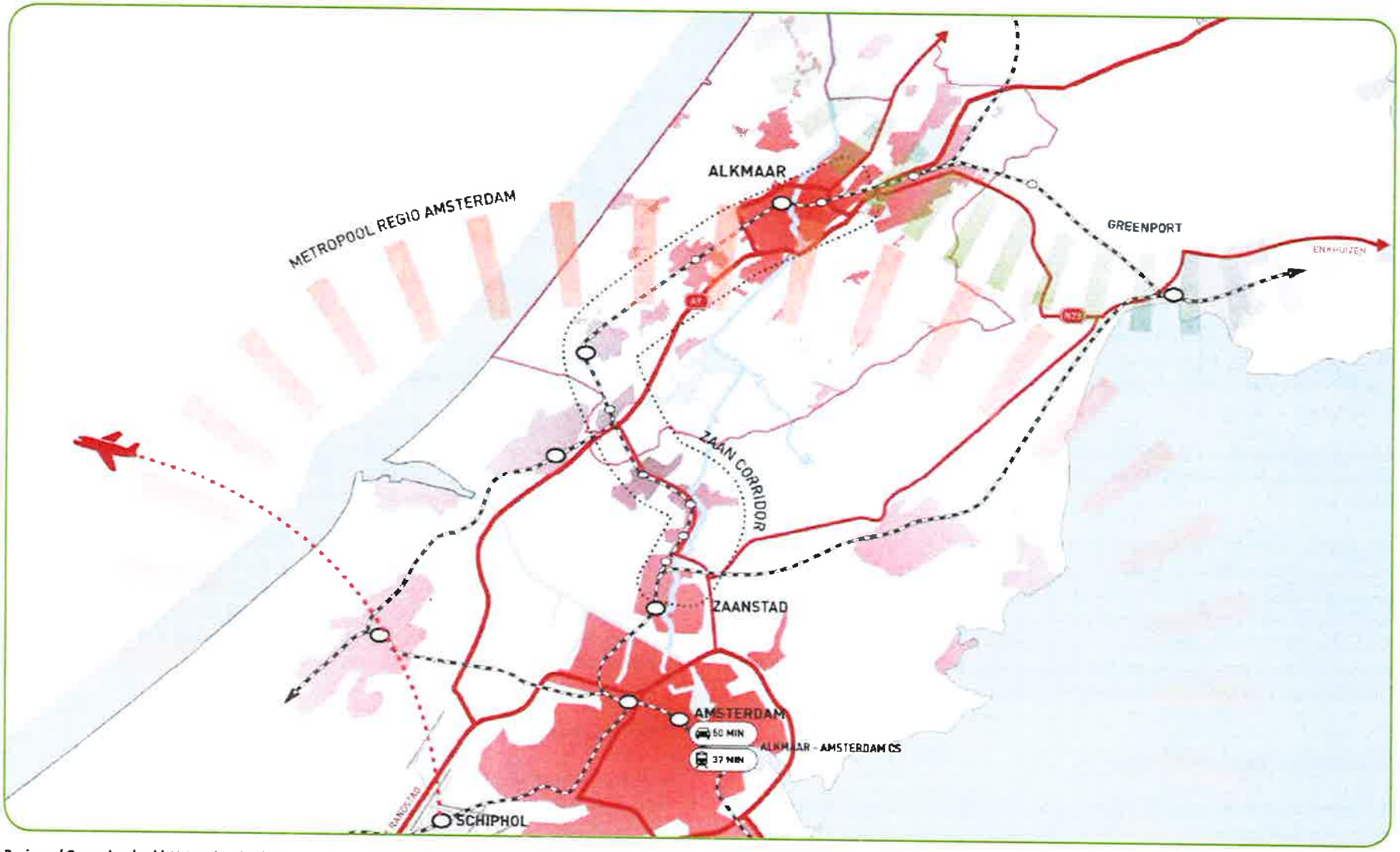
Omgevingsbeeld Regio Alkmaar en provinciale omgevingsvisie

In 2016 is het *'Omgevingsbeeld Regio Alkmaar, diversiteit als troef'* door de regiogemeenten vastgesteld. De diversiteit in woonomgevingen in de regio, de economische kracht en de goede bereikbaarheid zijn troeven van Regio Alkmaar. In het omgevingsbeeld wordt de nadruk gelegd op de ontwikkeling van knooppunten, waarbij de aaneengesloten stedelijke agglomeratie van Alkmaar en Heerhugowaard het hart van de regio vormt.

Het regionale omgevingsbeeld is mede input voor de provinciale omgevingsvisie. In de conceptversie van de provinciale omgevingsvisie wordt beschreven hoe de invloeden van de Metropoolregio Amsterdam zich steeds meer laten gelden in Regio Alkmaar en de regio zo steeds herkenbaarder onderdeel is van het metropolitaans 'daily urban system'. Verbindingen met de metropoolregio op het gebied van economie, toerisme en recreatie worden in de provinciale omgevingsvisie gelegd en hebben een steeds sterkere uitstraling naar onder andere Regio Alkmaar.

Vanuit een perspectief op 'sterke kernen, sterke regio's' wordt zo de complementariteit van de Noord-Hollandse kernen benoemd. Het onderscheidend vermogen van Regio Alkmaar is dat het onderdeel is van een aaneengesloten stedelijk netwerk, van de Zaanstreek (als onderdeel van de metropoolregio) tot en met voormalig groeikern Heerhugowaard en Alkmaar met haar historische binnenstad.

Dat 'knooppuntenontwikkeling' daar een voorname rol in speelt, wordt in de provinciale omgevingsvisie als heldere beleidslijn nog eens bestendigd.



Regionaal Omgevingsbeeld. *Het onderscheidend vermogen van Regio Alkmaar is dat het onderdeel is van een aaneengesloten stedelijk netwerk. Van de Zaanstreek tot en met Alkmaar en Heerhugowaard, met fraaie landschappen en dorpen daartussen. Vanuit een bovenregionale positie heeft het stedelijke hart van Regio Alkmaar met haar OV-knooppunten een rol als scharnierpunt tussen MRA en Noord-Holland Noord.*

3. Knooppuntniveau: Stationsgebied Heerhugowaard

In dit hoofdstuk wordt uiteengezet hoe de gemeente Heerhugowaard de doelstellingen van het provinciale programma OV-knooppunten heeft vertaald naar ambities en opgaven voor de ontwikkeling van het Heerhugowaardse stationsgebied. Het beschrijft ten eerste in vogelvlucht de gemeentelijke beleidsontwikkeling ten aanzien van het binnenstedelijk ontwikkelen en het stationsgebied. Hierna volgen de gemeentelijke ambities en de huidige stand van zaken in de gebiedsontwikkeling van het stationsgebied. Uit het verschil tussen de ambitie en de stand van zaken volgt de resterende opgave: de volgende stap naar een integrale gebiedsontwikkeling, waar de subsidieaanvraag op van toepassing is.

Tot slot volgen de gebiedsontwikkelingsstrategie en beoogde fasering om het Heerhugowaardse stationsgebied vanuit een integrale opgave, stapsgewijs te kunnen transformeren binnen de contouren van een moderne stad.

Dit derde hoofdstuk vormt het kader waarbinnen de projecten behorend bij de subsidieaanvraag zijn gedefinieerd. Deze worden beschreven in het volgende hoofdstuk, hoofdstuk 4.

Gemeentelijke beleidsontwikkeling stationsgebied

De ontwikkeling van het stationsgebied Heerhugowaard kent sinds jaren een solide bestuurlijke basis met een consistente beleidslijn. Het provinciaal knooppuntenbeleid 'Maak Plaats!' vormt daarin een belangrijk uitgangspunt. De afgelopen jaren heeft de gemeente de voorbereidende beleidsstappen gezet om met concrete ontwikkelingen in het knooppunt en een eigen investeringsprogramma op die steeds nadrukkelijker aanwezige koppeling tussen metropoolregio, Regio Alkmaar en Noord-Holland Noord te kunnen inspelen.

Vanaf 2006: Knooppuntontwikkeling

De voorbereidende beleidsstappen begonnen al in 2006 toen provincie, gemeente en experts vanuit de Taskforce Ruimtewinst meer bestuurlijke aandacht vroegen voor knooppuntontwikkeling in Heerhugowaard. Daarnaast werkte de gemeente aan een strategie voor een betere inbedding van het stationsgebied in de stedelijke agglomeratie, met het nieuwe Stadshart en de werklocaties. Allemaal op een steenworp afstand van elkaar maar vol ruimtelijke barrières. Die bestuurlijke aandacht heeft er toe geleid dat vanaf 2008 de gemeente haar vizier op deze complexe binnenstedelijke opgave is gaan richten. Naast de eigen budgettaire inbedding van de investering die benodigd is voor de ongelijkvloerse spoordoorsnijding, werden onder andere ook de eerste voorbereidingskredieten voor planontwikkeling gereserveerd.

Een belangrijke volgende stap was vervolgens om samen met stakeholders in het gebied tot een eerste visie op het knooppunt te komen: de structuurvisie.

2013 - 2016: Structuurvisie Stationsgebied

Met de vaststelling van de structuurvisie voor het stationsgebied in 2013 is een langjarig raadskader vastgesteld waarin de gemeente ambitie, visie en strategie laat samenkomen in een stapsgewijze gebiedsontwikkeling. Het vormde ook de basis om de voorbereidingskredieten te verhogen. Met de structuurvisie is ingespeeld op het belang van knooppunten: doel is om aantrekkelijke woon-, werk- en onderwijslocaties te bieden binnen het invloedsgebied van NS-station Heerhugowaard en sterke verbindingen te maken met omliggende gebieden. Vanuit het principe van uitnodigingsplanologie volgden er diverse ruimtelijke ontwikkelingen en de laatste jaren is in verschillende stappen onderzoek naar de doorontwikkeling van het stationsgebied gedaan. Bovendien zijn ontwikkelingen gerealiseerd vanuit marktinitiatieven, zorgvoorzieningen, ontwikkelaars en zittende ondernemers.

2016-2018: Strategie en krediet

In 2016 is de ontwikkeling van het Stationsgebied opgenomen en vastgelegd in de raadsstrategie voor 'de Economische Boulevard', de zone die binnen de 1.200 meter cirkel vanaf het station ook in 'Maak Plaats!' is opgenomen. De koppeling met het Heerhugowaardse Stadshart wordt daarin herkend. Het kloppend hart in dit alles is

het stationsgebied. Het OV-knooppunt vormt een belangrijke entree van Heerhugowaard, waar mensen op- en afstappen, werken, wonen, leren en verblijven. Het zal conform de structuurvisie en met de diverse ontwikkelingen transformeren tot een hoogwaardig, modern stationsgebied met een mix van functies. Met de strategie voor de Boulevard wordt de in 2013 geïntroduceerde uitnodigingsplanologie geactualiseerd en nog meer in een regionale context geplaatst.

In 2016 is na de raadsstrategie voor de Boulevard ook een specifieke 'ontwikkelingsstrategie' voor het stationsgebied vastgelegd met bijbehorend voorbereidingskrediet. In samenwerking met de belangrijkste stakeholders in het stationsgebied is de vertaalslag gemaakt naar concrete plannen voor de openbare ruimte, particulier vastgoed(her-) ontwikkeling, verduurzaming, de zoektocht naar een toekomstbestendige hoofdwegenstructuur, wateropgave en de verdere voorbereiding van de spooronderdoorgang.

Die spooronderdoorgang heeft de gemeente bovendien al afgedekt in haar begroting. Met deze ontwikkelingsstrategie kiest Heerhugowaard nogmaals voor binnenstedelijk ontwikkelen en wordt de bewuste keuze gemaakt om te starten met de verdere doorontwikkeling van het OV-knooppunt.

2018 en verder

De beleidslijn die de gemeente heeft gekozen wordt door opeenvolgende gemeentebesturen steeds omarmd. En ook in de raadsagenda 2018-2022 onderstreept het Heerhugowaardse bestuur weer het belang van verbindingen in twee richtingen, tussen Noord-Holland Noord, de metropoolregio en de eigen regio. In 2017 wordt in participatie met bewoners en stakeholders gewerkt aan het Masterplan Stationsgebied.

Daarnaast zijn uitgebreide Value Engineering sessies gestart met professionele (spoorse) stakeholders om de verdere uitwerking van de spooronderdoorgang van de Zuidtangent in samenhang met een mogelijke toekomstige ontwikkeling van het station en de PHS-infrastructuur te beschouwen. De invloed die dit heeft op de aanpassingen van het station en de perrons en de dienstregeling vormen een project dat op middellange termijn kan gaan spelen, conform het Actie- en Uitvoeringsprogramma van De Zaancorridor.

De keuzen die voor de spooronderdoorgang én de keuzen die in het kader van PHS (infrastructuur, dienstregeling en opstelterreinen) worden gemaakt, zijn relevant voor de mogelijke doorontwikkeling van het NS-station. Inzichten in toekomstige spoorconfiguratie, mogelijk nieuwe perrons en perronopgangen zijn randvoorwaarden voor mogelijke vastgoedontwikkeling met stationsgerelateerde voorzieningen op het Stationsplein. Gemeente en NS zijn eigenaar van deze gronden. Daarom zijn naast de value engineeringsessies ook een marktverkenning met ontwikkelstrategie voor deze belangrijke plek in het stationsgebied in voorbereiding. Deze voorbereidende activiteiten voor een nieuwe stap in de gebiedsontwikkeling spelen op de middellange en lange termijn. Het is nu al relevant als context voor deze subsidieaanvraag.

Gemeentelijke ambitie Stationsgebied Heerhugowaard

In de structuurvisie uit 2013 is door de gemeenteraad van Heerhugowaard de ambitie vastgelegd om het stationsgebied te laten transformeren tot een hoogwaardige entree en een dynamisch, stedelijk gebied.

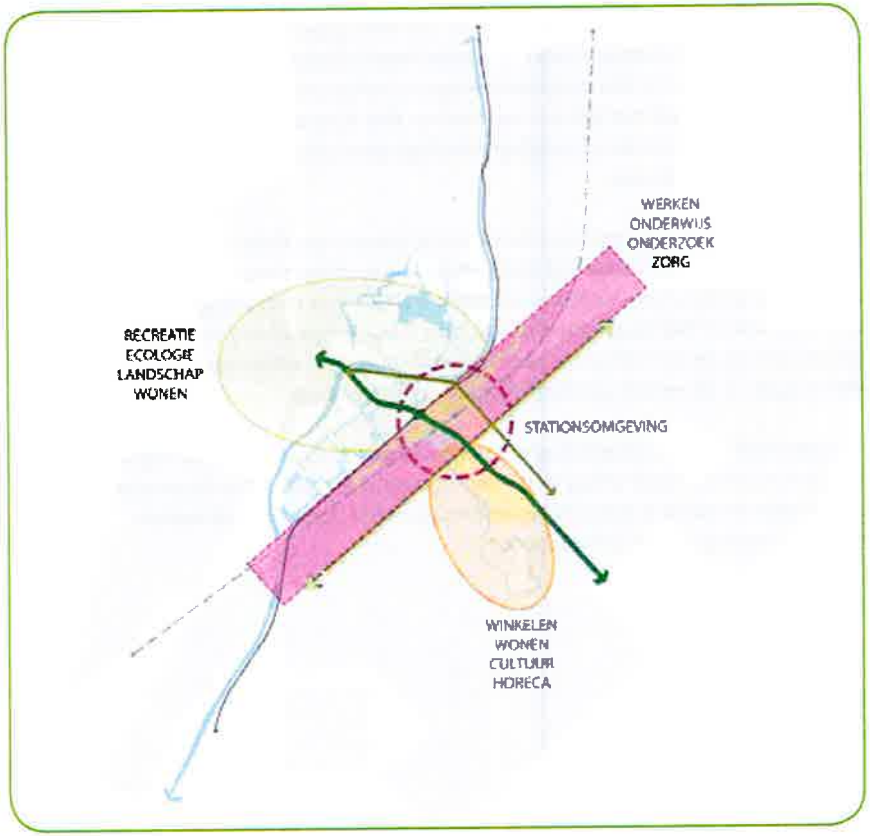
Op die manier worden het stationsgebied en het Stadshart (met een van de grootste overdekte winkelcentra van Nederland, horeca, bioscoop, woningen en zorgvoorzieningen) binnen Regio Alkmaar op de kaart gezet. Met de opwaardering van het stationsgebied ontstaat een stedelijk gebied met regionale voorzieningen, dat complementair en versterkend is ten opzichte van het Stadshart en daarmee uniek in de regio.

Dit is en wordt wat betreft de gemeenteraad steeds meer een stedelijk gebied met een zeer goede bereikbaarheid voor zowel auto, openbaar vervoer als langzaam verkeer en met een levendige mix van wonen, werken, leren, recreëren en reizen.

Als leidraad voor de geleidelijke ontwikkeling en opwaardering van het Stationsgebied Heerhugowaard vormen vijf kernkwaliteiten volgens de gemeenteraad samen het verleidelijke toekomstperspectief:

I. Een vanzelfsprekende spil in de stad en regio;
II. Een hoogwaardig, groen en duurzaam stationsgebied als aangename verblijfsruimte en nieuwe entree;
III. Een belangrijk sluitstuk in de transformatie naar een completere stad;
IV. Een soepel verkeersknooppunt;
V. Een nieuwe stap in het verduurzamen van de gemeente Heerhugowaard.

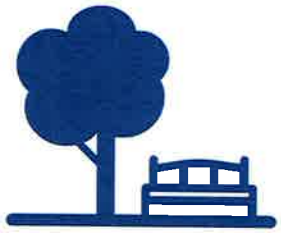
Rode draad in de transformatie van het Heerhugowaardse stationsgebied is duurzaamheid in al haar facetten. Het zou daarmee een waardig opvolger van de beroemde Stad van de Zon moeten kunnen gaan worden.



Structuurvisie. *In de structuurvisie is door de gemeenteraad van Heerhugowaard de ambitie vastgelegd om het stationsgebied te laten transformeren tot een hoogwaardige entree en een dynamisch, stedelijk gebied in Heerhugowaard en Langedijk*

Vertaling van gemeentelijke ambitie naar provinciaal knooppuntenbeleid

De ambitie voor het Heerhugowaardse stationsgebied is in de structuurvisie vertaald naar drie opgaven die naadloos aansluiten op de doelstellingen van het programma OV knooppunten en de opgaven uit het vlindermodel 2.0 voor Heerhugowaard.



Het verbeteren van de uitstraling en samenhang van de openbare ruimte

Het Heerhugowsaardse stationsgebied is een hoogwaardige, aantrekkelijke entree van de stad, het Stadshart en het noordoostelijke deel van Regio Alkmaar, dat reizigers verleidt tot een bezoek, waar voetgangers en fietsers meer prioriteit krijgen en de auto vaker te gast is, een logisch vertrekpunt voor diverse routes en een samenhangend verblijfsgebied met het Stadshart, goed verbonden voor langzaam verkeer.

In het provinciaal programma OV-Knooppunten wordt daarmee aansluiting gevonden op een opwaardering van de openbare ruimte van het OV-knooppunt en een betere verbinding met het Stadshart.



Het duurzaam oplossen van de verkeersknoop

Het Heerhugowaardse stationsgebied is een soepel lopende verkeersknoop en multimodaal overstappunt, waar verschillende vervoersstromen logisch op elkaar aansluiten, dat gebruik van OV en fiets stimuleert met voldoende en aantrekkelijke stallingsmogelijkheden en in- en uitstap mogelijkheden, dat zowel verkeerskundig als stedenbouwkundig verbonden is met de omgeving, en dat goed bereikbaar is met de auto, waarbij de auto minder dominant de inrichting en het beeld van het stationsgebied bepaalt.

De vertaling naar het provinciaal programma OV-Knooppunten is een verkorting van de deur tot deur reistijd voor voetganger en fiets en een vermindering van de barrièrewerking van het spoor. Ook is een betere toekomstige aansluiting van het stationsgebied op de N242 van belang.

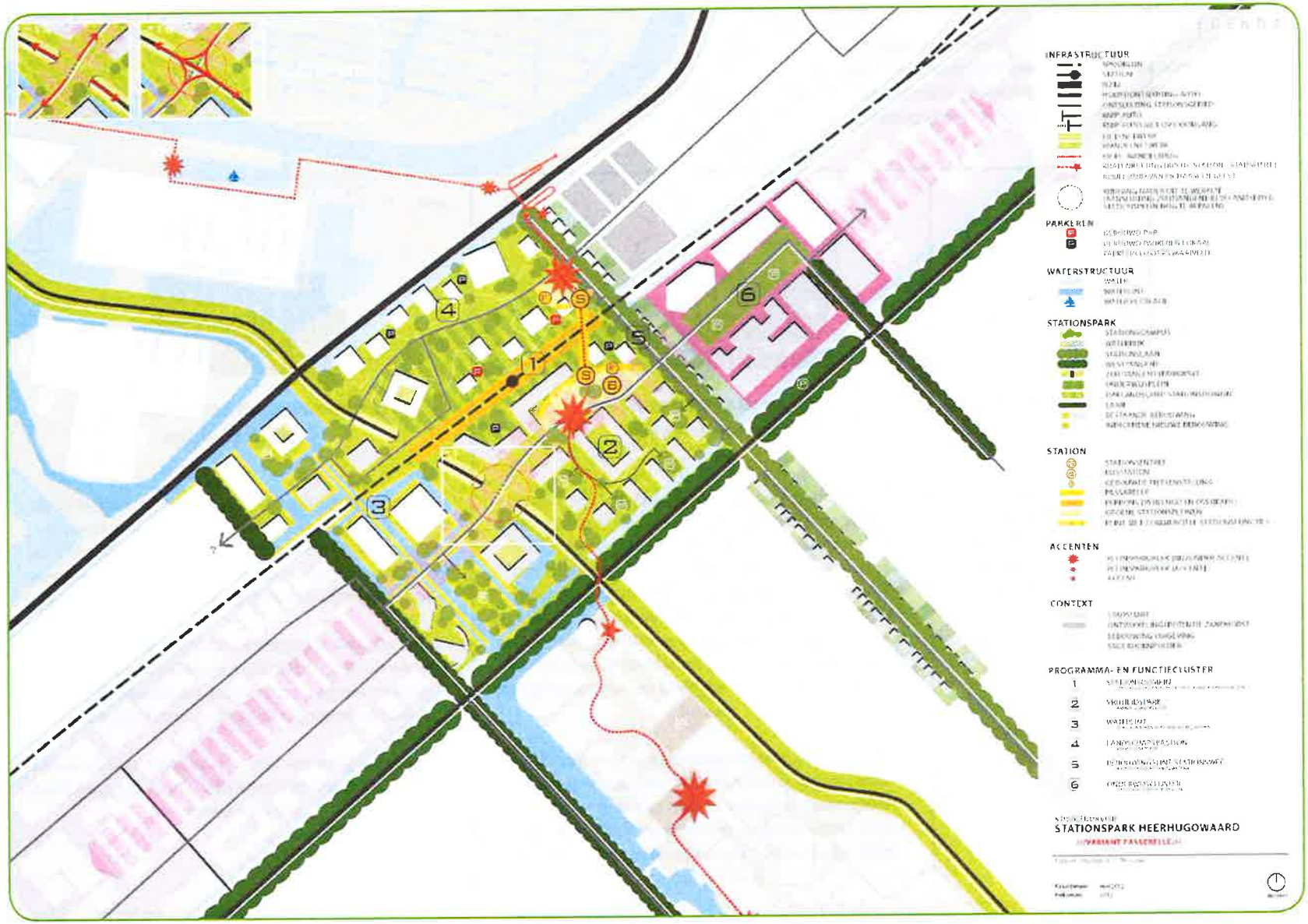


Het toevoegen en intensiveren van stedelijke functies

Het Heerhugowaardse stationsgebied is een aantrekkelijke vestigingsplaats voor hoogwaardige, kennisintensieve bedrijvigheid, (hoofd)kantoren van provinciaal en regionaal georiënteerde organisaties en stedelijke voorzieningen, met een onderscheidend stedelijk-dynamisch woonmilieu.

In het provinciaal programma OV-Knooppunten valt dit onder een hogere stedelijke dichtheid, meer functies en voorzieningen, het benutten van plancapaciteit en functiemenging in de nabijheid van het station.

De regionale, gemeentelijke en provinciale ambitie om tot directere en frequentere treinverbindingen te komen hangt hier mee samen.



Structuurvisie. *De verbeelding van de structuurvisie voor het Heerhugowaardse stationsgebied: een duurzame, groene en klimaatbestendige openbare ruimte als basis voor stedelijke verdichting in het OV-knooppunt. Het Heerhugowaardse stationsgebied ligt centraal in de regio, grenzend aan buurgemeente Langedijk met het natuurgebied Oosterdel en het Heerhugowaardse Stadshart. Woonwijk Broekhorn, Broekhorn-De Scheg langs de N242 zijn in ontwikkeling. Ze liggen net als werklocatie Beveland binnen de directe invloedssfeer van het station. Daarmee is het Heerhugowaardse stationsgebied de motor van de economische boulevard van Heerhugowaard.*

Huidige stand van zaken 2018-2019

De gemeente heeft de afgelopen jaren niet stil gezeten: stapsgewijze ontwikkeling van het stationsgebied was de afgelopen jaren
het motto. Recentelijk zijn zo diverse gemeentelijke projecten in de openbare ruimte gerealiseerd. Fiets- en wandelroutes maar ook 'tegeltje lichten' om tijdelijk ruimte terug te geven aan groen. Meer en meer marktinitiatieven dienen zich ook aan. Veel voorzieningen zijn de afgelopen jaren in een eerste herontwikkelingsgolf al toegevoegd: regionale hoofdkantoren, zorgvoorzieningen, onderwijsfuncties en ook de eerste nieuwe woonprojecten. Het Heerhugowaardse stationsgebied heeft een grote ontwikkelpotentie; een volgende fase van gebiedsontwikkeling staat op het punt te beginnen. Maar op veel plekken in het stationsgebied staan de huidige staat van de openbare ruimte en de slechte bereikbaarheid in schril contrast met de ontwikkelingen die al hebben plaats gevonden. Daarmee voldoet het stationsgebied ondanks de aanwezige dynamiek nog altijd niet aan de lokale ambitie, noch aan de ambitie als betekenisvolle locatie aan De Zaancorridor.

Op de volgende pagina's volgt een beknopt overzicht van de huidige stand van zaken, onderverdeeld in de drie hoofdopgaven zoals opgesomd in de vorige paragraaf.



Het verbeteren van de uitstraling en samenhang van de openbare ruimte en het duurzaam oplossen van de verkeersknoop. *Het stationsgebied kenmerkt zich als slechts een optelsom van (regionale) voorzieningen, woongebouwen en onderwijsinstellingen. De openbare ruimte is momenteel een resultaat van die bebouwing met versnippering, weinig verblijfskwaliteit, een gebrekkige oriëntatie en onveilige verkeerssituaties als gevolg. Ook de verknoping van de vervoersmodaliteiten ten behoeve van een verbeterde deur tot deur reis is door de huidige inrichting van de openbare ruimte beperkt.*

Het toevoegen en intensiveren van stedelijke functies

In de afgelopen jaren hebben grote werkgevers zich in het Stationsgebied gevestigd, inclusief stedelijke functies van regionale betekenis. Er is nieuwbouw gepleegd rondom het station en plekken zijn getransformeerd naar kantoor- en zorgfuncties. De eerste nieuwe woonprojecten zijn gestart. In het provinciaal programma OV-Knooppunten valt dit onder een hogere stedelijke dichtheid, meer functies en voorzieningen, het benutten van plancapaciteit en functiemenging in de nabijheid van het station.

Het laadvermogen van het Heerhugowaardse stationsgebied kan de komende vijf jaar zo'n 400 woningen binnen 300 meter van het NS-station zijn. De mogelijke plancapaciteit aan woningen binnen 1.200 meter van het NS-station kent vanzelfsprekend een grotere omvang maar ook een verdere planhorizon. Deze mogelijke ontwikkelingen zijn deels onderdeel van de harde plancapaciteit van de regio en deels als OV-knooppuntlocaties onderdeel van de actualisering van de regionale woningbouwbehoefte. De geschatte omvang van de private vastgoedinvesteringen in de komende jaren kan oplopen tot honderd miljoen euro.

deze nieuwbouwontwikkelingen zijn in lijn met de ambities van regio Noord-Holland Noord: een mogelijke bouwopgave van 40.000 woningen, om de druk op de eigen woningmarkten in de metropoolregio te ontlasten. De volgende recente ontwikkelingen vinden plaats:

Stedelijke functies van regionale betekenis zijn het Hoogheemraadschap (1), Diagnostisch Centrum Noordwest Ziekenhuis (2), intramurale zorg ViVa! Zorggroep (3), Praktijkschool Focus (4), het roc Horizon College (5), mbo ESPEQ (6), Hotel Restaurant, de regionale GGZ (7), Zuyderwaert (8) en Hotel restaurant Gewoon Lekker (9).

10 Bij het stationsgebied ontwikkelt BPD naast een nieuwe woonwijk, ook Broekhorn-De Scheg, op dit moment bestemd als een werklocatie.

11 Voorjaar 2018 heeft het bovenregionale Oogcentrum Noordholland bekend gemaakt zich te willen vestigen in het stationsgebied. De procedure is zomer 2018 gestart.

12 Voorjaar 2018 heeft het Ministerie van Volksgezondheid, Welzijn en Sport bekend gemaakt dat de Heerhugowaardse beroepsopleidingen (o.a. mbo ESPEQ en roc Horizon College) een miljoenenbijdrage ontvangen vanuit het Regionaal Investeringsfonds mbo (RIF). Daarmee wordt de publiek private samenwerking tussen scholen, de publieke sector en het bedrijfsleven gestimuleerd. De gemeente draagt daar jaarlijks ook aan bij. De ontwikkeling van deze mbo-campus is in de directe nabijheid van het NS-station.

13 Het Heerhugowaardse Stadshart, op 500 meter van het NS-station, is in 2014 opgeleverd. Het huisvest het grote overdekte winkelcentrum Middenwaard, nieuwe horeca, VUE-bioscoop en zorgvoorzieningen. Vanaf 2018 worden er 289 woningen in het Stadshart bijgebouwd.

14 Begin 2017 is het voormalige HAL-Trade Center getransformeerd naar 'incubator' Het Zakenstation, een werk- en ontmoetingsplek voor ondernemers bij het NS-station.

15 Medio 2017 is een voormalig kantoorpand aan de Umbriëllaan getransformeerd naar 41 woonstudio's.

16 Zomer 2018 is de bestemmingsplanprocedure gestart voor een nieuw woongebouw bij het NS-station, 60 woningen en werkruimte.

17 Zomer 2018 is de omgevingsprocedure gestart voor 26 studio's bij het NS-station.

18 19 Zomer 2018 zijn twee nieuwbouwplannen gepresenteerd, tegen het NS-station: een hoge woontoren als landmark en een woon-zorg complex.

20 Zomer 2018 is de pilot 'De Broekervaart' gestart: een nieuwe vaarverbinding tussen het Heerhugo-waardse stationsgebied en Broek op Langedijk. Toeristen, maar ook bewoners uit de regio, maken kennis met de toeristische-recreatieve waarden van Oosterdel en Langedijk.



Het toevoegen en intensiveren van stedelijke functies. *Projecten in en rondom het stationsgebied die de afgelopen jaren gerealiseerd zijn of in ontwikkeling zijn. Op veel plekken in het stationsgebied staan de huidige staat van de openbare ruimte en de bereikbaarheid echter in schril contrast met al deze ontwikkelingen die al hebben plaats gevonden. Daarmee voldoet het stationsgebied ondanks de aanwezige dynamiek nog altijd niet aan de lokale ambitie, noch aan de ambitie als betekenisvolle locatie aan De Zaancorridor.*



Het toevoegen en intensiveren van stedelijke functies. *Zomer 2018 zijn twee nieuwbouwplannen gepresenteerd, tegen het NS-station aan: een hoge woontoren als landmark en een woon-zorg complex.*

Het toevoegen en intensiveren van stedelijke functies. *Zomer 2018 is de bestemmingsplanprocedure gestart voor een nieuw woongebouw bij het NS-station, 60 woningen en werkruimte.*



Het verbeteren van de uitstraling en samenhang van de openbare ruimte

Het Stationsgebied oogt op dit moment nog teveel als 'op- en uitstapplaats', in plaats van een aangenaam gastvrij verblijfsgebied. Het is nog geen soepele vervoersknoop rondom het NS-station. De openbare ruimte is bovenal onsamenhangend, rommelig en meer het resultaat van de bebouwing dan dat het een écht verblijfsgebied is. Ook de verbinding met het Stadshart en andere delen van de gemeente is qua beleving, directheid en veiligheid niet duidelijk aanwezig en het gewenste groene karakter ontbreekt. Het NS-station heeft op dit moment ook nog teveel een voor- en achterkant in plaats van de gewenste Heerhugowaardse en Langedijkse zijde.

In lijn met 'Maak Plaats!' zal in het Heerhugowaardse stationsgebied aansluiting gevonden moeten worden op een opwaardering van de openbare ruimte van het OV-knooppunt en een betere verbinding met het Stadshart en omliggende werklocaties. De gemeente heeft daarom de afgelopen jaren stapsgewijs al uitvoering gegeven aan diverse projecten die de uitstraling en samenhang van de openbare ruimte verbeteren én daarmee ook de deur tot deur reis verkorten, veiliger maken en veraangenamen. Op de belangrijkste plekken met de primaire verbindingsroutes in het stationsgebied, is de openbare ruimte echter nog niet opgewaardeerd.

Het Masterplan Stationsgebied is in voorbereiding. In samenwerking met bewoners, ondernemers en andere stakeholders wordt gewerkt aan dit masterplan. September 2017 werd het eerste concept publiek gemaakt. Eind 2018 wordt de definitieve versie afgerond en ter vaststelling aan het college van B&W en de raad voorgelegd. In het masterplan wordt onder andere de kwaliteit van de openbare ruimte vastgelegd, waardoor het stationsgebied met Stadshart in beleving een samenhangend centum-gebied vormt en de invloedsfeer van het station ook zo wordt vergroot.

A **Gerealiseerd (2013),** provincie: ongelijkvloerse fietsroutes onder de N242 en Broekerweg.

B **Gerealiseerd (2015):** de herinrichting van de Stationsweg als fietsstraat.

C **Gerealiseerd (2015):** fietsbrug 'De Krul' over de N242, deel van de route vanuit Langedijk, woonwijk Broekhorn naar het NS-station.

D **Gerealiseerd (2016):**vergroening en verduurzaming wandel- en fietsroutes tussen stationsgebied en Stadshart.

E **Gedeeltelijk gerealiseerd (2017):** gedeeltelijke upgrade van de Industriestraat, met fiets- en voetpad, vergroening en duurzame bermen.

F **In voorbereiding (2019):** herinrichting Westdijk, deel van de route vanuit Langedijk naar NS-station.

G **Verbinding Stadshart-stationsgebied (n.n.b.):** raadsmotie om de verbinding Stadshart-stationsgebied komende jaren vorm te gaan geven.



Het verbeteren van de uitstraling en samenhang van de openbare ruimte. *Gemeentelijke deelprojecten in en rondom het stationsgebied die de afgelopen jaren zijn gerealiseerd of in ontwikkeling zijn, geprojecteerd op het huidige concept masterplan. Op de belangrijkste plekken met de primaire verbindingsroutes in het stationsgebied, is de openbare ruimte echter nog niet opgewaardeerd.*



Het duurzaam oplossen van de verkeersknoop. *Fietsbrug De Krul, de verbinding tussen gemeente Langedijk, Broekhorn en het Heerhugowaardse stationsgebied.*





Het verbeteren van de uitstraling en samenhang van de openbare ruimte. *De opwaardering van de Industriestraat. Links, de oude situatie, rechts de nieuwe. De klinkerbestrating en het groenontwerp uit het toekomstige masterplan zin hier al vroegtijdig toegepast. Het is al aangelegd met het oog op nieuwbouwontwikkelingen. De bebouwing rechts maakt plaats voor vastgoedontwikkelingen. De klinkerbestrating, de diversiteit aan bomen en klimaatbestendige plantvakken zullen het beeldmerk van de openbare ruimte in de volgende ontwikkelingsfase van het stationsgebied zijn. Die volgende ontwikkelingsfase heeft betrekking op de belangrijkste plekken met de primaire verbindingsroutes in het stationsgebied.*



De samenhang en uitstraling van de openbare ruimte moet verbeterd worden. *Op de belangrijkste plekken met de primaire verbindingsroutes in het stationsgebied, is de samenhang en uitstraling van de openbare ruimte niet opgewaardeerd. Daarmee wordt de verkeersknoop ook niet duurzaam opgelost en de deur tot deur reis niet geoptimaliseerd.*



Het duurzaam oplossen van de verkeersknoop

Het stationsgebied kent met de N242, het spoor, de Zuidtangent en Westtangent grote barrières in de bereikbaarheid en de (langzaam-)verkeersafwikkeling. Het vele verkeer dat de spoorbaan gelijkvloers kruist ondervindt grote hinder van de voortdurend neergaande spoorbomen. Bovendien zijn gelijkvloerse spoorkruisingen in drukke stedelijke gebieden gevaarlijke plekken in de stad. De steeds langer wordende ochtend- en avondspits kenmerkt zich door flinke congestie. Op de kruispunten op de Zuidtangent zijn bovendien veel ongevallen waar automobilisten en langzaam verkeersdeelnemers bij zijn betrokken. De deur tot deur reis voor alle vervoersmodaliteiten en met name voor het langzaam verkeer is momenteel een moeizame en gevaarlijke in het Heerhugowaardse stationsgebied.

De nieuwe provinciale N194 (de Westfrisiaweg) geleidt het doorgaande verkeer langs Heerhugowaard en via de N242 langs het stationsgebied. Dat doorgaande verkeer zal minder dominant worden op de Westtangent. Een verbetering in de leefbaarheid en veiligheid. De N194 is deels in de zomer van 2018 opgeleverd.

Ten aanzien van de gemeentelijke ambitie voor het stationsgebied en de raakvlakken met het provinciaal programma OV-Knooppunten, vormt de Zuidtangent een gevaarlijke barrière in de deur tot deur reis van met name het langzaam verkeer. In de inrichting van de kruispunten op de Zuidtangent is het langzaam verkeer volledig ondergeschikt aan het autoverkeer. Autoverkeer, dat grote hinder ondervindt van congestie door de drukke kruispunten en de vaak dicht liggende spoorbomen. Een ongewenste en onveilige combinatie van problemen.

De geplande ongelijkvloerse kruising van de Zuidtangent met het spoor en de toekomstgerichte oplossingen voor de gevaarlijke kruispunten in het stationsgebied zijn grotendeels door de klankbordgroepen bedacht en eind 2017 door de raad overgenomen. Daarmee zijn tegelijkertijd toekomstgerichte oplossingen voor de verkeersafwikkeling van de Zuidtangent, voor de N242 en de regionale autobereikbaarheid van het NS-station en werklocaties gecreëerd. Deze oplossingen zijn bovendien nog eens met uitgebreide onafhankelijke uitgevoerde verkeersanalyses geverifieerd en robuust en toekomstbestendig bevonden.

De gemeente is bereid om de kosten voor de spooronderdoorgang voor haar rekening te nemen en heeft hiervoor een volledige dekking beschikbaar. Het Ministerie van I&W draagt daar ook in bij. De kosten voor deze ongelijkvloerse spoorkruising maken geen onderdeel uit van deze subsidieaanvraag.

Ten behoeve van het ontwerpen van een toekomstbestendige spoor-, perron- en transferconfiguratie van het NS-station met Stationsplein zijn value engineering sessies met rjik, ProRail, NS en provincie georganiseerd. De ongelijkvloerse spooronderdoorgang biedt namelijk ook kansen om tot een robuuste, toekomst-gerichte spoorconfiguratie te komen, indachtig directere en frequentere spoorverbindingen tussen Regio Alkmaar en de metropoolregio. Ook een mogelijke nieuwe inrichting van het busstation en een comfortabele stallingsvoorziening voor fietsen maken onderdeel uit van de value engineering studies. In 2018 is bovendien een marktverkenning voor een mogelijke vastgoedontwikkeling op het Stationsplein gestart.

De vertaling van deze activiteiten naar het provinciaal programma OV-Knooppunten is een verkorting en veraangenaming van de deur tot deur reistijd voor voetganger en fiets, een vermindering van de barrière-werking van het spoor en een betere toekomstige aansluiting van het stationsgebied en de lokale wegenstructuur op de N242.

Meerwaardeprojecten: veel deelprojecten waarmee de uitstraling en samenhang van de openbare ruimte is verbeterd, hebben leiden ook tot betere primaire routes van en naar het NS-station. Het zijn meerwaardeprojecten; bijvoorbeeld de herinrichting van de historische as Stationsweg
met groen, bestrating en straatverlichting vormt samen met fietsbrug 'De Krul' en de Westdijk een veilige, groenelangzaam verkeersverbinding tussen Langedijk en het Heerhugowaardse NS-station. Ook de vergroening en verduurzaming van de wandel- en fietsroutes tussen stationsgebied en Stadshart komen de deur tot deur reis ten goede.

Gerealiseerd (zomer 2018): uitbreiding fietsenstalling NS-station door gemeente en ProRail. Een upgrade met Zelf Service Fietsentoegang en introductie van eerste 24 uur gratis.

Gerealiseerd (zomer 2018): de 'Stationshuiskamer' door NS.
Randvoorwaardelijk voor een meer integrale aanpak van het duurzaam oplossen van de verkeersknoop, het verbeteren van de deur tot deur reis en een betere aansluiting van het stationsgebied op de N242, zijn:

- **Raadsbesluitvorming (2017):** oplossing en kredietvotering voor de hoofdwegenstructuur van het stationsgebied, inclusief een ongelijkvloerse kruising van de Zuidtangent met het spoor.
- **Besluitvorming GS (2018):** nieuw onderzoek naar de doorstroming van de provinciale N242 is inmiddels opgenomen in het PMI.



Kruispunt Zuidtangent-Stationsplein. *In de deur tot deur reis een grote en gevaarlijke barrière voor het langzaam verkeer. De herinrichting van dit ongeregelde kruispunt naar een veilig en soepel functionerend kruispunt met verkeersregelinstallatie biedt bovendien ruimte om beter aan te sluiten op de nieuwe openbare ruimte in Stadshart en stationsgebied en wordt zo 'een groen welkom in Heerhugowaard'*



Het duurzaam oplossen van de verkeersknoop: *een betere deur tot deur reis. Gemeentelijke deelprojecten in en rondom het stationsgebied die de afgelopen jaren zijn gerealiseerd of in ontwikkeling zijn, geprojecteerd op het huidige concept masterplan. De primaire verbindingsroutes in het stationsgebied naar het Stadshart en tussen Gildestraat (Broekhorn-De Scheg) en Industriestraat met NS-station moeten de komende jaren verbeterd worden.*

De ontwikkelingsstrategie van het Heerhugowaardse stationsgebied

De manier waarop in Nederland binnenstedelijke gebieden worden ontwikkeld is de laatste jaren fundamenteel veranderd: van een op aanbod gestuurd systeem naar een systeem waarbij vraaggericht en flexibel werken centraal staan. Waar oude gebiedsontwikkeling zich voornamelijk kenmerkte door publieke sturing op grootschalige plannen met een gefixeerd eindbeeld, kenmerkt de huidige binnenstedelijke gebiedsontwikkeling zich door samenwerking met marktpartijen en stakeholders, onzekerheden in het proces en verschillende financieringsstromen.

Het integraal, ineens ontwikkelen van grootschalige binnenstedelijke locaties, met dito financiële risico's is daarom niet meer van deze tijd. Nu past een flexibele, adaptieve ontwikkelingsstrategie met kleinschaligere ontwikkelingen op basis van een globaal eindbeeld en het uitlokken van private investeringen. Zo organiseert de gemeente Heerhugowaard middels bijvoorbeeld anterieure overeenkomsten dat private partijen financieel bijdragen aan de opwaardering van het publiek domein in het stationsgebied. Slimme parkeeroplossingen, vergroening en klimaatadaptief ontwerpen van gebouwen en private ruimten en de verplichting om delen van het eigen terrein in te richten als openbare ruimte zijn daar voorbeelden van.

Om een complexe langjarige gebiedsontwikkeling zoals het Heerhugowaardse stationsgebied hanteerbaar te houden zijn het kiezen van de juiste schaal, fasering en looptijd belangrijke voorwaarden. We willen af van de traditionele 'badkuip' met grote risicovolle voorinvesteringen die we in de oude grondexploitaties zagen. Het risico zit hem dan in de onzekerheid die een lange terugverdientijd met opbrengsten met zich mee brengt.

Voor het Heerhugowaardse stationsgebied geldt derhalve dat het 'een gefaseerde gebiedsontwikkeling door gebiedjesontwikkeling betreft'. Een volgende belangrijke fase betreft de nu voorliggende subsidieaanvraag.

Investeringsbeslissingen worden stapsgewijs genomen: soms kleinschalige projecten, dan weer omvangrijker en soms projecten met meer risico. De aanleg van fietsbrug 'De Krul' had een relatief grote investeringsomvang maar is zeer betekenisvol in het verbeteren van de deur tot deur reis en een aantrekkelijkere openbare ruimte. De nog gedeeltelijke herinrichting van de Industriestraat door een nieuwe fiets- voetpad en vergaande vergroening heeft een grote waarde in het dichterbij brengen van het eindbeeld voor het stationsgebied. En het tijdelijk 'tegeltje lichten' op het Stationsplein door scholieren heeft een tussentijds groener plein opgeleverd, in afwachting van de definitieve herinrichting en transformatie.

Een volledige raming van kosten voor de volledige ontwikkeling van het stationsgebied, is in de huidige fase nog te omvangrijk en gaat met te veel onzekerheden en nog ongedefinieerde afhankelijkheden gepaard om nu al in zijn geheel op te pakken. In knooppuntontwikkeling is timing, zeker in de samenwerking met spoorpartijen en marktinitiatieven, erg belangrijk.

Dat laat onverlet dat na de eerste gemeentelijke en private investeringen van de afgelopen jaren en de ontwikkelingen die op stapel staan, een volgende fase van knooppuntontwikkeling een meer integrale aanpak zal hebben. Daar richt zich deze subsidieaanvraag op.

Voor het bepalen van de juiste schaal, fasering en looptijd van de ontwikkeling van het Heerhugowaardse stationsgebied worden de volgende vijf principes gehanteerd:

I. Een eerste termijn van vijf jaar.

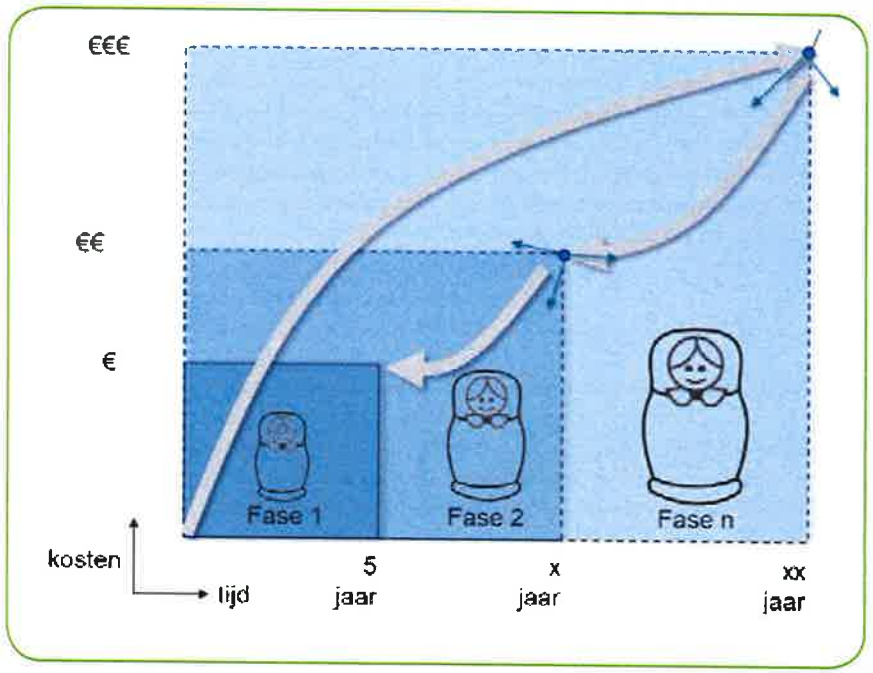
De termijn van vijf jaar, zoals ook als eis gesteld aan de subsidie-aanvraag, is een goede beheersbare termijn waarbinnen met voldoende zekerheid de verwachte kosten, dekkingsbronnen en opbrengsten zijn te bepalen. Diverse marktinitiatieven zullen in deze periode plaatsvinden en bovendien zal binnen deze termijn de ongelijkvloerse spooronderdoorgang gerealiseerd kunnen worden. Bovendien zijn de gemeentelijke beleids- en financiële kaders aanwezig.

Financieel en inhoudelijk wordt er met deze subsidieaanvraag slechts een besluit genomen over de eerste termijn van vijf jaar. Er wordt daarmee nog geen besluit over volgende planfasen genomen, die zijn immers nog onzeker. Mogelijke strategische grond- en opstalverwervingen voor volgende fasen worden daar conform raadsbeleid overigens niet mee in de weg gestaan.

II. Een groeimodel van opeenvolgende fasen met tussenstappen.

De volgende fasen betreffen het opknippen van meer omvangrijke investeringsbeslissingen in beheersbare tussenstappen die steeds weer passen binnen en ruimte laten voor een volgende stap. Er is daarbij een beeld van het eindresultaat, het masterplan, maar het eindresultaat kan nog zowel in tijd, kwaliteit als kosten verschuiven.

Een mogelijke vastgoedontwikkeling op het Stationsplein is daar een voorbeeld van. Het is nog onbekend hoe die ontwikkeling er exact uit komt te zien, mede omdat randvoorwaarden vanuit de (toekomstige) spoorinfrastructuur nog in onderzoek zijn. Wel wordt er alvast een marktverkenning voor ontwikkeling van het Stationsplein uitgevoerd.
En de value engineeringstudies met spoorpartijen, rijk en provincie zijn rand-voorwaardelijk. Een mogelijk grootschalig uitvoeringsproject voor het Stationsplein ligt daarom dus met alle waarschijnlijkheid verder weg in tijd. De gemeentelijke beleidskaders zijn weliswaar aanwezig, maar de kosten, dekking en opbrengsten zijn nog niet met onderzoek en besluitvorming bij gemeente en andere stakeholders in relatie tot elkaar gebracht.



Gefaseerde ontwikkelingsstrategie. *Knooppuntontwikkeling in Heerhugowaard kent een groeimodel van faseringen, met een eerste termijn van vijf jaar. Daarop volgen vervolgstappen die afgezet worden binnen een globaal, en soms verschuifbaar eindresultaat.*

III. No-regret maatregelen

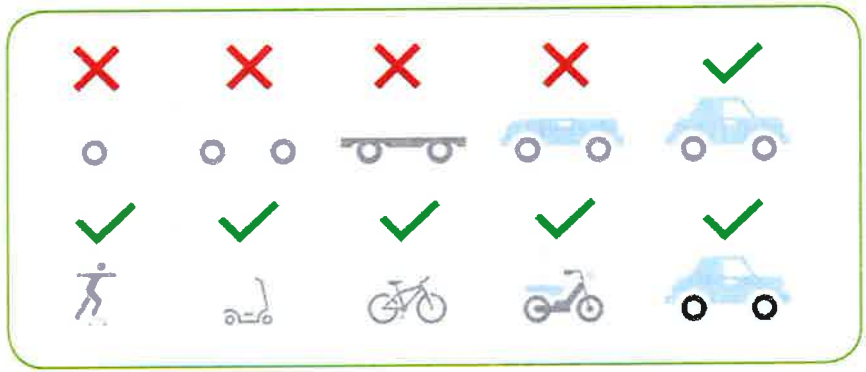
Een belangrijk principe waar de gemeente de afgelopen jaren al mee heeft gewerkt zijn de 'no-regret maatregelen'. De aanleg van fietsbrug De Krul, de gedeeltelijke opknapbeurten van Industriestraat en Stationsweg en de vergroening van de routes tussen stationsgebied en Stadshart zijn sprekende voorbeelden. Daarmee zijn tussenstap gerealiseerd die volledig zijn en zelfstandig functioneren; mocht het bij deze stappen blijven dan zijn dat nog steeds bruikbare stappen geweest en in die zin een no-regret.

IV. Vliegwiel-effecten

Een belangrijk principe waar de gemeenteraad in haar ontwikkelingsstrategie al een voorschot nam betreft het vliegwiel-effect. Publieke investeringen kunnen geprioriteerd worden wanneer het maatregelen of activiteiten betreft die kunnen fungeren als vliegwiel en als versnelling voor andere ontwikkelingen. De besluitvorming van de gemeenteraad over de oplossing en kredietvotering voor de Zuidtangent kan simpelweg niet los gezien worden van de keuze van derden om tot private investeringen in het stationsgebied te komen. Er wordt bij voorkeur dáár geïnvesteerd, waar ook marktinitiatieven opbloeien die bijvoorbeeld bijdragen in het opwaarderen van de openbare ruimte. Kortom: het denken in meerwaarde creëren en in vliegwiel-effecten.

V. Diverse financieringsstromen

De Heerhugowaardse gemeenteraad heeft het gemeentebestuur gevraagd om tot een andere financieringswijze van de gemeentelijke investeringen in het Heerhugowaardse stationsgebied te komen. Een financieringswijze, die de stapsgewijze aanpak eerbiedigt en een complexe, langjarige knooppuntontwikkeling haalbaar maakt. Investeringsfondsen voor infrastructuur (uit gemeentelijke grondexploitaties) kunnen in zo'n aanpak bij elkaar komen met het vaststellen van kleinere grondexploitaties in het stationsgebied. Maar ook gemeentelijke exploitatiestromen zoals bijvoorbeeld groot onderhoud kunnen daarmee gecombineerd worden, alsook externe co-financiering zoals subsidies. Diverse al gerealiseerde projecten in het stationsgebied zijn zo tot stand gekomen.



No-regret maatregelen in een gefaseerde gebiedsontwikkeling. *Een visualisatie van een 'no-regret'stap aan de hand van het principe van een 'minimum viable product': elke stap bevat precies genoeg kernelementen om zelfstandig te functioneren en is gericht op de adaptieve doorontwikkeling tot een volgend product.*

De fasering van de ontwikkeling van het Heerhugowaardse stationsgebied

Op basis van de eerder genoemde principes worden de volgende fasen en bijbehorende uitvoeringsprojecten benoemd:

Fase 1 – Korte Termijn tot 2023

Deze fase richt zich op de volgende activiteiten:

- De opwaardering van de nog niet opgeknapte **openbare ruimte van de primaire routes van en naar het NS-station.** De nadruk ligt op een groot deel van het Stationsplein met de route naar het Stadshart. Voetganger en fiets krijgen op het Stationsplein een verbeterde positie en de automobilist profiteert van een betere doorstroming. De openbare ruimte wordt ingericht conform kwaliteitsniveau van het Stadshart: groener en klimaatadaptiever.
- **De veiligheid en bereikbaarheid van het NS-station** voor langzaam verkeer leidt tot **een verbeterde deur tot deur reis.** Met de kruispuntoplossingen op de Zuidtangent worden barrières geslecht, verbindingen directer, de routes voor al het verkeer aangenamer en neemt de veiligheid toe.
- **Een veiligere en directere verbinding tussen de Langedijker zijde** van het Stationsgebied en de ontwikkellocaties aan de Gildestraat (o.a. hotel, de grootschalige ontwikkellocatie van BPD en het nieuwe Oogcentrum Noordholland).
- De realisatie van de beoogde oplossing voor de verbeterde afwikkeling van het auto- en langzaam verkeer op de Zuidtangent, de N242 en het stationsgebied, waar onder andere de spooronderdoorgang onderdeel van uitmaakt, conform raadsbesluit van eind 2017. De spooronderdoorgang is door gemeente en rijk gefinancierd.
- **De uitwerking van een gemeentelijke parkeerstrategie** waar gedeelde parkeervoorzieningen en slimme mobiliteitsplannen rondom vastgoedontwikkelingen onderdeel vanuit maken.
- **Voorbereidende, faciliterende werkzaamheden voor de wateropgave** zijn nodig om ruimte te geven aan de uitvoering van alle activiteiten in deze eerste fase. Het water is een barrière voor de herinrichting van de openbare ruimte, de nieuwe hoofdwegenstructuur en enkele toekomstige vastgoedontwikkelingen.

Bovendien wordt er met het verleggen van de waterloop al in deze fase optimale ruimtelijke randvoorwaarden gecreëerd voor activiteiten in mogelijke opeenvolgende fasen.

De openbare ruimte met de **primaire routes** op grote delen van het Stationsplein, de route naar het Stadshart, de Zuidtangent en de verbinding met de Gildestraat zijn van belang voor een verbeterde deur tot deur reis. Een aantrekkelijkere openbare ruimte wordt bovendien gezien als vliegwiel om marktinitiatieven op een kwalitatieve wijze tot ontwikkeling te laten komen en daarmee de totale knooppuntontwikkeling van Heerhugowaard als 'moderne stad' aan De Zaancorridor. De meest concrete nieuwe vastgoedontwikkelingen grenzen ook aan deze vernieuwde openbare ruimte.

Bovendien is het in deze openbare ruimte en zijn het deze routes waar het Slimme Energienet Heerhugowaard aangelegd zal moeten worden.

Fase 2 – ná 2023

Deze fase richt zich op de volgende activiteiten:

- De opwaardering van **de openbare ruimte van de secundaire routes van en naar het NS-station,** inclusief routes rondom het stationsgebied om de invloedssfeer van het NS-station verder te vergroten en de deur tot deur reis verder te verbeteren,

- Direct grenzend aan fase 1 ligt het NS-station met eigendommen van NS, ProRail en gemeente. Op dit deel van het **Stationsplein is een nieuwe vastgoedontwikkeling met NS-station** gerelateerde voorzieningen mogelijk. Bureau Stedelijke Planning is in 2018 voor dit deel van het Stationsplein een marktverkenning gestart met ook een samenwerkings- en ontwikkelingsstrategie. Een nieuwe vastgoedontwikkeling, openbare ruimte en verbeteringen in ketenmobiliteit (i.c. fietsparkeervoorzieningen) maken daar onderdeel van uit. De herontwikkeling van het Stationsplein is een mogelijke plek voor een eyecatcher op het gebied van energetische duurzaamheid en duurzame mobiliteit. regionaleen circulaire economie en klimaatadaptatie.

- De uitkomst van de value engineering sessies ten aanzien van de spoorconfiguratie, het reizigersdomein met perrons en perronopgangen en het ontvangstdomein met NS-station en Stationsplein zijn onlosmakelijk onderdeel van de voorbereiding op een mogelijke **vastgoedontwikkeling op dit deel van het Stationsplein.** En ook de uitkomsten van de verdere voorbereiding van PHS door ProRail, NS en ministerie zijn hierop van invloed.

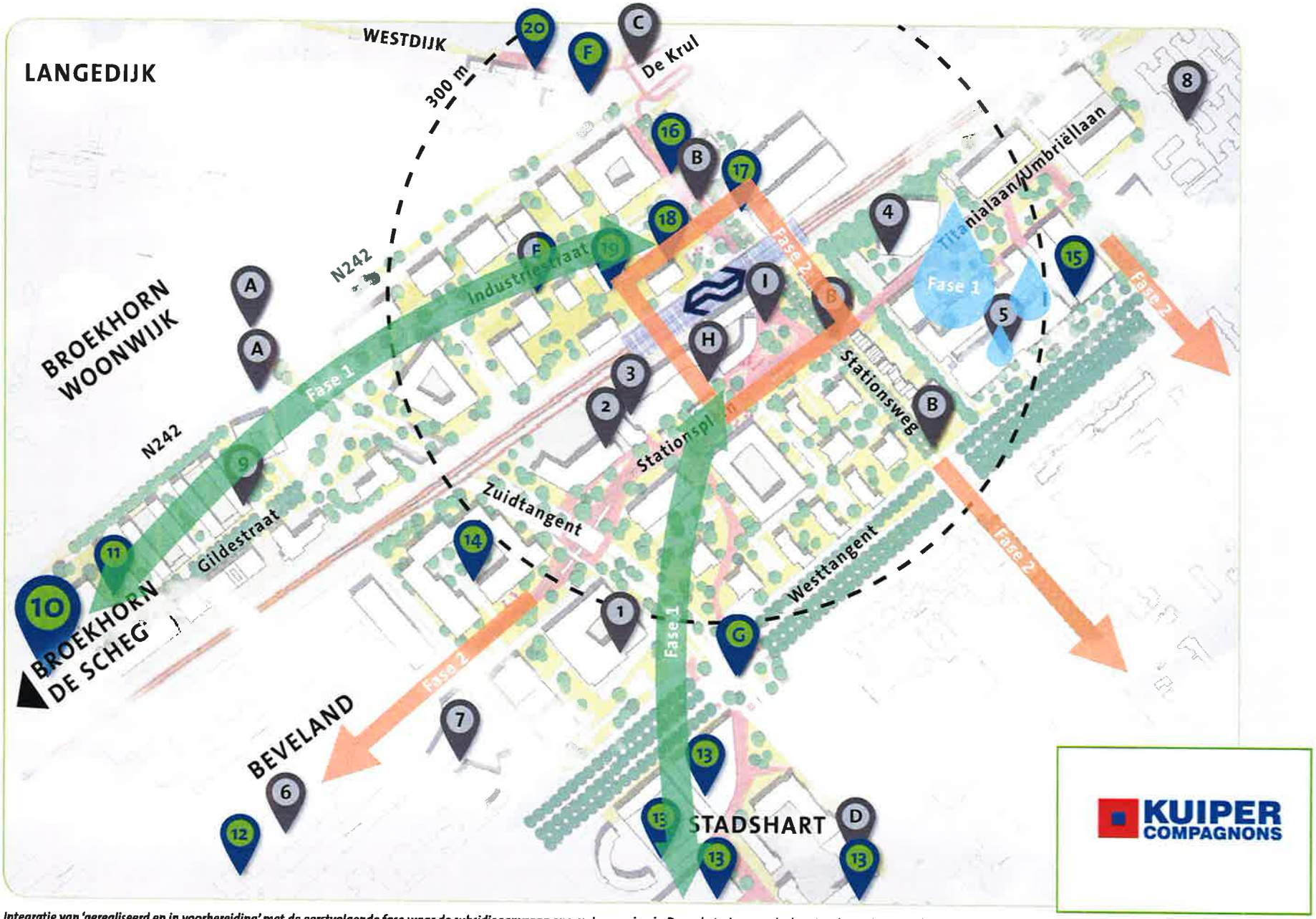
- In fase 1 is met ontwikkelaars, ondernemers en instellingen in het stationsgebied begonnen met nieuwe en slimmere parkeeroplossingen. In de tweede fase is de **doorontwikkeling van een gemeentelijke parkeerstrategie** aan de orde, waar in samenwerking met onder andere spoorpartijen, rijk, provincie, regio en Platform Mobiliteit MRA / Vervoersregio Amsterdam de opwaardering en capaciteitsuitbreiding van P+R faciliteiten gepositioneerd worden binnen een betere bereikbaarheid van de metropoolregio.

- Wet- en regelgeving op het gebied van klimaat, water en energietransitie zullen de komende jaren binnen gebiedsontwikkeling aan belang gaan toenemen. De beleidsvoorbereiding en ketensamenwerking daarvoor vinden ook in de eerste fase al plaats.
  In de tweede fase zal een **nadere invulling en uitwerking van de klimaatopgave,** waar de wateropgave in het stationsgebied onderdeel vanuit maakt, een definitieve vorm moeten gaan krijgen.

Fasen – Lange Termijn

Op de lange termijn richt de gemeente zich op de doorontwikkeling en opwaardering van de kernkwaliteiten van het stationsgebied en het toevoegen, intensiveren en herontwikkelen van functies en regionale voorzieningen.

Het masterplan bepaalt de contouren en het beoogde eindbeeld, maar concrete activiteiten worden op dit moment nog niet benoemd. Daarbij geldt bovendien dat ondernemersinitiatieven, ontwikkelinitiatieven en initiatieven vanuit de zorg en het onderwijs ook tot een versnelling in gemeentelijke initiatieven naar eerdere fasering kunnen leiden.



Integratie van 'gerealiseerd en in voorbereiding' met de eerstvolgende fase waar de subsidieaanvraag op van toepassing is. *De verbetering van de deur tot deur reis en een kwaliteitssprong in de openbare ruimte verbinden slim en pragmatisch al gerealiseerde en in voorbereiding zijnde ontwikkelingen: zo wordt meerwaarde gecreëerd, zijn kosten, dekkingsbronnen en opbrengsten met elkaar in relatie te brengen en draait het vliegwiel voor een optimaal effect. De spooronderdoorgang (ON) is gefinancierd door de gemeente en het rijk en maakt geen deel uit van de subsidieaanvraag.*

4. Subsidieaanvraag

In de voorgaande hoofdstukken is de context van deze subsidieaanvraag geschetst. Het beschrijft zo de aansluiting van de deelprojecten waar nu een subsidie voor wordt aangevraagd, met het OV-knooppuntenprogramma en de gemeentelijke ambitie voor het stationsgebied. Dit hoofdstuk beschrijft en onderbouwt de concrete deelprojecten waar subsidie voor wordt aangevraagd. Dit hoofdstuk gaat kort in op de achtergrond van de deelprojecten zoals beschreven in de voorgaande hoofdstukken. Hierna volgt de beschrijving en de onderbouwing van de deelprojecten. Het hoofdstuk sluit af met de kostenraming, de gemeentelijke dekkingen de subsidieaanvraag zelf.

Sinds 2010 werkt de provincie Noord-Holland met het OV-knooppuntenprogramma aan de integrale aanpak van OV-knooppunten. De doelstellingen van het OV-knooppuntenprogramma zijn:

I. Het optimaal benutten en versterken van de aanwezige, intrinsieke waarden van knooppunten en het vergroten van synergie tussen knooppunten op corridorniveau;
II. Verbeteren van stationsomgevingen als comfortabel en optimaal functionerende schakel in de deur-tot-deur reis;
III. Beter benutten bestaande ruimte rondom stationsomgevingen;
IV. Verbeteren van stationsomgevingen als aantrekkelijke plek in de stad of dorp om te wonen, werken, leren, ondernemen en/of verblijven.

Het stedelijk gebied van Alkmaar en Heerhugowaard op De Zaancorridor ontwikkelt zich als een stedelijke schakel tussen de Metropoolregio Amsterdam en Noord-Holland Noord. Heerhugowaard 'kiest voor ontwikkeling bij haar knooppunt' en ontwikkelt vanuit dat perspectief het stationsgebied met het Stadshart.
De ambitie van de gemeente is om het stationsgebied te laten transformeren tot een hoogwaardige entree en een dynamisch, stedelijk knooppunt in de stad. Met de structuurvisie uit 2013 en de consistente opeenvolgende besluitvorming wordt daar al jaren stapsgewijs uitvoering aan gegeven.
Met de opwaardering en transformatie van het stationsgebied ontstaat zo een stedelijk knooppunt met regionale voorzieningen, dat complementair en versterkend is ten opzichte van het Stadshart en daarmee een onderscheidende plek aan De Zaancorridor. Het stationsgebied zal dan vooraleerst beter bereikbaar moeten zijn voor de voetganger, de fiets en de automobilist en met een hoogwaardige verblijfskwaliteit. Uiteindelijk zal een levendige mix van wonen, werken, leren, recreëren en reizen van het Heerhugowaardse knooppunt de 'moderne stad' maken die Maak Plaats! beoogt.

De ambitie voor het Heerhugowaardse stationsgebied is in de structuurvisie vertaald naar drie opgaven die naadloos aansluiten op de doelstellingen van het programma OV-knooppunten. Ze zijn als volgt samen te vatten:

1. Het verbeteren van de uitstraling en samenhang van de openbare ruimte.
2. Het duurzaam oplossen van de verkeersknoop, met een verkorting van de deur tot deur reistijd voor voetganger en fiets en een vermindering van de barrièrewerking van het spoor.
3. Het toevoegen, intensiveren en mengen van stedelijke functies in de nabijheid van het station.

De gemeente heeft stapsgewijs gewerkt aan de ontwikkeling van het stationsgebied. Recentelijk zijn diverse gemeentelijke projecten in de openbare ruimte gerealiseerd, gebouwtransformaties tot stand komen en nieuwe marktinitiatieven dienen zich momenteel aan. Het stationsgebied heeft een grote ontwikkelpotentie die heeft uitgenocigd tot vele vastgoedinvesteringen, maar grote delen van de openbare ruimte en de bereikbaarheid staan hier in schril contrast mee. Ze voldoen niet aan de lokale ambitie, noch aan de ambitie als betekenisvolle locatie aan de Zaancorridor. In het stationsgebied is de verblijfskwaliteit ondermaats en wordt een soepele deur tot deur reis beperkt. Na jaren van stapsgewijze ontwikkeling is de volgende stap in deze knooppuntontwikkeling een fase waarin deze achterstand wordt ingelopen.

Door in deze fase te starten met de aanpak van de openbare ruimte met de primaire routes van en naar het NS-station, worden ook de voorwaarden geschapen om nieuwe vastgoedinvesteringen goed in te bedden in hun omgeving. Zij dragen op hun beurt bij aan het toevoegen en intensiveren van stedelijke functies en brengen nieuwe financieringsconstructies in de gebiedsontwikkeling op gang. De volgende fase, de

herontwikkeling van het Stationsplein en het NS-station komen zo ook dichterbij. Dat is allemaal relevant voor de knoopwaarde van het stationsgebied, waarbij onder andere snellere en directere spoorverbindingen een doel zijn.

De gemeente hanteert een faseringsstrategie waarbij het uitgaat van een groeimodel met deelprojecten als volledige en functionele tussenstappen: elke tussenstap vormt een geheel met als uitgangspunt dat als het bij deze tussenstap blijft, er toch een functionerend en samenhangend geheel resteert. Daarbij worden deelprojecten gezocht die versnelling kunnen aanbrengen in de totale ontwikkeling, om de kans op een volgende stap te verhogen. Met deze gefaseerde uitvoeringsstrategie blijft het zowel inhoudelijk als financieel beheersbaar, en ook ambitieus.

De beoogde fasering is opgedeeld in deelprojecten. In dit hoofdstuk worden de deelprojecten beschreven in fase 1, die een scope van vijf jaar heeft. Deze fase is relevant voor de subsidieaanvraag; de termijn is gelijk aan de termijn die in de subsidievoorwaarden wordt gesteld. Voor deze subsidieaanvraag heeft Arcadis de kosten voor de deelprojecten geraamd, in samenwerking met het gemeentelijk ingenieursbureau en Movares. De voor gemeente, ingenieursbureaus en provincie gestandaardiseerde en gebruikte SSK-ramingsmethodiek is van toepassing.

Het hoofdstuk sluit af met de beschrijving van de gemeentelijke dekking in relatie tot de gebiedsontwikkelingsstrategie en de subsidie-aanvraag zelf.



Fase 1, de volgende stap in de Heerhugowaardse knooppuntontwikkeling. *De verbetering van de deur tot deur reis en een kwaliteitssprong in de openbare ruimte verbinden slim en pragmatisch al gerealiseerde en in voorbereiding zijnde (vastgoed) ontwikkelingen: zo wordt meerwaarde gecreëerd, zijn kosten, dekkingsbronnen en opbrengsten met elkaar in relatie te brengen en draait het vliegwiel voor een optimaal effect.*

Scope van projecten subsidieaanvraag en omschrijving

De subsidieaanvraag richt zich op de navolgende drie projecten in fase 1:

- **De route van het NS-station naar het Stadshart en werklocatie Beveland**
  De opwaardering van de nog niet opgeknapte openbare ruimte van de primaire routes van en naar het NS-station. De nadruk ligt op een groot deel van het Stationsplein met de route naar het Stadshart. Voetganger en fiets krijgen op het Stationsplein een verbeterde positie en de automobilist profiteert van een betere doorstroming. De openbare ruimte wordt ingericht conform kwaliteitsniveau van het Stadshart en zoals gedeeltelijk al aangelegd langs de Industriestraat: groener, voornamelijk gebakken klinkers en klimaatadaptiever.

  De veiligheid en bereikbaarheid van het NS-station voor langzaam verkeer leidt tot een verbeterde deur tot deur reis. Met de kruispuntoplossingen op de Zuidtangent worden barrières geslecht, verbindingen directer, de routes voor al het verkeer aangenamer en neemt de veiligheid toe.

- **De openbare ruimte en bereikbaarheid van de Langedijker zijde van het stationsgebied**
  Een veiligere en directere verbinding tussen de Langedijker zijde van het Stationsgebied en de ontwikkellocaties aan de Gildestraat (o.a. hotel, de grootschalige ontwikkellocatie van BPD en het nieuwe Oogcentrum Noordholland).

- **Het toevoegen, intensiveren en mengen van stedelijke functies**
  In het Heerhugowaardse stationsgebied zijn diverse nieuwe ontwikkelingen ophanden. De komende vijf jaren zullen het Oogcentrum en woningbouwontwikkelingen nabij het NS-station ontwikkeld kunnen worden.
  Voorbereidende, faciliterende werkzaamheden voor de wateropgave zijn nodig om ruimte te geven aan de uitvoering van alle activiteiten in deze eerste fase. Het water is een barrière voor toekomstige vastgoed-ontwikkelingen, de herinrichting van de openbare ruimte en de nieuwe hoofdwegen-structuur.

De openbare ruimte en de primaire routes op grote delen van het Stationsplein, de route naar het Stadshart, de Zuidtangent en de verbinding met de Gildestraat en ontwikkellocatie Broekhorn-De Scheg zijn van belang voor een verbeterde deur tot deur reis. Een aantrekkelijkere openbare ruimte wordt bovendien gezien als vliegwiel om marktinitiatieven op een kwalitatieve wijze tot ontwikkeling te laten komen en daarmee de totale knooppuntontwikkeling van Heerhugowaard als 'moderne stad' aan De Zaancorridor. De meest concrete nieuwe vastgoedontwikkelingen grenzen ook aan deze vernieuwde openbare ruimte.

Bovendien is het in deze openbare ruimte en zijn het deze routes waar het Slimme Energienet Heerhugowaard aangelegd zal moeten worden.

Ten opzichte van de beschrijving en opsomming van projecten op bladzijde 33 'Fasering' is de spooronderdoorgang niet opgenomen in de scope van projecten behorende bij de subsidie-aanvraag. De gemeente neemt deze op verzoek van de provincie hier niet in op. Dat laat onverlet dat de door de gemeente opgebouwde en gevoteerde reserve van € 18,6 miljoen, inclusief co-financiering door het rijk, onderdeel van de integrale gebiedsontwikkeling vormt en in fase 1 zal worden uitgevoerd. De spooronderdoorgang is namelijk de oplossing voor een verbeterde afwikkeling van het auto- en langzaam verkeer op de Zuidtangent, de N242 en het stationsgebied.



***De deelprojecten van fase 1** richten zich op de opwaardering van de openbare ruimte van de primaire routes van en naar het NS-station. Het gaat daarbij om het verbeteren van de uitstraling en samenhang van de openbare ruimte en het duurzaam oplossen van de verkeersknoop ten behoeve van een verbeterde deur tot deur reis. De spooronderdoorgang (ON) is gefinancierd door de gemeente en het rijk en maakt geen deel uit van de subsidieaanvraag, maar zal ook in deze eerste fase uitgevoerd worden.*



Het verbeteren van de uitstraling en samenhang van de openbare ruimte

Het duurzaam oplossen van de verkeersknoop

De route van het NS-station naar het Stadshart, de woongebieden en werklocatie Beveland

Met de route van het NS-station naar het Stadshart en Beveland wordt het stationsgebied beter verankerd in de stad. Het levert betere verbindingen op tussen het stationsgebied en de woongebieden, werklocaties en voorzieningen. Dit vormt dé prioritaire verbinding van het stationsgebied als entree en visitekaartje van de stad met goede deur tot deur reizen voor alle verkeersdeelnemers. De vele arbeidsplaatsen van werklocatie Beveland komen bovendien 'dichterbij' het NS-station te liggen. De opwaardering en vergroening van de openbare ruimte en de verkeersveiligheid voor langzaam verkeer op deze route is het vliegwiel om het hele stationsgebied op de kaart te zetten en marktinitiatieven goed ingebed tot ontwikkeling te laten komen. Tevens grenzen deze deelprojecten aan de volgende fase: het NS-station en Stationsplein. langzaam verkeer routes in het Stadshart naar Stationsgebied zijn recent geupdate. Erg fraai en groen geworden. Op de hoek Westtangent-Zuidtangent ontwikkelen we bovendien komende jaren samen met De Nijs een nieuw gebouw waarmee de verbinding tussen Stadshart en Stationsgebied verder vormgegeven wordt. Met dat gebouw wordt ook de openbare ruimte ingericht. Dekking: grex Stadshart.

Deze projecten dragen bij aan het verbeteren van de uitstraling en samenhang van de openbare ruimte en het duurzaam oplossen van de verkeersknoop. In het provinciaal programma OV-Knooppunten wordt daarmee aansluiting gevonden op een opwaardering van de openbare ruimte van het OV-knooppunt en een betere verbinding met het Stadshart. Door de realisatie van een geregeld kruispunt Zuidtangent-Stationsplein optimaliseren de verbindingen in de stad voor voetgangers, fietsen én auto's en wordt deze voor alle verkeersmodaliteiten veiliger. De doorstroming van het busverkeer verbetert door de verkeersregelinstallaties, een ander belangrijk provinciaal beleidsuitgangpunt. Zo verbetert de stationsomgeving naar een comfortabel en optimaal functionerende schakel in de deur-tot-deur reis. Het stationsgebied wordt met de uitvoering van deze deelprojecten op korte termijn al een hoogwaardige, aantrekkelijke entree van de stad, dat reizigers verleidt tot een bezoek, waar voetgangers en fietsers meer prioriteit krijgen en de auto buiten de hoofdwegenstructuur vaker te gast is. Het vormt een samenhangend verblijfsgebied met het Stadshart. Het optimaal benutten en versterken van de aanwezige, intrinsieke waarden van het Heerhugowaardse knooppunt door vergroening, verduurzaming en klimaatadaptief ontwerp is uitgangspunt. Het is de basis en inspiratie om tot een intensivering en mix van nieuwe stedelijke ontwikkelingen te komen.

De mogelijke herontwikkeling van het NS-station en Stationsplein in de volgende fase zullen daar vroegtijdig van profiteren.

1A Stationsplein

Opwaardering van het huidige profiel van het Stationsplein naar een profiel vergelijkbaar met een hoofdwinkelstraat. Door de 'knip' in de openbare ruimte nabij de Stationsweg wordt doorgaand gemotoriseerd vervoer voortaan voorkomen. Hiermee verbetert de aantrekkelijkheid en de verkeersveiligheid voor alle verkeersdeelnemers. Meer prioriteit wordt gelegd op het langzaam verkeer en de auto (nog slechts bestemmingsverkeer) is meer te gast. Vergroening, klimaatadaptief ontwerp en een hogere verblijfskwaliteit staan centraal. De deur tot deur reis wordt veiliger en directer. De inrichting van dit deel van het Stationsplein kan vooruit lopen op de ontwikkeling van fase 2: het NS-station met vastgoedontwikkeling.

1B Kruising Zuidtangent – Stationsplein

Aanpassing van het huidige zeer gevaarlijke, te drukke ongeregelde kruispunt, door het toevoegen van een verkeersregelinstallatie. De doorstroming voor autoverkeer en meer veiligheid door een geregelde oversteekbaarheid voor het langzaam verkeer zijn hét sprekende resultaat vanuit het participatieproces. Het materiaalgebruik op dit kruispunt duidt de prioriteit voor langzaam verkeer meer aan en de doorgaande asfalt-barrière wordt doorbroken. Hiermee verbetert de verkeersveiligheid, de doorstroom van de Zuidtangent, de oversteekbaarheid voor langzaamverkeer, de belevingswaarde (een groen welkom in Heerhugowaard) en wordt de functionele en stedenbouwkundige verbinding van het stationsgebied met de Boulevard gemaakt. Dit is een belangrijk kruispunt in de verbindingsroute voor langzaam-verkeer vanuit Heerhugowaard Zuid naar het station.

1C Zuidtangent tot Westtangent

Opwaardering van de openbare ruimte als onderdeel van de prioritaire langzaam-verkeersverbinding van en naar het station met de woonwijken, werklocatie Beveland op de Boulevard en het Stadshart. De voetpaden aan beide zijden van de Zuidtangent worden verbreed en het materiaalgebruik gelijk gesteld aan Stadshart en Stationsplein. De bermen en plantsoenen worden vergroend en bomen toegevoegd. Voor de automobilist is dit straks tevens de groene entree vanuit de woonwijken naar het Stationsplein en vanaf de N242 de stad in. Zo ontstaat ook op dit deel de gewenste consistente parkway Zuidtangent die loopt van N242 tot en met Stadshart en de ontsluiting vormt van het stationsgebied. Voor alle verkeersdeelnemers één consistent profiel van groen met bomen, voetpad in klinkers, fietspad, weg en (midden)bermen met bomen.

Het verwordt tot een aangename route in het versterken van de relatie Stadshart-Boulevard-Stationsgebied en veraangenaamt de deur tot deur reis. De drukke fiets- en wandelroute wordt herkenbaar, vanuit één gedeelde groene identiteit. Het is een groen welkom in Heerhugowaard en voor Heerhugowaard, ook voor de automobilist vanaf N242.





Deelproject 1A. *Opwaardering van het huidige profiel van het Stationsplein naar een profiel vergelijkbaar met een hoofdwinkelstraat.*





Deelproject 1C. *Opwaardering van de openbare ruimte als onderdeel van de prioritaire langzaamverkeersverbinding van en naar het station met de woonwijken, werklocatie Beveland op de Boulevard en het Stadshart.*





Deelproject 1B. *Kruising Stationspleir.-Zuidtagent is nu een bottleneck in de bereikbaarheid van het stationsgebied. Het zeer onveilige kruipunt is een barrière in de deur tot deur reis en mist de kwaliteit van een verblijfsgebied voor het langzaam verkeer. Een volwaardige kruising met verkeerslichten t.b.v. de bereikbaarheid van het stationsgebied brengt daar verandering in. Er onstaat een compacter kruispunt waarmee de verblijfskwaliteit toeneemt en er meer ruimte ontstaat voor het langzaam verkeer.*



Het verbeteren van de uitstraling en samenhang van de openbare ruimte

Het duurzaam oplossen van de verkeersknoop

De bereikbaarheid en openbare ruimte Langedijker zijde stationsgebied

Ten westen van het spoor bevat het stationsgebied veel ontwikkelpotentie, getuige ook de vele marktinitiatieven die zich hier aandienen. Ten zuiden van de Zuidtangent, aan de Gildestraat, bevindt zich een ontwikkelgebied waar onder andere het Oogcentrum Noordholland haar plek heeft voorzien en BPD het resterende deel van de ontwikkeling van Broekhorn voor zijn rekening neemt. Het is voor het tot realisatie laten komen van al deze marktinitiatieven van belang om zo spoedig mogelijk de onderlinge bereikbaarheid te organiseren door de oversteekbaarheid van de Zuidtangent te verbeteren, de bereikbaarheid van en naar het NS-station vanuit Heerhugowaard, Langedijk en de regio (vanaf de N242) te verbeteren, de verkeersveiligheid voor alle langzaam verkeersdeelnemers te verbeteren en de kwaliteit van de openbare ruimte aan te laten sluiten op de hoogwaardige kwaliteit die ook van de marktinitiatieven wordt verlangd.

Het stationsgebied kent met de N242, het spoor, de Zuidtangent en Westtangent grote barrières in de bereikbaarheid en de (langzaam-) verkeersafwikkeling.
Deze projecten dragen met name bij aan het duurzaam oplossen van die verkeersknoop. Op de kruispunten op de Zuidtangent zullen (bijna-)ongevallen waar automobilisten en langzaam verkeersdeelnemers bij zijn betrokken tot het verleden gaan behoren door het wegnemen van de gelijkvloerse oversteek van de Zuidtangent. De doorstroming voor de auto verbeterd en dat vormt een positieve basis gevolg voor een mogelijke doorontwikkeling van de N242. Het afvangen van verkeer vanaf de N242 naar het NS-station van Heerhugowaard biedt in volgende ontwikkelingsfasen een kans. De deur tot deur reis voor alle vervoers-modaliteiten, de verbindingen tussen deelgebieden van het stationsgebied onderling verbeteren. De vertaling naar het provinciaal programma OV-Knooppunten is zo een vermindering van de barrièrewerking van het spoor en een betere toekomstige aansluiting van het stationsgebied op de N242. Langs de openbare ruimte van deze route positioneren de meeste nieuwe vastgoedontwikkelingen zich momenteel. De kwaliteit van de openbare ruimte zal aansluiten op de hoogwaardige kwaliteit die ook van de marktinitiatieven wordt verlangd. Het stationsgebied wordt met de uitvoering van deze deelprojecten op korte termijn al een hoogwaardige, aantrekkelijke entree van de stad. Het vormt zo de basis en inspiratie om tot een intensivering en mix van nieuwe stedelijke ontwikkelingen te komen.

1G Industriestraat
Opwaardering van de openbare ruimte. Het fiets- en voetpad zijn deels al opgeknapt, het betreft hier het resterende deel, inclusief herinrichting van de rijbaan. De bermen zijn duurzaam en klimaat adaptief ingericht en bieden ruimte voor het Slimme Energienet Heerhugowaard, waar nieuwe vastgoedontwikkelingen op aansluiten.

1D Gildestraat
Opwaardering van de openbare ruimte. Van belang voor het ontwikkelgebied met onder andere het hotel-restaurant, de bestaande kantoren, Koninklijke VISIO (instituut voor blinden en slechtzienden), het nieuw te bouwen Oogcentrum en de afronding van de grootschalige binnenstedelijke werklocatie Broekhorn-De Scheg door BPD naar een mogelijk gemengd stedelijk gebied. In de opwaardering van de openbare ruimte worden fiets- en voetpaden voor de ontsluiting van het langzaam verkeer vanuit de omgeving toegevoegd. Veilig, herkenbaar en gescheiden van het gemotoriseerd verkeer. Het betreft fiets- en wandelroutes die vanuit Broekhorn-De Scheg naar het stationsgebied lopen en routes van het NS-station naar de (zorg)voorzieningen aan de Gildestraat. Het ruimtelijk beeld is identiek aan de Industriestraat en zorgt voor samenhang en een groene identiteit. De ontwikkellocaties langs de Gildestraat en Broekhorn-De Scheg (feitelijk op zeer korte afstand van het NS-station) worden zo verbonden met het NS-station; de barrière van de Zuidtangent wordt daarmee geslecht.

1E Kruising Gildestraat - Zuidtangent – Industriestraat
Het toevoegen van een middenberm voor de doorstroom op de Zuidtangent, betekent minder toekomstige terugslag op de N242 van verkeer dat Heerhugowaard in rijdt omdat er geen conflicten meer zullen zijn door links-afslaand verkeer. De kleinere dimensionering van het kruispunt betekent een groenere inrichting en een consistent 'groen welkom in Heerhugowaard', zowel voor de automobilist als vanuit de belevingswaarde van de fietser en voetganger.

1F Verbinding Gildestraat – Industriestraat
Ontsluiting (brugdek op maaiveldniveau) van langzaam verkeer en bestemmingsverkeer vanaf de N242 en Langedijk én voor verplaatsingen binnen het stationsgebied, waaronder het P+R terrein en Industriestraat. Een veilige route voor langzaam verkeer, waarbij de huidige gevaarlijke situaties door afdekongevallen bij het oversteken van de Zuidtangent verleden tijd zullen zijn. De deur tot deur reis vanuit Langedijk wordt verkort en veiliger. De ontwikkellocaties langs de Gildestraat en Broekhorn-De Scheg worden zo veilig verbonden met het NS-station; de barrière van de Zuidtangent wordt daarmee geslecht.





Deelproject 1D, 1E, 1F en 1G. *De verbindingen tussen de Industriestraat met het NS-station en de Gildestraat met de gebiedsontwikkeling van BPD. Langs deze as vinden bovendien nieuwe vastgoedontwikkelingen plaats.*





Deelproject 1D, 1E, 1F en 1G. *De verbindingen tussen de Industriestraat met het NS-station en de Gildestraat met de gebiedsontwikkeling van BPD. Langs deze as vinden bovendien nieuwe vastgoedontwikkelingen plaats.*

Het toevoegen van intensiveren van stedelijke functies

De wateropgave en klimaatadaptatie

Het Heerhugowaardse stationsgebied moet meer een aantrekkelijke vestigingsplaats voor kennisintensieve bedrijvigheid, (hoofd)kantoren van provinciaal en regionaal georiënteerde organisaties en stedelijke voorzieningen worden: een gemengd stedelijk gebied. In de afgelopen jaren hebben grote werkgevers zich in het stationsgebied gevestigd, inclusief stedelijke functies van regionale betekenis. Er is nieuwbouw gepleegd rondom het station en plekken zijn getransformeerd naar kantoor- en zorgfuncties. De eerste nieuwe woonprojecten zijn bovendien gestart. Conform het provinciaal programma OV-Knooppunten en de lokale beleidsvoornemens zal het Heerhugowaardse stationsgebied moeten doorontwikkelen naar een hogere stedelijke dichtheid, met meer functies en voorzieningen in de nabijheid van het station. Het laadvermogen van het Heerhugowaardse stationsgebied kan de komende vijf jaar zo'n 400 woningen binnen 300 meter van het NS-station zijn. De mogelijke plancapaciteit aan woningen binnen 1.200 meter van het NS-station kent vanzelfsprekend een grotere omvang maar ook een verdere planhorizon. Deze mogelijke ontwikkelingen zijn deels onderdeel van de harde plancapaciteit van de regio en deels als OV-knooppuntlocaties onderdeel van de actualisering van de regionale woningbouwbehoefte.

De regionale, gemeentelijke en provinciale ambitie om tot directere en frequentere treinverbindingen te komen hangt hier mee samen. Met de ruimtelijk-economische toekomstmodellen voor de regio in het achterhoofd is een frequentere en directere dienstregeling tussen het stedelijk hart van Regio Alkmaar en de Metropoolregio Amsterdam van belang. Daarmee wordt op een duurzame wijze invulling gegeven aan de schakelfunctie die de regio heeft tussen metropoolregio en Noord-Holland Noord. Het kiezen voor knooppuntontwikkeling is belangrijk: dynamiek en ontwikkeling van knooppunten langs De Zaancorridor, vormen de basis voor het beter benutten van het spoor en een hoogfrequente en meer directe dienstregeling in de toekomst.

Marktinitiatieven ondersteunen

Het masterplan dat wordt opgesteld bevat de eerste stedenbouwkundige randvoorwaarden voor mogelijke vastgoedontwikkelingen. In een gefaseerde gebiedsontwikkeling liggen voortdurend uitdagingen in de afstemming van het ontwerp voor de openbare ruimte met mogelijke particuliere ontwikkelingen. Op die plekken waar zich marktinitiatieven manifesteren begeleidt de gemeente deze pro-actief. Het gaat daarbij onder andere om 'kwaliteit en samenhang in het gebied borgen', 'samen de optimalisatie in ontwikkel-mogelijkheden onderzoeken' en het nastreven van 'slimme faseringen'.

W. De Wateropgave en klimaatadaptatie

De opgave om het watersysteem in Heerhugowaard op het schaalniveau van de polder en gemeente toekomstvast, robuust en klimaatbestendig te maken raakt op korte termijn al het stationsgebied. Klimaatadaptief ontwerpen wordt de komende jaren meer en meer randvoorwaardelijk voor gebiedsontwikkeling. Zowel nieuwe wet- als regelgeving, als (gedecentraliseerde) regionale bestuursakkoorden zullen gemeenten en ontwikkelende partijen verplichten ontwikkelingsinitiatieven klimaatrobuust te ontwerpen en realiseren. Die opgave wordt voor de polder Heerhugowaard de komende jaren nader onderzocht.

Voor het stationsgebied geldt in dat kader al dat de huidige waterloop Westertocht ontwikkelingen frustreert: het water is een barrière voor de herinrichting van de openbare ruimte, de nieuwe hoofdwegenstructuur en toekomstige vastgoed-ontwikkelingen bij het NS-station. Door het water te verleggen langs de Westtangent worden bovendien belemmeringen weggenomen in de verbinding tussen NS-station en de Industriestraat met de Gildestraat en de ontwikkellocatie van Broekhorn-De Scheg. In een mogelijke tweede fase (NS-station met voorzieningen, perronopgangen en woningbouw; marktverkenning gestart) is het verleggen van het water ook randvoorwaardelijk. Daarmee is het conform ontwikkelingsstrategie een no regret maatregel.

De wateropgave vindt in de eerste vijf jaar plaats. De lasten die voortkomen uit de benodigde investering voor de wateropgave zijn met raadsbesluitvorming geactiveerd en daarmee gedekt. De wateropgave wordt derhalve niet opgevoerd als subsidiabel project, maar wordt wel in de scope opgenomen.

Participatie

In een vervolg op de interactieve beleidsontwikkeling rondom de structuurvisie uit 2013 heeft de gemeenteraad september 2016 opdracht gegeven om de ontwikkeling van het stationsgebied verder ter hand te nemen. Een ontwikkeling die stap voor stap zal plaatsvinden, waarbij het nieuwe masterplan straks een actueel kader vormt. Twee klankbordgroepen adviseren de gemeente over gesignaleerde knelpunten en oplossingen, kansen, ambities en natuurlijk de door hen gewenste toekomst van het Heerhugowaardse stationsgebied. Het advies van de klankbordgroepen is eind 2017 verwerkt in het concept-masterplan en is daarmee onderdeel geworden van besluitvorming door B&W en de raad. Het is de basis voor breed draagvlak voor knooppuntontwikkeling in de gemeente.

En het is meer. Er is de afgelopen maanden veel meer in het stationsgebied aan het ontstaan: met het door de raad gevraagde participatieproces is er een actieve gemeenschap van initiatiefnemers ontstaan die ook samen tot nieuwe initiatieven komen, bijvoorbeeld in het zoeken naar intensiever ruimtegebruik rondom de parkeeropgave.

Verloop van de participatie

Tegelijk met verdichting en functiemenging in een stapsgewijs aan te leggen meer samenhangende openbare ruimte, is een belangrijk onderdeel van de ontwikkeling van het Heerhugowaardse OV-knooppunt het komen tot een toekomstbestendige oplossing voor de hoofdwegenstructuur. Dat heeft het participatieproces van begin af aan gedomineerd. De complexe terminologie die gepaard gaat met een beleidsstrategie van knooppuntontwikkeling is vanzelfsprekend niet een-op-een dezelfde taal die gesproken wordt in participatieprocessen. Begin 2017 werd met het presenteren van 'een praatplaat' het startsein gegeven voor het participatieproces; ondernemers, bewoners en belangenorganisaties hebben zich toen opgegeven voor twee klankbordgroepen. De stedenbouwkundigen van KuiperCompagnons vertalen sindsdien het creatieve proces naar ontwerpen en er is een onafhankelijke voorzitter die discussies in de klankbordgroep-bijeenkomsten begeleidt. Heel 2017 en tot in 2018 zijn de klankbordgroepen bijna maandelijkse bijeen gekomen. Het ambtelijk projectteam is bovendien nagenoeg iedere woensdagochtend beschikbaar in lunchroom Plein 8, aan het Stationsplein. Iedereen met vragen, ideeën en opmerkingen is daar altijd welkom voor een kop koffie en een goed gesprek. Ook is er een digitale nieuwsbrief gelanceerd met een flink aantal abonnees en op het gemeentelijke YouTube-kanaal zijn toekomstbeelden en studies terug te vinden.

De klankbordgroepleden buigen zich over een op te stellen schetsontwerp-masterplan voor het stationsgebied. Uiteindelijk wordt in gezamenlijkheid in zo'n masterplan een beeld geschapen van hoe het stationsgebied er in de toekomst kan uit kan zien en geeft het richting aan lopende en toekomstige initiatieven. Het stationsgebied is een complexe omgeving en het kost tijd om tot een masterplan te komen. Want er is niet alleen een opgave voor de hoofdwegenstructuur, er zijn ontwikkelaars die zich melden, ondernemers die ideeën hebben en de samenwerking met de spoorpartijen en provincie krijgt op de achtergrond steeds meer vorm.

Het samen nadenken over een nieuwe, groenere openbare ruimte met een toekomstvaste oplossing voor de hoofdwegenstructuur is in de klankbordgroepbijeenkomsten nauwkeurig en veelomvattend op inhoud gevoerd. Op basis van de inbreng uit de klankbordgroepen is bijvoorbeeld de eerder gepresenteerde 'praatplaat' navenant gewijzigd naar een gedragen oplossing. De klankbordgroepleden en bezoekers van Plein 8 zijn eensluidend in hun mening: veilige en snelle verbindingen in de stad voor alle verkeersdeelnemers en een groenere aantrekkelijkere openbare ruimte kunnen opgelost worden wanneer keuzen gemaakt worden voor een betere toekomstige hoofdwegenstructuur. Met elkaar zoeken naar consensus over een toekomstbestendige oplossing voor de hoofdwegenstructuur is daarom al snel in het participatieproces door nagenoeg iedereen als een belangrijke voorwaarde genoemd. De klankbordgroepen hebben aangegeven dat er een oplossing moet komen voor congestie en onveilige kruispunten. Leefbaarheid en veiligheid zijn voor de klankbordgroepleden vervolgens belangrijke aspecten geweest om tot oplossingen voor het stationsgebied te komen. Die keuze geeft nu duidelijkheid en vormt de randvoorwaarde in het uiteindelijke masterplan om tot een meer eenduidige inrichting te komen: een groen welkom met hoge belevingswaarde in een in elkaar overlopend stedelijk Heerhugowaards stationsgebied en Stadshart.

Geconcludeerd mag worden, dat vanuit de participatie naar voren is gekomen dat de hoofdwegenstructuur een verkeerskundige oplossing vereist ten behoeve van doorstroming en bereikbaarheid, maar dat er ook veel waarde wordt gehecht aan veiligheid voor het langzaam verkeer en een Heerhugowaardse groene inpassing. Dat alles wordt gezien als randvoorwaarde om nieuwe initiatieven te laten ontplooien en zittende ondernemers en bewoners zekerheid te geven. De kennis van ondernemers, bewoners en anderen hebben in dit participatieproces geleid tot een gedragen én professioneel getoetste oplossing voor de hoofdwegenstructuur en veel draagvlak voor vergroening en het beter functioneren van het Heerhugowaardse knooppunt.



Participatie. *Het Masterplan Stationsgebied Heerhugowaard wordt samen met klankbordgroepen van bewoners, ondernemers en maatschappelijk middenveld opgesteld. Stedenbouwkundig adviesbureau Kuiper Compagnons, de ingenieurs, ontwerpers en architecten van Grontmij (nu Sweco), Movares en Arcadis, de verkeerskundigen van Goudappel Coffeng en de participatie-experts van Awareness ondersteunen de gemeente. ProRail, provincie, Ministerie van I&W en NS zijn door value engineeringsessies betrokken om hun belangen in te brengen. Daarbij toetsen en adviseren Koninklijke Visio en Oogvereniging Noord-Holland het masterplan vroegtijdig op toegankelijkheid. Eind 2018 is het masterplan gereed voor besluitvorming.*

Kosten

De kosten van de deelprojecten in deze fase 1 zijn middels de SSK-methodiek geraamd door een planeconoom van Arcadis in samenwerking met het Ingenieursbureau en de planeconomen van de gemeente Heerhugowaard op het niveau dat passend is voor deze fase.

De totale kosten van de deelprojecten uit de eerste fase bedragen (afgerond) € 11,6 mio. Dat is voor de komende vijf jaar en exclusief de kosten voor de spooronderdoorgang die voor rekening komen van de gemeente en het rijk.

De gemeentelijke investeringsbereidheid in een stap voor stap knooppuntontwikkeling

De gemeente Heerhugowaard heeft zich de afgelopen jaren voorbereid op een veranderende realiteit in gebiedsontwikkeling. Er is financieel en qua grondstrategie een basis gelegd om binnenstedelijke projecten geschikt te maken voor een meer vraaggerichte benadering van gebiedsontwikkeling. Als schakel tussen de metropoolregio en Noord-Holland Noord heeft de gemeente ontwikkelruimte voor wonen en voorzieningen en is er veel economische dynamiek binnen de gemeentegrenzen. De komst van nieuwe (zorg-) voorzieningen, infrastructurele projecten en de nadrukkelijke positionering van de gemeente binnen De Zaancorridor zijn allemaal voorbeelden van dit perspectief voor de stad. Het Heerhugowaardse Stationsgebied is daar de binnenstedelijke motor van. Met de Voorjaarsnota 2016 heeft de Heerhugowaardse gemeenteraad de eerste financiële kaders voor knooppuntontwikkeling vastgelegd. De gemeenteraad heeft bovendien eind 2016 met haar ontwikkelingsstrategie toegelicht hoe een stapsgewijze gebiedsontwikkeling er uit ziet en wat de rol van de gemeente daarin is.

De totale kosten van de deelprojecten uit de eerste fase bedragen (afgerond) € 11,6 mio. Dat is voor de komende vijf jaar en exclusief de kosten voor de spooronderdoorgang die voor rekening komen van de gemeente en het rijk.

Oude verdienmodellen in gebiedsontwikkeling zijn eindig. De economie van de stad en het denken in exploitatiestromen in de stad worden belangrijker en zullen vaker dan 'verdienen op grond', centraal komen te staan in gebiedsontwikkeling. Het opbrengend vermogen van te ontwikkelen gebieden wordt dus niet langer enkel en alleen gevonden in grond- en vastgoedontwikkeling. Dat is van belang voor knooppuntontwikkeling, want de gemeente heeft daar weinig grondeigendom in te brengen. Het instrumentarium van een integraal ontwikkelingsgericht bestemmingsplan vol regels en normen, met dito beeldkwaliteitsplan en exploitatieplan en ook de toepassing van de Wet voorkeursrecht gemeenten (Wvg) zijn niet op de oude wijze van toepassing op de herontwikkeling van het Heerhugowaardse stationsgebied. Er zal meer vraaggericht en flexibeler gehandeld worden in deze gebiedsontwikkeling. Opbrengst uit grond' is nog altijd belangrijk voor de gemeente, maar niet langer de alles bepalende drijfveer. Dat betekent onder andere dat met de Structuurvisie Stationspark Heerhugowaard (2013) en het Masterplan Stationspark Heehugowaard (eind 2018) niet in star vastomlijnde eindplannen gedacht wordt, maar wordt ingezet op een strategie waarbij vanuit een flexibele, open houding de markt uitgenodigd wordt om met de gemeente kansen in knooppuntontwikkeling te verzilveren. Daar hoort een heldere consistente bestuurslijn van 'kiezen voor knooppuntontwikkeling' en 'de knooppuntontwikkeling ter hand nemen' bij.

Duidelijke communicatieve strategieën zoals de gebiedsbranding, de investeringsbereidheid van de gemeente en het bieden van flexibiliteit in ontwikkelingskansen zijn sleutels tot succes. De vele marktinitiatieven in het Heerhugowaardse Stationsgebied en de recente grond- en opstalverwervingen door marktpartijen vormen nu al voorbode op een goede eerste oogst.

Gemeentelijke dekking

Het integraal ineens ontwikkelen van het gehele stationsgebied, met dito financiële risico's is niet meer van deze tijd. Gebiedsontwikkeling is niet meer voor langere tijd vooruit dicht te rekenen. Het is veel meer een stip aan de horizon met een flexibele, adaptieve ontwikkelingsstrategie, waarin investeringsbeslissingen stapsgewijs worden genomen: soms kleinschalige projecten, dan weer omvangrijker en soms projecten met meer risico. Maar altijd doordacht. De gemeente Heerhugowaard denkt met de 'businesscase' van knooppuntontwikkeling vanuit een toekomstige gebiedsexploitatie met zijn eindgebruikers, cashflows en kwaliteiten. Daarin zit waarde die kan worden ingezet om de komende jaren het stationsgebied te transformeren. Daar heeft de gemeenteraad in haar opdracht uit 2016 ook om gevraagd. Om een complexe gebiedsontwikkeling hanteerbaar te houden zijn het kiezen van de juiste schaal, fasering en looptijd belangrijke voorwaarden.

De gemeentelijke 'investeringsbereidheid' binnen de stapsgewijze ontwikkelingsstrategie onder te verdelen in directe dekking en indirecte dekking.

De 'businesscase' voor de spooronderdoorgang is daarbij een onontkoombare, zeer grote investering voor de gemeente. In 2016 is de reserve voor de ondertunneling van het spoor verankerd in de begroting: € 18,6 mio. Met de Voorjaarsnota 2016 heeft de Heerhugowaardse gemeenteraad zo de financiële kaders voor de spooronderdoorgang als randvoorwaarde vastgelegd. Dat is inclusief de bijdrage van het rijk van € 3,6 mio. De spooronderdoorgang valt buiten de scope van de subsidie aanvraag, maar is wel een publieke, randvoorwaardelijke investering van de gemeente.

Tegelijk met de kredietvotering voor de spooronderdoorgang, heeft de gemeenteraad de water- en klimaatopgave (toerekenbaar en ten gevolge van de gebiedsontwikkeling) geactiveerd. In 2016 is ook de reserve voor de ontwikkeling van het Stationsgebied gevormd en de beleidsbasis voor deze gebiedsontwikkeling door de raad vastgesteld. Het in relatie brengen van kosten en opbrengsten door middel van grondexploitaties is mogelijk in het stationsgebied.

Het vaststellen van een grondexploitatie is voorbehouden aan de gemeenteraad en zal eind 2018 aan de raad voorgelegd worden.

Ten slotte, in de structuurvisie voor het stationsgebied is de planeconomische en jurdische basis gelegd voor bovenwijkse en binnenplanse afdrachten. De binnenplanse afdrachten per vastgoedontwikkeling zijn voor de komende vijf jaar gebaseerd op de ontwikkeling van zo'n 400 woningen. De eerste bouwplannen zijn al in voorbereiding.

Relevant is dat met de door de raad vastgestelde ontwikkelingsstrategie, het denken in exploitatiestromen toegevoegd wordt aan de traditionele grondexploitatie als basis voor gebiedsontwikkeling. In de in deze subsidieaanvraag beschreven 'fase 1', acteren we op het samenbrengen van de werkzaamheden voor de spoorondertunneling met betere verbindingen in de stad voor alle verkeersdeelnemers, een betere samenhang van de openbare ruimte én koppelen we dat aan marktinitiatieven in het Stationsgebied. De bestemmingsreserve 'Ontwikkeling Stationsgebied' is dan een goede start, maar om uiteindelijk overwogen te kunnen besluiten hoe we gefaseerd tot uitvoering van het masterplan openbare ruimte moeten komen, zal onderzocht worden hoe de traditionele GREX (grondexploitatie) verrijkt wordt met GEX-denken (exploitatiedenken). Met dat laatste wordt de koppeling van publieke investeringskredieten met regulier onderhoud en co-financiering bedoeld. Ontwikkelingen in BBV-regelgeving en actualiteiten in fiscaliteiten zullen van invloed zijn op zo'n businesscase in gebiedsontwikkeling.

Het totaal aan beschikbare dekking voor de komende vijf jaar, exclusief de spooronderdoorgang à 18,6 mio is (afgerond) € 5,9 mio.

Subsidie-aanvraag

Alle deelprojecten in fase 1 van de Heerhugowaardse knooppuntontwikkeling zijn ondeelbaar: zowel de door de gemeente en rijk aan te leggen spooronderdoorgang als de beschreven deelprojecten worden de komende jaren uitgevoerd. Afstemming met particuliere vastgoedontwikkelingen is van belang (naast de publieke investeringen is de omvang van particuliere investeringen in deze eerste fase een geschatte €100 mio.). Om tot een volledige dekking te komen voor de projecten in Fase 1 die in dit hoofdstuk staan beschreven vraagt de gemeente Heerhugowaard een subsidie (i.c. een 'aanvraag buiten uitvoeringsregel') aan bij het
Knooppuntenprogramma van de Provincie Noord-Holland ter hoogte van €5,7 mio.

De gemeente heeft een bijdrage van het rijk voor de spooronderdoorgang. Reguliere andere (provinciale) subsidieregelingen zijn praktisch niet toepasbaar op deze eerste fase van knooppuntontwikkeling. De voorbereiding van de deelprojecten vraagt een dusdanige doorlooptijd dat er enkele jaren tijd tussen de verschillende projectfasen en uiteindelijke project-gunning zit.

Dat is niet conform de subsidie-vereisten van bijvoorbeeld de provinciale Brede Doel Uitkering (BDU). Om de deelprojecten na de reguliere voorbereidingsperiode om te kunnen zetten naar een te gunnen project zal er op voorhand een volledige dekking voorhanden moeten zijn; de provinciale bijdrage voorziet daarin. Dat laat onverlet dat om en nabij de periode van gunning, het Heerhugowaardse gemeentebestuur indien mogelijk gebruik zal maken van reguliere provinciale subsidieregelingen. De bijdrage vanuit het provinciale knooppuntenbeleid is in dit kader een onmisbare start van de volgende fase van ontwikkeling van het Heerhugowaardse stationsgebied.

From: [redacted]
Date: 4 Feb 2019 21:15:25 +0100
To: "Statengriffie" <statengriffie@noord-holland.nl>
Cc: [redacted]
Subject: Renovatie stationsgebied Heerhugowaard
Attachments: Heerhugowaard januari 2019.pdf, CBB180493 Bijlage Subsidie aanvraag in hetkader van het provinciaal OV-knooppuntenbeleid.pdf

---

Van: [redacted]
Verzonden: maandag 4 februari 2019 20:47
Aan: 'neeskenss@noord-holland.nl'
CC: [redacted]
Onderwerp: Renovatie stationsgebied Heerhugowaard

Heerhugowaard, januari 2019

Geacht Statenlid,

Gaarne vragen wij uw aandacht voor het volgende.

GS heeft op een subsidieaanvraag van de gemeente Heerhugowaard ten behoeve van de renovatie van het stationsgebied positief besloten. Zoals u bekend heeft de gemeente Heerhugowaard als onderdeel van deze voorgenomen renovatie ook in dit plan opgenomen de spoorwegovergang ter plekke te onder tunnelen. Over het geheel van deze plannen bestaat veel discussie, met name bij de ondernemers ter weerszijden van het station. Het gaat daarbij niet om de algemene visie, maar om de uitvoering. Helaas is de gemeente niet bereid daarover met de betreffende ondernemers (ca. 50) serieus te overleggen, hetgeen vanzelfsprekend tot de nodige irritaties heeft geleid. Als woordvoerder van deze ondernemers heeft de heer [redacted]eerder al GS verzocht bij een positief besluit over de subsidieaanvraag, hieraan een voorwaarde te verbinden door van de gemeente een breed draagvlak te verlangen samen met deze ondernemers. GS heeft echter aangegeven dit als een interne kwestie binnen Heerhugowaard te beschouwen en niet op een scheidsrechtersstoel kan gaan zitten. Wel is duidelijk gesteld, dat de subsidie niet mag worden aangewend als bijdrage in de kosten van de tunnel.

Alhoewel de provincie vanzelfsprekend uit moet gaan van betrouwbare informatie van de gemeente bij de subsidieaanvraag, zijn daarbij toch nog wel de nodige kanttekeningen te plaatsen.

Ik wil u in dat verband wijzen op de volgende punten:

. In het bij de subsidieaanvraag meegestuurde Arcadis-rapport wordt volledig ten onrechte over een breed draagvlak gerept. Arcadis heeft nooit enig overleg gevoerd met de ondernemers, dus kan deze uitspraak niet gestand doen.

. Tevens wordt een betere bereikbaarheid van het station voor het langzame verkeer gemeld, terwijl een groot gedeelte van de fietspaden vervalt en wordt vervangen door onveilige twee richtingsfietspaden, waarvan ook bromfietsen gebruik moeten maken.

. Ten onrechte wordt een groenere entree van de gemeente gemeld, terwijl veel groen verdwijnt voor de aanleg van de tunnel en aansluitende wegen.

. De grote zorgen van de ondernemers omtrent de bereikbaarheid en ontsluiting van het industriegebied de Zandhorst door de wanhopig slechte verkeersafwikkeling van en naar de provinciale weg, de N242, worden door de gemeente volledig genegeerd.

. De verwachte sluiting van de spoorwegovergang voor een periode van twee jaar levert voor de bedrijven grote problemen op, waarvoor de gemeente vooralsnog weinig oog blijkt te hebben.

. Onduidelijke woningbouwplannen binnen een straal van 1200 m vanaf het station kunnen leiden tot het onmogelijk maken van het rendabel functioneren van bedrijven a.g.v. toekomstige klachten van bewoners vanwege geluidsoverlast of anderszins.
. Het sinds twee jaar bestaande overlegplatform, waarin enkele ondernemers zitting hadden, is zonder opgaaf van redenen, door het college plotseling opgeheven. Oorzaak is waarschijnlijk de toegenomen kritiek van leden van dit overlegorgaan op de gang van zaken.
. Er zijn nog nooit tekeningen gepresenteerd (evenmin aan de provincie) van de voorgenomen plannen anders dan een futuristische animatie.
. De gemeenteraad wil zich niet mengen in deze discussie met de ondernemers en laat dit over aan het college.
. De parkeergelegenheid in het gebied wordt drastisch terug gebracht, waardoor allerlei verkeersoverlast gaat ontstaan.
In de meegestuurde bijlage 1 worden deze punten uitgebreider toegelicht. Het Arcadisrapport is als bijlage 2 bijgevoegd.
De ondernemers maken zich hierover terecht grote zorgen. Zij vragen zich in dat verband ook af, waarom de provincie geen breed draagvlak eist bij de subsidietoekenning. Zonder het stellen van voorwaarden krijgt de gemeente Heerhugowaard nu een vrijbrief hun slecht gedragen plan uit te voeren. Het kan toch niet de bedoeling van de provincie zijn om indirect mee te werken aan een dreigend verlies van ruime werkgelegenheid (de bedrijven ter plekke hebben ca. 400 werknemers) door het leveren van een financiële bijdrage aan een slecht plan? Daarom vragen de betreffende ondernemers hiervoor dringend uw aandacht en verzoeken u met klem een bepaling in de subsidietoekenning op te nemen, dat uitbetaling van de toegezegde subsidie pas plaats vindt, als met de ondernemers voldoende draagvlak voor de plannen is bereikt.
Bij uw eerstkomende en besluitvormende vergadering over deze subsidie zal de heer [redacted] verzoeken te mogen inspreken, ook om eventuele vragen uwerzijds te kunnen beantwoorden.
Met vriendelijke groeten,
[redacted]
Bijlagen:
. Kanttekeningen bij het rapport Arcadis
. Rapport Arcadis

Heerhugowaard, 19 februari 2019

Geachte Statenlid,

Bijgaand doe ik u ter informatie een set brieven toekomen van ondernemers, die met hun bedrijf gevestigd zijn aan de westzijde van het station in Heerhugowaard. Zoals u bekend vertegenwoordig ik een 50-tal bedrijven. Deze liggen verspreid rond beide zijden van het station. De bedrijven aan de westzijde (de briefschrijvers) worden echter het meest getroffen door de voorgenomen plannen van de gemeente. De bereikbaarheid en de toekomst van deze bedrijven worden door de plannen ernstig geschaad. Deze bedrijven richten zich nu ten derde male tot het college Heerhugowaard. Eerdere verzoeken om overleg zijn doorlopend geweigerd, alhoewel de betreffende wethouder, mevr. Stam, tegen beter weten in, steeds anders wil doen geloven. Ook in het u toegestuurde Arcadis rapport wordt een goed overleg met betrokkenen gemeld, terwijl de schrijvers van dit rapport nooit overleg met deze bedrijven hebben gehad. Op zich al bedenkelijk zo'n uitspraak dan te plegen. De "stalorders" van de gemeentelijke organisatie worden blijkbaar trouw en zonder enige objectiviteit door dit bureau uitgevoerd.
Alhoewel de genoemde bedrijven geen enkel probleem hebben met de renovatie van het stationsgebied, waaronder de aanleg van de tunnel onder het spoor, zijn er wel zorgen en problemen rond de onduidelijk woningbouwplannen en de algehele verkeersafwikkeling, zoals de toegang en ontsluiting van het industrieterrein De Zandhorst, de onterecht geroemde veiligheid voor met name het langzame verkeer, de geopperde betere doorstroming en in het bijzonder de problematische aansluiting op de provinciale weg, de N 242.
Zeer verontrustend is de doorlopende weigering van het college hierover te willen spreken, daarmee het niet ter discussie willen stellen van hun plannen, bevestigend. Wellicht wordt dit mede veroorzaakt door een alternatief plan, dat door de bedrijven wordt beschouwd als een zinvol bespreekonderwerp. Ook hierover weigert het college ieder overleg. Opmerkelijk, want overtuigd zijn van een plan, moet toch bestand zijn tegen kritieken en op zijn minst verdedigd kunnen worden.

Ik stuur u deze brieven, die trouwens deze week ook zijn overhandigd aan het college Heerhugowaard. De dringende wens van deze ondernemers is het door u aanhouden van de toegezegde financiële bijdrage aan het OV knooppunt Heerhugowaard totdat een breder draagvlak voor de plannen is bereikt.
Ik zal bij uw eerstvolgende vergadering op 25 februari inspreken om eventuele vragen over dit onderwerp te kunnen beantwoorden.

Met vriendelijke groeten,

Van't Riet
VERZEKERINGEN



Gildestraat 1
1704 AG Heerhugowaard
t +31 (0)72 57 66 300

Zeegroenkade 2
2015 KV Haarlem
t +31 (0)23 51 00 888

Postadres: Postbus 223
1700 AE Heerhugowaard

e verzekeringen@vanhetriet.nl
w www.vanhetriet.nl

KVK 37065317
IBAN NL84INGB0680268820

Gemeente Heerhugowaard

T.a.v. Burgemeesters en Wethouders

Postbus 390

1700 AJ Heerhugowaard

Heerhugowaard, 4 januari 2019

Onderwerp: Stationsgebied

Geachte College,

Op 15 maart jl. hebben de ondernemers van de z.g.n. Ligthartgroep een bijeenkomst gehad met uw wethouder, Mevrouw Stam. Ondanks meerdere toezeggingen van deze wethouder omtrent betere informatie n.a.v. bestaande zorgen over deze ontwikkelingen heb ik in het geheel nog niets vernomen, net als onze woordvoerder, de heer Ligthart. Mijn zorgen zijn alleen maar toegenomen na een aankondiging van de gemeente het bestemmingsplan in het stationsgebied binnen een straal van 1200 m vanaf het station te gaan herzien, gericht op meer woningbouw. En dit terwijl mevrouw Stam n.a.v. vragen daarover op 15 maart uitdrukkelijk heeft ontkend, dat dergelijke plannen bestaan.
Deze tegenstijdige uitspraken en het uitblijven van enige informatie daarover versterken mijn grote zorgen. Mijn toekomstige bedrijfsvoering wordt hierdoor zeer onzeker.
Ik wil daarom graag van u weten, welke ontwikkelingen u precies voorstaat t.a.v. een herziening van het bestemmingsplan. In het bijzonder of er een beschermclausule in wordt opgenomen om mijn bedrijfsvoering voort te kunnen zetten. Indien dit niet het geval is, vraag ik u om aan te geven of en in hoeverre een financiële compensatie wordt voorzien en zo ja, op basis waarvan (waarde grond, waarde pand e.d.)

Behalve informatie over deze ontwikkelingen ben ik ook nog steeds wachtende op informatie over de verkeersontwikkelingen. De ondernemers hebben gezamenlijk aangegeven de gekozen omleidingsroute om het gebouw de Waardepoort geen geschikte toegangsweg te vinden naar het industrieterrein. De Zandhorst door het meerdere keren moeten kruisen van fiets-en voetpaden, zeker bij grootschalige woningbouw achter het station en volledige bedrijfsbebouwing van de Gildestraat. Voorts ben ik zeer bezorgd over het invoegen vanaf de industriestraat naar de Zuidtangent, vooral voor verkeer in de richting Alkmaar. Verkeer vanuit de tunnel is zeer slecht zichtbaar. Een toezegging van de wethouder om het bureau Goudappel/Coffeng daarover met de ondernemers te laten spreken, heeft nog steeds niet plaatsgevonden.
Tevens is het de wethouder bekend, dat ik mij zeer grote zorgen maak over de sluiting van de spoorwegovergang, tijdens de bouw van de tunnel. Daarover hebben ons van uw ambtenaren uitspraken bereikt variërend van enkele maanden tot 2 jaar. Mijn bedrijf blijft bereikbaar, wordt dan alleen maar gezegd. Maar er wordt voorbij gegaan aan het maken van een behoorlijke omweg vanuit de oostzijde van het station om mijn bedrijf te kunnen bereiken, hetgeen tot klantverlies of andere

problemen kan leiden met alle gevolgen van dien. Heeft de gemeente daarvoor een compensatieregeling in gedachten? Overigens zal ook mijn personeel flink om moeten omrijden.

Summiere berichten zijn er over het parkeren in het gerenoveerde stationsgebied, gericht op het beperken van het aanbod. Ik maak me daarover ernstig zorgen, omdat, zoals nu ook al gebeurd, er wordt geparkeerd op parkeerterreinen van bedrijven. Dat kan toch niet de bedoeling zijn.

Ik neem aan u duidelijk te hebben gemaakt, dat mijn zorgen door het uitblijven van informatie alleen maar zijn toegenomen. Het opheffen van de klankbordgroepvergaderingen heeft tot gevolg, dat onze woordvoerder, de heer Ligthart, eveneens geen informatie voor ons kan verkrijgen. Daarom dring ik bij u aan op spoedige beantwoording van mijn vragen.

Tot slot wil ik u wijzen op mijn brief van 9 oktober 2018 waar ik, behalve de ontvangst bevestiging (B201810845), nog geen verdere reactie op heb mogen ontvangen.

Met vriendelijke groeten,

Jan Dirk van 't Riet

Sonck Beheer (eigenaar en verhuurder van Gildestraat 1).

Op de Gildestraat 1 zijn gevestigd:

- Van 't Riet Assurantie Advies
- Van 't Riet Boontjes Makelaars
- De Hypotheker Heerhugowaard
- Style in Travel
- Van Hier
- Scheidingsexpert
- Thorbecke

Totaal zo'n 78 mensen zijn hier werkzaam.

HONDA

Autobedrijf Welman B.V.
Nijverheidsstraat 14
1704 RA Heerhugowaard
T 072 - 571 69 40
www.honda-welman.nl
Handelsregister Alkmaar 37062990
BTW nr. NL8006.36.715.B01
IBAN: NL45 ABNA 0589 7490 80
BIC: ABNANL2A

De Factorij 57a
1689 AK Zwaag
T 0229 - 28 26 10
info@honda-welman.nl
Handelsregister Alkmaar 37062990/1
BTW nr. NL8006.36.715.B01
IBAN: NL92 ABNA 0425 6931 04
BIC: ABNANL2A

Aan: Burgemeester en Wethouders van de gemeente Heerhugowaard

Heerhugowaard 19 december 2018

Betreft: Vragen en opmerkingen omtrent het nieuw te ontwikkelen Stationgebied.

Geachte College,

Op 15 maart jongstleden hebben de ondernemers van de zgn. Lighthartgroep een bijeenkomst gehad met uw wethouder, mevrouw Stam. Ondanks meerdere toezeggingen van deze wethouder omtrent betere informatie n.a.v. bestaande zorgen over deze ontwikkelingen heb ik in het geheel nog niets vernomen, net zoals onze woordvoerder de heer Lightart. Mijn zorgen zijn alleen maar toegenomen na een aankondiging van de gemeenste het bestemmingsplan in het stationsgebied binnen neen straal van 1.200 meter vanaf het station te gaan herzien., gericht op meer woningbouw. En dit terwijl mevrouw Stam n.a.v. vragen daarover op 15 maart uitdrukkelijk heeft ontkend dat dergelijke plannen bestaan.

Deze tegenstrijdige uitspraken en het uitblijven van enige informatie daarover versterken mijn grote zorgen. Mijn toekomstige bedrijfsvoering wordt hierdoor zeer onzeker, omdat woningbouw kan betekenen, dat, door toe te wijzen klachten van bewoners, ik mijn bedrijf moet sluiten. Ik wil daarom graag van u weten, welke ontwikkelingen u precies voorstaat t.a.v. een herziening van het bestemmingsplan. In het bijzonder of er een beschermingsclausule in wordt opgenomen om mijn bedrijfsvoering voort te kunnen zetten. Indien dit niet het geval is, vraag ik u om aan te geven of en in hoeverre een financiële compensatie wordt voorzien en zo ja, op basis waarvan (waarde grond, waarde pand e.d.)

Behalve informatie over deze ontwikkelingen ben ik ook nog steeds wachtende op informatie over de verkeersontwikkelingen. De ondernemers hebben gezamenlijk aangegeven de gekozen omleidingsroute om het gebouw Waarderpoort geen geschikte toegangsweg te vinden naar het industrieterrein De Zandhorst door het meerdere keren moeten kruisen van fiets -en voerpaden, zeker het grootschalige woningbouw achter het station en volledige bedrijfsbebouwing naar de Gildestraat. Voorts ben ik zeer bezorgd over het invoegen vanaf de industriestaat naar de Zuidtangent, vooral voor het verkeer in de richting Alkmaar. Verkeer vanuit de tunnel is zeer slecht zichtbaar. Een toezegging van de wethouder om het bureau Goudappel/Coffeng daarover met de ondernemers te laten spreken, heeft nog steeds niet plaats gevonden.

"Op al onze leveranties en werkzaamheden zijn de BOVAG-standaardbepalingen van toepassing welke gedeponeerd zijn bij alle Kamers van Koophandel en alle Griffies van Rechtbanken.
Deze standaardbepalingen zijn ter inzage en verkrijgbaar in ons bedrijf en bij de BOVAG."

Autobedrijf Welman B.V.
Nijverheidsstraat 14
1704 RA Heerhugowaard
T 072 - 571 69 40
www.honda-welman.nl
Handelsregister Alkmaar 37062990
BTW nr. NL8006.36.715.B01
IBAN: NL45 ABNA 0589 7490 80
BIC: ABNANL2A

De Factorij 57a
1689 AK Zwaag
T 0229 - 28 26 10
info@honda-welman.nl
Handelsregister Alkmaar 37062990/1
BTW nr. NL8006.36.715.B01
IBAN: NL92 ABNA 0425 6931 04
BIC: ABNANL2A

Tevens is het de wethouder bekend, dat ik mij grote zorgen maak over de sluiting van de spoorwegovergang tijdens de bouw van de tunnel. Daarover hebben ons van uw ambtenaren uitspraken bereikt, variërend van enkele maanden tot twee jaar geleden. Mijn bedrijf blijft bereikbaar, wordt dan alleen gezegd. Maar er wordt voorbij gegaan aan het maken van een behoorlijke omweg vanuit de oostzijde van het station om mijn bedrijf te kunnen bereiken, hetgeen tot klantverlies, aanlevering van voorraden of andere problemen kan leiden met alle gevolgen van dien. Heeft de gemeente daarvoor een compensatieregeling in gedachten.

Summiere berichten zijn er over het parkeren in het gerenoveerde stationsgebied, gericht op het beperken van het aanbod. Ik maak me daarover ernstige zorgen, omdat, zoals nu ook al gebeurt, er wordt geparkeerd op parkeerterreinen van bedrijven of de laad en los strip van de Nijverheidsstraat. Dat kan toch niet de bedoeling zijn!?

Ik neem aan u duidelijk te hebben gemaakt, dat mijn zorgen door het uitblijven van informatie alleen maar zijn toegenomen. Het opheffen van de klankbordgroep vergaderingen heeft tot gevolg, dat onze woordvoerder, de heer Lighthart, eveneens geen informatie voor ons kan verkrijgen. Daarom dring ik bij u aan op spoedige beantwoording van mijn vragen in deze brief.

Vertrouwend u hierbij ruim te hebben ingelicht.

Hoogachtend
Autobedrijf Welman B.V.

J.H. Welman
directeur

"Op al onze leveranties en werkzaamheden zijn de BOVAG-standaardbepalingen van toepassing welke gedeponeerd zijn bij alle Kamers van Koophandel en alle Griffies van Rechtbanken.
Deze standaardbepalingen zijn ter inzage en verkrijgbaar in ons bedrijf en bij de BOVAG."

ARIE LIGTHART
HEERHUGOWAARD

Carrosserieën voor elk transport

Arie Ligthart
Nijverheidsstraat 9
Heerhugowaard
1704 RA
www.arieligthart.eu

Aan: Burgemeester en Wethouders van de gemeente Heerhugowaard

Heerhugowaard 19 december 2018

Betreft: Vragen en opmerkingen omtrent het nieuw te ontwikkelen Stationsgebied.

Geachte College,

Op 15 maart jongstleden hebben de ondernemers van de zgn. Ligthart groep een bijeenkomst gehad met uw wethouder, mevrouw Stam. Ondanks meerdere toezeggingen van deze wethouder omtrent betere informatie n.a.v. bestaande zorgen over deze ontwikkelingen heb ik in het geheel nog niets vernomen, net zoals onze woordvoerder de heer Ligthart. Mijn zorgen zijn alleen maar toegenomen na een aankondiging van de gemeenste het bestemmingsplan in het stationsgebied binnen neen straal van 1.200 meter vanaf het station te gaan herzien., gericht op meer woningbouw. En dit terwijl mevrouw Stam n.a.v. vragen daarover op 15 maart uitdrukkelijk heeft ontkend dat dergelijke plannen bestaan.

Deze tegenstrijdige uitspraken en het uitblijven van enige informatie daarover versterken mijn grote zorgen. Mijn toekomstige bedrijfsvoering wordt hierdoor zeer onzeker, omdat woningbouw kan betekenen, dat, door toe te wijzen klachten van bewoners, ik mijn bedrijf moet sluiten. Ik wil daarom graag van u weten, welke ontwikkelingen u precies voorstaat t.a.v. een herziening van het bestemmingsplan. In het bijzonder of er een beschermingsclausule in wordt opgenomen om mijn bedrijfsvoering voort te kunnen zetten. Indien dit niet het geval is, vraag ik u om aan te geven of en in hoeverre een financiële compensatie wordt voorzien en zo ja, op basis waarvan (waarde grond, waarde pand e.d.)

Behalve informatie over deze ontwikkelingen ben ik ook nog steeds wachtende op informatie over de verkeersontwikkelingen. De ondernemers hebben gezamenlijk aangegeven de gekozen omleidingsroute om het gebouw Waarderpoort geen geschikte toegangsweg te vinden naar het industrieterrein De Zandhorst door het meerdere keren moeten kruisen van fiets -en voerpaden, zeker het grootschalige woningbouw achter het station en volledige bedrijfsbebouwing naar de Gildestraat. Voorts ben ik zeer bezorgd over het invoegen vanaf de industriestaat naar de Zuidtangent, vooral voor het verkeer in de richting Alkmaar. Verkeer vanuit de tunnel is zeer slecht zichtbaar. Een toezegging van de wethouder om het bureau Goudappel / Coffeng daarover met de ondernemers te laten spreken, heeft nog steeds niet plaats gevonden.

Onze algemene FOCWA-voorwaarden zijn gedeponeerd bij de arrondissementrechtbank te Den Haag.

ARIE LIGTHART
HEERHUGOWAARD

Carrosserieën voor elk transport

Tevens is het de wethouder bekend, dat ik mij grote zorgen maak over de sluiting van de spoorwegovergang tijdens de bouw van de tunnel. Daarover hebben ons van uw ambtenaren uitspraken bereikt, variërend van enkele maanden tot twee jaar geleden. Mijn bedrijf blijft bereikbaar, wordt dan alleen gezegd. Maar er wordt voorbij gegaan aan het maken van een behoorlijke omweg vanuit de oostzijde van het station om mijn bedrijf te kunnen bereiken, hetgeen tot klantverlies, aanlevering van voorraden of andere problemen kan leiden met alle gevolgen van dien. Heeft de gemeente daarvoor een compensatieregeling in gedachten.

Summiere berichten zijn er over het parkeren in het gerenoveerde stationsgebied, gericht op het beperken van het aanbod. Ik maak me daarover ernstige zorgen, omdat, zoals nu ook al gebeurt, er wordt geparkeerd op parkeerterreinen van bedrijven of de laad en los strip van de Nijverheidsstraat. Dat kan toch niet de bedoeling zijn!?

Ik neem aan u duidelijk te hebben gemaakt, dat mijn zorgen door het uitblijven van informatie alleen maar zijn toegenomen. Het opheffen van de klankbordgroep vergaderingen heeft tot gevolg, dat onze woordvoerder, de heer Ligthart, eveneens geen informatie voor ons kan verkrijgen. Daarom dring ik bij u aan op spoedige beantwoording van mijn vragen in deze brief.

Vertrouwend u hierbij ruim te hebben ingelicht.

Hoogachtend
Arie Ligthart Carrosserie & Hydrauliek.

Arian Ligthart

ARIE LIGTHART
HEERHUGOWAARD
072 - 57 10 847
www.arieligthart.eu

Onze algemene FOCWA-voorwaarden zijn gedeponeerd bij de arrondissementrechtbank te Den Haag.

Lorana
Leerbewerking & Grafische afwerking

Nijverheidsplein 3
1704 RB Heerhugowaard
T 072 571 66 97
E info@lorana.nl
W www.lorana.nl
KvK 37048081
BTW/VAT NL 8131.32.459.B01
IBAN NL21 ABNA 0804 7199 42
BIC ABNANL2A

Aan: Burgemeester en Wethouders van de gemeente Heerhugowaard

Onderwerp: Stationsgebied

Heerhugowaard, 17 januari 2019

Geacht College,

Op 15 maart j.l. hebben de ondernemers van de zgn. Ligthartgroep een bijeenkomst gehad met uw wethouder, mevrouw Stam. Ondanksmeerdere toezeggingen van deze wethouder omtrent betere informatie n.a.v. bestaande zorgen over de deze ontwikkelingen heb ik in het geheel nog niets vernomen, net zoals onze woordvoerder, de heer Ligthart. Mijn zorgen zijn alleen maar toegenomen na een aankondiging van de gemeente het bestemmingsplan in het stationsgebied binnen een straal van 1200 m vanaf het station te gaan herzien, gericht op meer woningbouw. En dit terwijl mevrouw Stam n.a.v. vragen daarover op 15 maart uitdrukkelijk heeft ontkend, dat dergelijke plannen bestaan. Deze tegenstrijdige uitspraken en het uitblijven van enige informatie daarover versterken mijn grote zorgen. Mijn toekomstige bedrijfsvoering wordt hierdoor zeer onzeker, omdat woningbouw kan betekenen, dat door toe te wijzen klachten van bewoners, ik mijn bedrijf moet sluiten. Ik wil daarom graag van u weten, welke ontwikkelingen u precies voorstaat t.a.v. een herziening van het bestemmingsplan. In het bijzonder of er een beschermingsclausule in wordt opgenomen om mijn bedrijfsvoering voort te kunnen zetten. Indien dit niet het geval is, vraag ik u om aan te geven of en in hoeverre een financiële compensatie wordt voorzien en zo ja, op basis waarvan (waarde grond, waarde pand e.d.)

Behalve informatie over deze ontwikkelingen ben ik ook nog steeds wachtende over de verkeersontwikkelingen. De ondernemers hebben gezamenlijk aangegeven de gekozen omleidingsroute om het gebouw Waarderpoort geen geschikte toegangsweg te vinden naar het industrieterrein De Zandhorst door het meerdere keren moeten kruisen van fiets-en voetpaden, zeker bij grootschalige woningbouw achter het station en volledige bedrijfsbebouwing van de Gildestraat. Voorts ben ik zeer bezorgd over het invoegen vanaf de Industriestraat naar de Zuidtangent, vooral voor verkeer in de richting van Alkmaar. Verkeer vanuit de tunnel is zeer slecht zichtbaar. Een toezegging van de wethouder om het bureau Goudappel/Coffeng daarover met de ondernemers te laten spreken, heeft nog steeds niet plaats gevonden.

Tevens is het de wethouder bekend, dat ik mij grote zorgen maak over de sluiting van de spoorwegovergang tijdens de bouw van de tunnel. Daarover hebben ons van uw ambtenaren uitspraken bereikt variërend van enkele maanden tot twee jaar. Mijn bedrijf blijft bereikbaar, wordt dan alleen maar gezegd. Maar er wordt voorbij gegaan aan het maken van een behoorlijke omweg vanuit de oostzijde van het station om mijn bedrijf te kunnen bereiken, hetgeen tot klantenverlies of andere problemen kan leiden met alle gevolgen van dien. Heeft de gemeente daarvoor een compensatieregeling in gedachten? Overigens zal ook mijn personeel flink moeten omrijden.

Summiere berichten zijn er over het parkeren in het gerenoveerde stationsgebied, gericht op het beperken van het aanbod. Ik maak me daarover ernstig zorgen, omdat, zoals nu ook al gebeurt, er wordt geparkeerd op parkeerterreinen van bedrijven. Dat kan toch niet de bedoeling zijn.

Ik neem aan u duidelijk te hebben gemaakt, dat mijn zorgen door het uitblijven van informatie alleen maar zijn toegenomen. Het opheffen van de klankbordgroepvergaderingen heeft tot gevolg, dat onze woordvoerder, de heer Ligthart, eveneens geen informatie voor ons kan verkrijgen. Daarom dring ik bij u aan op spoedige beantwoording van mijn vragen.

Met vriendelijke groeten,

Hoogachtend,

D. van Loon

Lorana
Nijverheidsplein 3
1704 RB HEERHUGOWAARD
Tel. : 072 - 57 16 697

MHK KEUKENEXPERT

VAN WESTEN KEUKENS

Aan: Burgemeester en Wethouders van de gemeente Heerhugowaard

Onderwerp: Stationsgebied

Geacht college,

Op 15 maart jl. hebben de ondernemers van de zgn. Ligthartgroep een bijeenkomst gehad met uw wethouder, mevrouw Stam. Ondanks meerdere toezeggingen van deze wethouder omtrent betere informatie n.a.v. bestaande zorgen over deze ontwikkelingen heb ik in het geheel nog niets vernomen, net zoals onze woordvoerder, de heer Ligthart. Mijn zorgen zijn alleen maar toegenomen na een aankondiging van de gemeente het bestemmingsplan in het stationsgebied binnen een straal van 1200 m vanaf het station te gaan herzien, gericht op meer woningbouw. En dit terwijl mevrouw Stam n.a.v. vragen daarover op 15 maart uitdrukkelijk heeft ontkend, dat dergelijke plannen bestaan. Deze tegenstrijdige uitspraken en het uitblijven van enige informatie daarover versterken mijn grote zorgen. Mijn toekomstige bedrijfsvoering wordt hierdoor zeer onzeker, omdat woningbouw kan betekenen, dat, door toe te wijzen klachten van bewoners, ik mijn bedrijf moet sluiten. Ik wil daarom graag van u weten, welke ontwikkelingen u precies voorstaat t.a.v. een herziening van het bestemmingsplan. In het bijzonder of er een beschermingsclausule in wordt opgenomen om mijn bedrijfsvoering voort te kunnen zetten. Indien dit niet het geval is, vraag ik u om aan te geven of en in hoeverre een financiële compensatie wordt voorzien en zo ja, op basis waarvan (waarde grond, waarde pand e.d.).

Behalve informatie over deze ontwikkelingen ben ik ook nog steeds wachtende op informatie over de verkeersontwikkelingen. De ondernemers hebben gezamenlijk aangegeven de gekozen omleidingsroute om het gebouw Waarderpoort geen geschikte toegangsweg te vinden naar het industrieterrein De Zandhorst door het meerdere keren moeten kruisen van fiets -en voetpaden, zeker bij grootschalige woningbouw achter het station en volledige bedrijfsbebouwing van de Gildestraat. Voorts ben ik zeer bezorgd over het invoegen vanaf de Industriestraat naar de Zuidtangent, vooral voor verkeer in de richting Alkmaar. Verkeer vanuit de tunnel is zeer slecht zichtbaar. Een toezegging van de wethouder om het bureau Goudappel/Coffeng daarover met de ondernemers te laten spreken, heeft nog steeds niet plaats gevonden.
Tevens is het de wethouder bekend, dat ik mij grote zorgen maak over de sluiting van de spoorwegovergang tijdens de bouw van de tunnel. Daarover hebben ons van uw ambtenaren uitspraken bereikt variërend van enkele maanden tot twee jaar. Mijn bedrijf blijft bereikbaar, wordt dan alleen maar gezegd. Maar er wordt voorbij gegaan aan het maken van een behoorlijke omweg

Van Westen Keukens bv Nijverheidsstraat 12 | 1704 RA Heerhugowaard T 072 534 71 64 F 072 534 71 65
info@vanwestenkeukens.nl | www.vanwestenkeukens.nl
KvK Alkmaar 3714 5022 | IBAN NL25ABNA0493965432 | BTW NR. NL8199.76.052.B01

vanuit de oostzijde van het station om mijn bedrijf te kunnen bereiken, hetgeen tot klantenverlies of andere problemen kan leiden met alle gevolgen van dien. Heeft de gemeente daarvoor een compensatieregeling in gedachten? Overigens zal ook mijn personeel flink moeten omrijden.

Summiere berichten zijn er over het parkeren in het gerenoveerde stationsgebied, gericht op het beperken van het aanbod. Ik maak me daarover ernstig zorgen, omdat, zoals nu ook al gebeurt, er wordt geparkeerd op parkeerterreinen van bedrijven. Dat kan toch niet de bedoeling zijn.

Ik neem aan u duidelijk te hebben gemaakt, dat mijn zorgen door het uitblijven van informatie alleen maar zijn toegenomen. Het opheffen van de klankbordgroepvergaderingen heeft tot gevolg, dat onze woordvoerder, de heer Ligthart, eveneens geen informatie voor ons kan verkrijgen. Daarom dring ik bij u aan op spoedige beantwoording van mijn vragen.

Met vriendelijke groeten,

Hoogachtend,

R. Groenland

Van Westen Keukens bv | Nijverheidsstraat 12 | 1704 RA Heerhugowaard | T 072 534 71 64 | F 072 534 71 65
info@vanwestenkeukens.nl | www.vanwestenkeukens.nl
KvK Alkmaar 3714 5022 | IBAN NL25ABNA0493965432 | BTW NR. NL8199.76.052.B01

Botman's
Koel- en Vrieshuis b.v.

Nijverheidsstraat 10
Industrieterrein "De Zandhorst"
1704 RA Heerhugowaard

Tel. (072) 571 24 78
Fax (072) 574 47 34
E-mail: vrieshuis-botman@planet.nl

K.v.K. nr. 37031636
BTW nr. NL005935799B01

ERKENNING E.E.G.

Aan: Burgemeester en Wethouders van de gemeente Heerhugowaard

Onderwerp: Stationsgebied

Geacht college,

Op 15 maart jl. hebben de ondernemers van de zgn. Ligthartgroep een bijeenkomst gehad met uw wethouder, mevrouw Stam. Ondanks meerdere toezeggingen van deze wethouder omtrent betere informatie n.a.v. bestaande zorgen over deze ontwikkelingen heb ik in het geheel nog niets vernomen, net zoals onze woordvoerder, de heer Ligthart. Mijn zorgen zijn alleen maar toegenomen na een aankondiging van de gemeente het bestemmingsplan in het stationsgebied binnen een straal van 1200 m vanaf het station te gaan herzien, gericht op meer woningbouw. En dit terwijl mevrouw Stam n.a.v. vragen daarover op 15 maart uitdrukkelijk heeft ontkend, dat dergelijke plannen bestaan. Deze tegenstrijdige uitspraken en het uitblijven van enige informatie daarover versterken mijn grote zorgen. Mijn toekomstige bedrijfsvoering wordt hierdoor zeer onzeker, omdat woningbouw kan betekenen, dat, door toe te wijzen klachten van bewoners, ik mijn bedrijf moet sluiten. Ik wil daarom graag van u weten, welke ontwikkelingen u precies voorstaat t.a.v. een herziening van het bestemmingsplan. In het bijzonder of er een beschermingsclausule in wordt opgenomen om mijn bedrijfsvoering voort te kunnen zetten. Indien dit niet het geval is, vraag ik u om aan te geven of en in hoeverre een financiële compensatie wordt voorzien en zo ja, op basis waarvan (waarde grond, waarde pand e.d.).

Behalve informatie over deze ontwikkelingen ben ik ook nog steeds wachtende op informatie over de verkeersontwikkelingen. De ondernemers hebben gezamenlijk aangegeven de gekozen omleidingsroute om het gebouw Waarderpoort geen geschikte toegangsweg te vinden naar het industrieterrein De Zandhorst door het meerdere keren moeten kruisen van fiets -en voetpaden, zeker bij grootschalige woningbouw achter het station en volledige bedrijfsbebouwing van de Gildestraat. Voorts ben ik zeer bezorgd over het invoegen vanaf de Industriestraat naar de Zuidtangent, vooral voor verkeer in de richting Alkmaar. Verkeer vanuit de tunnel is zeer slecht zichtbaar. Een toezegging van de wethouder om het bureau Goudappel/Coffeng daarover met de ondernemers te laten spreken, heeft nog steeds niet plaats gevonden.
Tevens is het de wethouder bekend, dat ik mij grote zorgen maak over de sluiting van de spoorwegovergang tijdens de bouw van de tunnel. Daarover hebben ons van uw ambtenaren uitspraken bereikt variërend van enkele maanden tot twee jaar. Mijn bedrijf blijft bereikbaar, wordt dan alleen maar gezegd. Maar er wordt voorbij gegaan aan het maken van een behoorlijke omweg vanuit de oostzijde van het station om mijn bedrijf te kunnen bereiken, hetgeen tot klantenverlies of andere problemen kan leiden met alle gevolgen van dien. Heeft de gemeente daarvoor een compensatieregeling in gedachten? Overigens zal ook mijn personeel flink moeten omrijden.

De bewaring der goederen vindt plaats onder de Algemene Opslagvoorwaarden van de Vereniging van Nederlandse Koel- en Vrieshuizen (Nekovri-voorwaarden), gedeponeerd bij de Griffies van de Arrondissements-Rechtbanken te 's-Gravenhage en Rotterdam, volgens de tekst zoals deze geldt op het ogenblik dat de transactie tot stand komt.

Botman's
Koel- en Vrieshuis b.v.

Nijverheidsstraat 10
Industrieterrein "De Zandhorst"
1704 RA Heerhugowaard

Tel. (072) 571 24 78
Fax (072) 574 47 34
E-mail: vrieshuis-botman@planet.nl

K.v.K. nr. 37031636
BTW nr. NL005935799B01

ERKENNING E.E.G.

Summiere berichten zijn er over het parkeren in het gerenoveerde stationsgebied, gericht op het beperken van het aanbod. Ik maak me daarover ernstig zorgen, omdat, zoals nu ook al gebeurt, er wordt geparkeerd op parkeerterreinen van bedrijven. Dat kan toch niet de bedoeling zijn.

Ik neem aan u duidelijk te hebben gemaakt, dat mijn zorgen door het uitblijven van informatie alleen maar zijn toegenomen. Het opheffen van de klankbordgroepvergaderingen heeft tot gevolg, dat onze woordvoerder, de heer Ligthart, eveneens geen informatie voor ons kan verkrijgen. Daarom dring ik bij u aan op spoedige beantwoording van mijn vragen.

Met vriendelijke groeten,

Hoogachtend,

J. Botman

De bewaring der goederen vindt plaats onder de Algemene Opslagvoorwaarden van de Vereniging van Nederlandse Koel- en Vrieshuizen (Nekovri-voorwaarden), gedeponeerd bij de Griffies van de Arrondissements-Rechtbanken te 's-Gravenhage en Rotterdam, volgens de tekst zoals deze geldt op het ogenblik dat de transactie tot stand komt.

Aan: Burgemeester en Wethouders van de gemeente Heerhugowaard

Onderwerp: Stationsgebied

Geacht college,

Op 15 maart jl. hebben de ondernemers van de zgn. Ligthartgroep een bijeenkomst gehad met uw wethouder, mevrouw Stam. Ondanks meerdere toezeggingen van deze wethouder omtrent betere informatie n.a.v. bestaande zorgen over deze ontwikkelingen heb ik in het geheel nog niets vernomen, net zoals onze woordvoerder, de heer Ligthart. Mijn zorgen zijn alleen maar toegenomen na een aankondiging van de gemeente het bestemmingsplan in het stationsgebied binnen een straal van 1200 m vanaf het station te gaan herzien, gericht op meer woningbouw. En dit terwijl mevrouw Stam n.a.v. vragen daarover op 15 maart uitdrukkelijk heeft ontkend, dat dergelijke plannen bestaan. Deze tegenstrijdige uitspraken en het uitblijven van enige informatie daarover versterken mijn grote zorgen. Mijn toekomstige bedrijfsvoering wordt hierdoor zeer onzeker, omdat woningbouw kan betekenen, dat, door toe te wijzen klachten van bewoners, ik mijn bedrijf moet sluiten. Ik wil daarom graag van u weten, welke ontwikkelingen u precies voorstaat t.a.v. een herziening van het bestemmingsplan. In het bijzonder of er een beschermingsclausule in wordt opgenomen om mijn bedrijfsvoering voort te kunnen zetten. Indien dit niet het geval is, vraag ik u om aan te geven of en in hoeverre een financiële compensatie wordt voorzien en zo ja, op basis waarvan (waarde grond, waarde pand e.d.).

Behalve informatie over deze ontwikkelingen ben ik ook nog steeds wachtende op informatie over de verkeersontwikkelingen. De ondernemers hebben gezamenlijk aangegeven de gekozen omleidingsroute om het gebouw Waarderpoort geen geschikte toegangsweg te vinden naar het industrieterrein De Zandhorst door het meerdere keren moeten kruisen van fiets -en voetpaden, zeker bij grootschalige woningbouw achter het station en volledige bedrijfsbebouwing van de Gildestraat. Voorts ben ik zeer bezorgd over het invoegen vanaf de Industriestraat naar de Zuidtangent, vooral voor verkeer in de richting Alkmaar. Verkeer vanuit de tunnel is zeer slecht zichtbaar. Een toezegging van de wethouder om het bureau Goudappel/Coffeng daarover met de ondernemers te laten spreken, heeft nog steeds niet plaats gevonden.
Tevens is het de wethouder bekend, dat ik mij grote zorgen maak over de sluiting van de spoorwegovergang tijdens de bouw van de tunnel. Daarover hebben ons van uw ambtenaren uitspraken bereikt variërend van enkele maanden tot twee jaar. Mijn bedrijf blijft bereikbaar, wordt dan alleen maar gezegd. Maar er wordt voorbij gegaan aan het maken van een behoorlijke omweg vanuit de oostzijde van het station om mijn bedrijf te kunnen bereiken, hetgeen tot klantenverlies of andere problemen kan leiden met alle gevolgen van dien. Heeft de gemeente daarvoor een compensatieregeling in gedachten? Overigens zal ook mijn personeel flink moeten omrijden.

Summiere berichten zijn er over het parkeren in het gerenoveerde stationsgebied, gericht op het beperken van het aanbod. Ik maak me daarover ernstig zorgen, omdat, zoals nu ook al gebeurt, er wordt geparkeerd op parkeerterreinen van bedrijven. Dat kan toch niet de bedoeling zijn.

Ik neem aan u duidelijk te hebben gemaakt, dat mijn zorgen door het uitblijven van informatie alleen maar zijn toegenomen. Het opheffen van de klankbordgroepvergaderingen heeft tot gevolg, dat onze woordvoerder, de heer Ligthart, eveneens geen informatie voor ons kan verkrijgen. Daarom dring ik bij u aan op spoedige beantwoording van mijn vragen.

Met vriendelijke groeten,

Hoogachtend,

Bo Rent B.V.
Nijverheidsstraat 1
1704 NA Heerhugowaard
Tel: 072-5744004
Fax: 072-5719733

Autoschade Service
De Langen Heerhugowaard

Aan: Burgemeester en Wethouders van de gemeente Heerhugowaard

Onderwerp: Stationsgebied

Geacht college,

Op 15 maart jl. hebben de ondernemers van de zgn. Ligthartgroep een bijeenkomst gehad met uw wethouder, mevrouw Stam. Ondanks meerdere toezeggingen van deze wethouder omtrent betere informatie n.a.v. bestaande zorgen over deze ontwikkelingen heb ik in het geheel nog niets vernomen, net zoals onze woordvoerder, de heer Ligthart. Mijn zorgen zijn alleen maar toegenomen na een aankondiging van de gemeente het bestemmingsplan in het stationsgebied binnen een straal van 1200 m vanaf het station te gaan herzien, gericht op meer woningbouw. En dit terwijl mevrouw Stam n.a.v. vragen daarover op 15 maart uitdrukkelijk heeft ontkend, dat dergelijke plannen bestaan. Deze tegenstrijdige uitspraken en het uitblijven van enige informatie daarover versterken mijn grote zorgen. Mijn toekomstige bedrijfsvoering wordt hierdoor zeer onzeker, omdat woningbouw kan betekenen, dat, door toe te wijzen klachten van bewoners, ik mijn bedrijf moet sluiten. Ik wil daarom graag van u weten, welke ontwikkelingen u precies voorstaat t.a.v. een herziening van het bestemmingsplan. In het bijzonder of er een beschermingsclausule in wordt opgenomen om mijn bedrijfsvoering voort te kunnen zetten. Indien dit niet het geval is, vraag ik u om aan te geven of en in hoeverre een financiële compensatie wordt voorzien en zo ja, op basis waarvan (waarde grond, waarde pand e.d.).

Behalve informatie over deze ontwikkelingen ben ik ook nog steeds wachtende op informatie over de verkeersontwikkelingen. De ondernemers hebben gezamenlijk aangegeven de gekozen omleidingsroute om het gebouw Waarderpoort geen geschikte toegangsweg te vinden naar het industrieterrein De Zandhorst door het meerdere keren moeten kruisen van fiets -en voetpaden, zeker bij grootschalige woningbouw achter het station en volledige bedrijfsbebouwing van de Gildestraat. Voorts ben ik zeer bezorgd over het invoegen vanaf de Industriestraat naar de Zuidtangent, vooral voor verkeer in de richting Alkmaar. Verkeer vanuit de tunnel is zeer slecht zichtbaar. Een toezegging van de wethouder om het bureau Goudappel/Coffeng daarover met de ondernemers te laten spreken, heeft nog steeds niet plaats gevonden.
Tevens is het de wethouder bekend, dat ik mij grote zorgen maak over de sluiting van de spoorwegovergang tijdens de bouw van de tunnel. Daarover hebben ons van uw ambtenaren uitspraken bereikt variërend van enkele maanden tot twee jaar. Mijn bedrijf blijft bereikbaar, wordt dan alleen maar gezegd. Maar er wordt voorbij gegaan aan het maken van een behoorlijke omweg vanuit de oostzijde van het station om mijn bedrijf te kunnen bereiken, hetgeen tot klantenverlies of andere problemen kan leiden met alle gevolgen van dien. Heeft de gemeente daarvoor een compensatieregeling in gedachten? Overigens zal ook mijn personeel flink moeten omrijden.

Summiere berichten zijn er over het parkeren in het gerenoveerde stationsgebied, gericht op het beperken van het aanbod. Ik maak me daarover ernstig zorgen, omdat, zoals nu ook al gebeurt, er wordt geparkeerd op parkeerterreinen van bedrijven. Dat kan toch niet de bedoeling zijn.

Ik neem aan u duidelijk te hebben gemaakt, dat mijn zorgen door het uitblijven van informatie alleen maar zijn toegenomen. Het opheffen van de klankbordgroepvergaderingen heeft tot gevolg, dat onze woordvoerder, de heer Ligthart, eveneens geen informatie voor ons kan verkrijgen. Daarom dring ik bij u aan op spoedige beantwoording van mijn vragen.

Met vriendelijke groeten,

Hoogachtend,

ASN Autoschade Service De Langen Heerhugowaard
De Langen Heerhugowaard
Nijverheidsstraat 12a
1704 RA Heerhugowaard
Tel.: 072 - 572 48 55
Fax: 072 - [illegible] 866

ASN Autoschade Service De Langen Heerhugowaard
Nijverheidsstraat 12a
1704 RA Heerhugowaard
Audabox 860146
T: 072 57 24 855
F: 072 57 24 866
E: delangenheerhugowaard@asnmail.nl
I: www.asngroep.nl
IBAN NL46RABO[illegible]6447109
BIC RABONL2U
KvK 37056740
BTW NL8209.72.1 45.B01

BOVAG Quick Repair. DEKRA ISO 9001 DUURZAAM REPAREREN
Op al onze overeenkomsten zijn de BOVAG leverings- en betalingsvoorwaarden van toepassing

Aan: Burgemeester en Wethouders van de gemeente Heerhugowaard

Onderwerp: Stationsgebied

Geacht college,

Op 15 maart jl. hebben de ondernemers van de zgn. Ligthartgroep een bijeenkomst gehad met uw wethouder, mevrouw Stam. Ondanks meerdere toezeggingen van deze wethouder omtrent betere informatie n.a.v. bestaande zorgen over deze ontwikkelingen heb ik in het geheel nog niets vernomen, net zoals onze woordvoerder, de heer Ligthart. Mijn zorgen zijn alleen maar toegenomen na een aankondiging van de gemeente het bestemmingsplan in het stationsgebied binnen een straal van 1200 m vanaf het station te gaan herzien, gericht op meer woningbouw. En dit terwijl mevrouw Stam n.a.v. vragen daarover op 15 maart uitdrukkelijk heeft ontkend, dat dergelijke plannen bestaan. Deze tegenstrijdige uitspraken en het uitblijven van enige informatie daarover versterken mijn grote zorgen. Mijn toekomstige bedrijfsvoering wordt hierdoor zeer onzeker, omdat woningbouw kan betekenen, dat, door toe te wijzen klachten van bewoners, ik mijn bedrijf moet sluiten. Ik wil daarom graag van u weten, welke ontwikkelingen u precies voorstaat t.a.v. een herziening van het bestemmingsplan. In het bijzonder of er een beschermingsclausule in wordt opgenomen om mijn bedrijfsvoering voort te kunnen zetten. Indien dit niet het geval is, vraag ik u om aan te geven of en in hoeverre een financiële compensatie wordt voorzien en zo ja, op basis waarvan (waarde grond, waarde pand e.d.).

Behalve informatie over deze ontwikkelingen ben ik ook nog steeds wachtende op informatie over de verkeersontwikkelingen. De ondernemers hebben gezamenlijk aangegeven de gekozen omleidingsroute om het gebouw Waarderpoort geen geschikte toegangsweg te vinden naar het industrieterrein De Zandhorst door het meerdere keren moeten kruisen van fiets -en voetpaden, zeker bij grootschalige woningbouw achter het station en volledige bedrijfsbebouwing van de Gildestraat. Voorts ben ik zeer bezorgd over het invoegen vanaf de Industriestraat naar de Zuidtangent, vooral voor verkeer in de richting Alkmaar. Verkeer vanuit de tunnel is zeer slecht zichtbaar. Een toezegging van de wethouder om het bureau Goudappel/Coffeng daarover met de ondernemers te laten spreken, heeft nog steeds niet plaats gevonden.
Tevens is het de wethouder bekend, dat ik mij grote zorgen maak over de sluiting van de spoorwegovergang tijdens de bouw van de tunnel. Daarover hebben ons van uw ambtenaren uitspraken bereikt variërend van enkele maanden tot twee jaar. Mijn bedrijf blijft bereikbaar, wordt dan alleen maar gezegd. Maar er wordt voorbij gegaan aan het maken van een behoorlijke omweg vanuit de oostzijde van het station om mijn bedrijf te kunnen bereiken, hetgeen tot klantenverlies of andere problemen kan leiden met alle gevolgen van dien. Heeft de gemeente daarvoor een compensatieregeling in gedachten? Overigens zal ook mijn personeel flink moeten omrijden.

Summiere berichten zijn er over het parkeren in het gerenoveerde stationsgebied, gericht op het beperken van het aanbod. Ik maak me daarover ernstig zorgen, omdat, zoals nu ook al gebeurt, er wordt geparkeerd op parkeerterreinen van bedrijven. Dat kan toch niet de bedoeling zijn.

Ik neem aan u duidelijk te hebben gemaakt, dat mijn zorgen door het uitblijven van informatie alleen maar zijn toegenomen. Het opheffen van de klankbordgroepvergaderingen heeft tot gevolg, dat onze woordvoerder, de heer Ligthart, eveneens geen informatie voor ons kan verkrijgen. Daarom dring ik bij u aan op spoedige beantwoording van mijn vragen.

Met vriendelijke groeten,

Hoogachtend,

Bo^Mij Heerhugowaard
Nijverheidsstraat 1
1704 RA HEERHUGOWAARD
Tel.: 072-5744044
Mail: bo280@bomij.nl

Aan: Burgemeester en Wethouders van de gemeente Heerhugowaard

Onderwerp: Stationsgebied

Geacht college,

Op 15 maart jl. hebben de ondernemers van de zgn. Ligthartgroep een bijeenkomst gehad met uw wethouder, mevrouw Stam. Ondanks meerdere toezeggingen van deze wethouder omtrent betere informatie n.a.v. bestaande zorgen over deze ontwikkelingen heb ik in het geheel nog niets vernomen, net zoals onze woordvoerder, de heer Ligthart. Mijn zorgen zijn alleen maar toegenomen na een aankondiging van de gemeente het bestemmingsplan in het stationsgebied binnen een straal van 1200 m vanaf het station te gaan herzien, gericht op meer woningbouw. En dit terwijl mevrouw Stam n.a.v. vragen daarover op 15 maart uitdrukkelijk heeft ontkend, dat dergelijke plannen bestaan. Deze tegenstrijdige uitspraken en het uitblijven van enige informatie daarover versterken mijn grote zorgen. Mijn toekomstige bedrijfsvoering wordt hierdoor zeer onzeker, omdat woningbouw kan betekenen, dat, door toe te wijzen klachten van bewoners, ik mijn bedrijf moet sluiten. Ik wil daarom graag van u weten, welke ontwikkelingen u precies voorstaat t.a.v. een herziening van het bestemmingsplan. In het bijzonder of er een beschermingsclausule in wordt opgenomen om mijn bedrijfsvoering voort te kunnen zetten. Indien dit niet het geval is, vraag ik u om aan te geven of en in hoeverre een financiële compensatie wordt voorzien en zo ja, op basis waarvan (waarde grond, waarde pand e.d.).

Behalve informatie over deze ontwikkelingen ben ik ook nog steeds wachtende op informatie over de verkeersontwikkelingen. De ondernemers hebben gezamenlijk aangegeven de gekozen omleidingsroute om het gebouw Waarderpoort geen geschikte toegangsweg te vinden naar het industrieterrein De Zandhorst door het meerdere keren moeten kruisen van fiets -en voetpaden, zeker bij grootschalige woningbouw achter het station en volledige bedrijfsbebouwing van de Gildestraat. Voorts ben ik zeer bezorgd over het invoegen vanaf de Industriestraat naar de Zuidtangent, vooral voor verkeer in de richting Alkmaar. Verkeer vanuit de tunnel is zeer slecht zichtbaar. Een toezegging van de wethouder om het bureau Goudappel/Coffeng daarover met de ondernemers te laten spreken, heeft nog steeds niet plaats gevonden.
Tevens is het de wethouder bekend, dat ik mij grote zorgen maak over de sluiting van de spoorwegovergang tijdens de bouw van de tunnel. Daarover hebben ons van uw ambtenaren uitspraken bereikt variërend van enkele maanden tot twee jaar. Mijn bedrijf blijft bereikbaar, wordt dan alleen maar gezegd. Maar er wordt voorbij gegaan aan het maken van een behoorlijke omweg vanuit de oostzijde van het station om mijn bedrijf te kunnen bereiken, hetgeen tot klantenverlies of andere problemen kan leiden met alle gevolgen van dien. Heeft de gemeente daarvoor een compensatieregeling in gedachten? Overigens zal ook mijn personeel flink moeten omrijden.

Summiere berichten zijn er over het parkeren in het gerenoveerde stationsgebied, gericht op het beperken van het aanbod. Ik maak me daarover ernstig zorgen, omdat, zoals nu ook al gebeurt, er wordt geparkeerd op parkeerterreinen van bedrijven. Dat kan toch niet de bedoeling zijn.

Ik neem aan u duidelijk te hebben gemaakt, dat mijn zorgen door het uitblijven van informatie alleen maar zijn toegenomen. Het opheffen van de klankbordgroepvergaderingen heeft tot gevolg, dat onze woordvoerder, de heer Ligthart, eveneens geen informatie voor ons kan verkrijgen. Daarom dring ik bij u aan op spoedige beantwoording van mijn vragen.

Met vriendelijke groeten,

Hoogachtend,

Met vriendelijke groet,

Willem de Wilde
Autoglas Centre
Industriestraat 10
1704 AA Heerhugowaard
E willemdewilde@agch.nl
T 072-7600727

AUTOGLASCENTRE
HEERHUGOWAARD

Aan: Burgemeester en Wethouders van de gemeente Heerhugowaard

Onderwerp: Stationsgebied

Henk Brandt Jr.
Bedrijfswagens / Transport
Nijverheidsplein 14
1704 RB Heerhugowaard
tel. 072 5722000
fax 072 5717077

Geacht college,

Op 15 maart jl. hebben de ondernemers van de zgn. Ligthartgroep een bijeenkomst gehad met uw wethouder, mevrouw Stam. Ondanks meerdere toezeggingen van deze wethouder omtrent betere informatie n.a.v. bestaande zorgen over deze ontwikkelingen heb ik in het geheel nog niets vernomen, net zoals onze woordvoerder, de heer Ligthart. Mijn zorgen zijn alleen maar toegenomen na een aankondiging van de gemeente het bestemmingsplan in het stationsgebied binnen een straal van 1200 m vanaf het station te gaan herzien, gericht op meer woningbouw. En dit terwijl mevrouw Stam n.a.v. vragen daarover op 15 maart uitdrukkelijk heeft ontkend, dat dergelijke plannen bestaan. Deze tegenstrijdige uitspraken en het uitblijven van enige informatie daarover versterken mijn grote zorgen. Mijn toekomstige bedrijfsvoering wordt hierdoor zeer onzeker, omdat woningbouw kan betekenen, dat, door toe te wijzen klachten van bewoners, ik mijn bedrijf moet sluiten. Ik wil daarom graag van u weten, welke ontwikkelingen u precies voorstaat t.a.v. een herziening van het bestemmingsplan. In het bijzonder of er een beschermingsclausule in wordt opgenomen om mijn bedrijfsvoering voort te kunnen zetten. Indien dit niet het geval is, vraag ik u om aan te geven of en in hoeverre een financiële compensatie wordt voorzien en zo ja, op basis waarvan (waarde grond, waarde pand e.d.).

Behalve informatie over deze ontwikkelingen ben ik ook nog steeds wachtende op informatie over de verkeersontwikkelingen. De ondernemers hebben gezamenlijk aangegeven de gekozen omleidingsroute om het gebouw Waarderpoort geen geschikte toegangsweg te vinden naar het industrieterrein De Zandhorst door het meerdere keren moeten kruisen van fiets -en voetpaden, zeker bij grootschalige woningbouw achter het station en volledige bedrijfsbebouwing van de Gildestraat. Voorts ben ik zeer bezorgd over het invoegen vanaf de Industriestraat naar de Zuidtangent, vooral voor verkeer in de richting Alkmaar. Verkeer vanuit de tunnel is zeer slecht zichtbaar. Een toezegging van de wethouder om het bureau Goudappel/Coffeng daarover met de ondernemers te laten spreken, heeft nog steeds niet plaats gevonden.
Tevens is het de wethouder bekend, dat ik mij grote zorgen maak over de sluiting van de spoorwegovergang tijdens de bouw van de tunnel. Daarover hebben ons van uw ambtenaren uitspraken bereikt variërend van enkele maanden tot twee jaar. Mijn bedrijf blijft bereikbaar, wordt dan alleen maar gezegd. Maar er wordt voorbij gegaan aan het maken van een behoorlijke omweg vanuit de oostzijde van het station om mijn bedrijf te kunnen bereiken, hetgeen tot klantenverlies of andere problemen kan leiden met alle gevolgen van dien. Heeft de gemeente daarvoor een compensatieregeling in gedachten? Overigens zal ook mijn personeel flink moeten omrijden.

Summiere berichten zijn er over het parkeren in het gerenoveerde stationsgebied, gericht op het beperken van het aanbod. Ik maak me daarover ernstig zorgen, omdat, zoals nu ook al gebeurt, er wordt geparkeerd op parkeerterreinen van bedrijven. Dat kan toch niet de bedoeling zijn.

Ik neem aan u duidelijk te hebben gemaakt, dat mijn zorgen door het uitblijven van informatie alleen maar zijn toegenomen. Het opheffen van de klankbordgroepvergaderingen heeft tot gevolg, dat onze woordvoerder, de heer Ligthart, eveneens geen informatie voor ons kan verkrijgen. Daarom dring ik bij u aan op spoedige beantwoording van mijn vragen.

Met vriendelijke groeten,

Hoogachtend,

Henk Brandt Jr.
Bedrijfswagens / Transport
Nijverheidsplein 14
1704 RB Heerhugowaard
tel. 072 5722000
fax 072 5717077

JUST PRINT IT

Aan: Burgemeester en Wethouders van de gemeente Heerhugowaard

Nijverheidsstraat 3b
1704 RA HEERHUGOWAARD
tel. 072 572 70 42 fax. 072 572 70 43

Onderwerp: Stationsgebied

Geacht college,

Op 15 maart jl. hebben de ondernemers van de zgn. Ligthartgroep een bijeenkomst gehad met uw wethouder, mevrouw Stam. Ondanks meerdere toezeggingen van deze wethouder omtrent betere informatie n.a.v. bestaande zorgen over deze ontwikkelingen heb ik in het geheel nog niets vernomen, net zoals onze woordvoerder, de heer Ligthart. Mijn zorgen zijn alleen maar toegenomen na een aankondiging van de gemeente het bestemmingsplan in het stationsgebied binnen een straal van 1200 m vanaf het station te gaan herzien, gericht op meer woningbouw. En dit terwijl mevrouw Stam n.a.v. vragen daarover op 15 maart uitdrukkelijk heeft ontkend, dat dergelijke plannen bestaan. Deze tegenstrijdige uitspraken en het uitblijven van enige informatie daarover versterken mijn grote zorgen. Mijn toekomstige bedrijfsvoering wordt hierdoor zeer onzeker, omdat woningbouw kan betekenen, dat, door toe te wijzen klachten van bewoners, ik mijn bedrijf moet sluiten. Ik wil daarom graag van u weten, welke ontwikkelingen u precies voorstaat t.a.v. een herziening van het bestemmingsplan. In het bijzonder of er een beschermingsclausule in wordt opgenomen om mijn bedrijfsvoering voort te kunnen zetten. Indien dit niet het geval is, vraag ik u om aan te geven of en in hoeverre een financiële compensatie wordt voorzien en zo ja, op basis waarvan (waarde grond, waarde pand e.d.).

Behalve informatie over deze ontwikkelingen ben ik ook nog steeds wachtende op informatie over de verkeersontwikkelingen. De ondernemers hebben gezamenlijk aangegeven de gekozen omleidingsroute om het gebouw Waarderpoort geen geschikte toegangsweg te vinden naar het industrieterrein De Zandhorst door het meerdere keren moeten kruisen van fiets -en voetpaden, zeker bij grootschalige woningbouw achter het station en volledige bedrijfsbebouwing van de Gildestraat. Voorts ben ik zeer bezorgd over het invoegen vanaf de Industriestraat naar de Zuidtangent, vooral voor verkeer in de richting Alkmaar. Verkeer vanuit de tunnel is zeer slecht zichtbaar. Een toezegging van de wethouder om het bureau Goudappel/Coffeng daarover met de ondernemers te laten spreken, heeft nog steeds niet plaats gevonden.
Tevens is het de wethouder bekend, dat ik mij grote zorgen maak over de sluiting van de spoorwegovergang tijdens de bouw van de tunnel. Daarover hebben ons van uw ambtenaren uitspraken bereikt variërend van enkele maanden tot twee jaar. Mijn bedrijf blijft bereikbaar, wordt dan alleen maar gezegd. Maar er wordt voorbij gegaan aan het maken van een behoorlijke omweg vanuit de oostzijde van het station om mijn bedrijf te kunnen bereiken, hetgeen tot klantenverlies of andere problemen kan leiden met alle gevolgen van dien. Heeft de gemeente daarvoor een compensatieregeling in gedachten? Overigens zal ook mijn personeel flink moeten omrijden.

Summiere berichten zijn er over het parkeren in het gerenoveerde stationsgebied, gericht op het beperken van het aanbod. Ik maak me daarover ernstig zorgen, omdat, zoals nu ook al gebeurt, er wordt geparkeerd op parkeerterreinen van bedrijven. Dat kan toch niet de bedoeling zijn.

Ik neem aan u duidelijk te hebben gemaakt, dat mijn zorgen door het uitblijven van informatie alleen maar zijn toegenomen. Het opheffen van de klankbordgroepvergaderingen heeft tot gevolg, dat onze woordvoerder, de heer Ligthart, eveneens geen informatie voor ons kan verkrijgen. Daarom dring ik bij u aan op spoedige beantwoording van mijn vragen.

Met vriendelijke groeten,

Hoogachtend,

Ranny Bos

Aan: Burgemeester en Wethouders van de gemeente Heerhugowaard

Onderwerp: Stationsgebied

Geacht college,

Op 15 maart jl. hebben de ondernemers van de zgn. Ligthartgroep een bijeenkomst gehad met uw wethouder, mevrouw Stam. Ondanks meerdere toezeggingen van deze wethouder omtrent betere informatie n.a.v. bestaande zorgen over deze ontwikkelingen heb ik in het geheel nog niets vernomen, net zoals onze woordvoerder, de heer Ligthart. Mijn zorgen zijn alleen maar toegenomen na een aankondiging van de gemeente het bestemmingsplan in het stationsgebied binnen een straal van 1200 m vanaf het station te gaan herzien, gericht op meer woningbouw. En dit terwijl mevrouw Stam n.a.v. vragen daarover op 15 maart uitdrukkelijk heeft ontkend, dat dergelijke plannen bestaan. Deze tegenstrijdige uitspraken en het uitblijven van enige informatie daarover versterken mijn grote zorgen. Mijn toekomstige bedrijfsvoering wordt hierdoor zeer onzeker, omdat woningbouw kan betekenen, dat, door toe te wijzen klachten van bewoners, ik mijn bedrijf moet sluiten. Ik wil daarom graag van u weten, welke ontwikkelingen u precies voorstaat t.a.v. een herziening van het bestemmingsplan. In het bijzonder of er een beschermingsclausule in wordt opgenomen om mijn bedrijfsvoering voort te kunnen zetten. Indien dit niet het geval is, vraag ik u om aan te geven of en in hoeverre een financiële compensatie wordt voorzien en zo ja, op basis waarvan (waarde grond, waarde pand e.d.).

Behalve informatie over deze ontwikkelingen ben ik ook nog steeds wachtende op informatie over de verkeersontwikkelingen. De ondernemers hebben gezamenlijk aangegeven de gekozen omleidingsroute om het gebouw Waarderpoort geen geschikte toegangsweg te vinden naar het industrieterrein De Zandhorst door het meerdere keren moeten kruisen van fiets -en voetpaden, zeker bij grootschalige woningbouw achter het station en volledige bedrijfsbebouwing van de Gildestraat. Voorts ben ik zeer bezorgd over het invoegen vanaf de Industriestraat naar de Zuidtangent, vooral voor verkeer in de richting Alkmaar. Verkeer vanuit de tunnel is zeer slecht zichtbaar. Een toezegging van de wethouder om het bureau Goudappel/Coffeng daarover met de ondernemers te laten spreken, heeft nog steeds niet plaats gevonden.
Tevens is het de wethouder bekend, dat ik mij grote zorgen maak over de sluiting van de spoorwegovergang tijdens de bouw van de tunnel. Daarover hebben ons van uw ambtenaren uitspraken bereikt variërend van enkele maanden tot twee jaar. Mijn bedrijf blijft bereikbaar, wordt dan alleen maar gezegd. Maar er wordt voorbij gegaan aan het maken van een behoorlijke omweg vanuit de oostzijde van het station om mijn bedrijf te kunnen bereiken, hetgeen tot klantenverlies of andere problemen kan leiden met alle gevolgen van dien. Heeft de gemeente daarvoor een compensatieregeling in gedachten? Overigens zal ook mijn personeel flink moeten omrijden.

Summiere berichten zijn er over het parkeren in het gerenoveerde stationsgebied, gericht op het beperken van het aanbod. Ik maak me daarover ernstig zorgen, omdat, zoals nu ook al gebeurt, er wordt geparkeerd op parkeerterreinen van bedrijven. Dat kan toch niet de bedoeling zijn.

Ik neem aan u duidelijk te hebben gemaakt, dat mijn zorgen door het uitblijven van informatie alleen maar zijn toegenomen. Het opheffen van de klankbordgroepvergaderingen heeft tot gevolg, dat onze woordvoerder, de heer Ligthart, eveneens geen informatie voor ons kan verkrijgen. Daarom dring ik bij u aan op spoedige beantwoording van mijn vragen.

Met vriendelijke groeten,

Hoogachtend,

JOOSTEN STAALBOUW B.V.
Postbus 66 - Nijverheidsstraat 6
1700 AB HEERHUGOWAARD
Telefoon 0725710827
Fax 0725712970

P. Veldman
Joosten Staalbouw BV

KOERIERS
HEERHUGOWAARD
DIENST

Aan: Burgemeester en Wethouders van de gemeente Heerhugowaard

Onderwerp: Stationsgebied

R. Rijkenberg
Nijverheidsplein 5
1704 RB Heerhugowaard
Tel. 072-5720235
Fax 072-5669300
E-mail: info@kdhhw.nl
Website: www.kdhhw.nl
Mobiel: 06-51271317

Geacht college,

Op 15 maart jl. hebben de ondernemers van de zgn. Ligthartgroep een bijeenkomst gehad met uw wethouder, mevrouw Stam. Ondanks meerdere toezeggingen van deze wethouder omtrent betere informatie n.a.v. bestaande zorgen over deze ontwikkelingen heb ik in het geheel nog niets vernomen, net zoals onze woordvoerder, de heer Ligthart. Mijn zorgen zijn alleen maar toegenomen na een aankondiging van de gemeente het bestemmingsplan in het stationsgebied binnen een straal van 1200 m vanaf het station te gaan herzien, gericht op meer woningbouw. En dit terwijl mevrouw Stam n.a.v. vragen daarover op 15 maart uitdrukkelijk heeft ontkend, dat dergelijke plannen bestaan. Deze tegenstrijdige uitspraken en het uitblijven van enige informatie daarover versterken mijn grote zorgen. Mijn toekomstige bedrijfsvoering wordt hierdoor zeer onzeker, omdat woningbouw kan betekenen, dat, door toe te wijzen klachten van bewoners, ik mijn bedrijf moet sluiten. Ik wil daarom graag van u weten, welke ontwikkelingen u precies voorstaat t.a.v. een herziening van het bestemmingsplan. In het bijzonder of er een beschermingsclausule in wordt opgenomen om mijn bedrijfsvoering voort te kunnen zetten. Indien dit niet het geval is, vraag ik u om aan te geven of en in hoeverre een financiële compensatie wordt voorzien en zo ja, op basis waarvan (waarde grond, waarde pand e.d.).

Behalve informatie over deze ontwikkelingen ben ik ook nog steeds wachtende op informatie over de verkeersontwikkelingen. De ondernemers hebben gezamenlijk aangegeven de gekozen omleidingsroute om het gebouw Waarderpoort geen geschikte toegangsweg te vinden naar het industrieterrein De Zandhorst door het meerdere keren moeten kruisen van fiets -en voetpaden, zeker bij grootschalige woningbouw achter het station en volledige bedrijfsbebouwing van de Gildestraat. Voorts ben ik zeer bezorgd over het invoegen vanaf de Industriestraat naar de Zuidtangent, vooral voor verkeer in de richting Alkmaar. Verkeer vanuit de tunnel is zeer slecht zichtbaar. Een toezegging van de wethouder om het bureau Goudappel/Coffeng daarover met de ondernemers te laten spreken, heeft nog steeds niet plaats gevonden.
Tevens is het de wethouder bekend, dat ik mij grote zorgen maak over de sluiting van de spoorwegovergang tijdens de bouw van de tunnel. Daarover hebben ons van uw ambtenaren uitspraken bereikt variërend van enkele maanden tot twee jaar. Mijn bedrijf blijft bereikbaar, wordt dan alleen maar gezegd. Maar er wordt voorbij gegaan aan het maken van een behoorlijke omweg vanuit de oostzijde van het station om mijn bedrijf te kunnen bereiken, hetgeen tot klantenverlies of andere problemen kan leiden met alle gevolgen van dien. Heeft de gemeente daarvoor een compensatieregeling in gedachten? Overigens zal ook mijn personeel flink moeten omrijden.

Summiere berichten zijn er over het parkeren in het gerenoveerde stationsgebied, gericht op het beperken van het aanbod. Ik maak me daarover ernstig zorgen, omdat, zoals nu ook al gebeurt, er wordt geparkeerd op parkeerterreinen van bedrijven. Dat kan toch niet de bedoeling zijn.

Ik neem aan u duidelijk te hebben gemaakt, dat mijn zorgen door het uitblijven van informatie alleen maar zijn toegenomen. Het opheffen van de klankbordgroepvergaderingen heeft tot gevolg, dat onze woordvoerder, de heer Ligthart, eveneens geen informatie voor ons kan verkrijgen. Daarom dring ik bij u aan op spoedige beantwoording van mijn vragen.

Met vriendelijke groeten,

Hoogachtend,

Koeriersdienst Heerhugowaard
Nijverheidsplein 5
1704 RB Heerhugowaard
Telefoon 072 - 5720235
Fax 072 - 5669300

BREZAN

Aan: Burgemeester en Wethouders van de gemeente Heerhugowaard

Onderwerp: Stationsgebied

Geacht college,

Op 15 maart jl. hebben de ondernemers van de zgn. Ligthartgroep een bijeenkomst gehad met uw wethouder, mevrouw Stam. Ondanks meerdere toezeggingen van deze wethouder omtrent betere informatie n.a.v. bestaande zorgen over deze ontwikkelingen heb ik in het geheel nog niets vernomen, net zoals onze woordvoerder, de heer Ligthart. Mijn zorgen zijn alleen maar toegenomen na een aankondiging van de gemeente het bestemmingsplan in het stationsgebied binnen een straal van 1200 m vanaf het station te gaan herzien, gericht op meer woningbouw. En dit terwijl mevrouw Stam n.a.v. vragen daarover op 15 maart uitdrukkelijk heeft ontkend, dat dergelijke plannen bestaan. Deze tegenstrijdige uitspraken en het uitblijven van enige informatie daarover versterken mijn grote zorgen. Mijn toekomstige bedrijfsvoering wordt hierdoor zeer onzeker, omdat woningbouw kan betekenen, dat, door toe te wijzen klachten van bewoners, ik mijn bedrijf moet sluiten. Ik wil daarom graag van u weten, welke ontwikkelingen u precies voorstaat t.a.v. een herziening van het bestemmingsplan. In het bijzonder of er een beschermingsclausule in wordt opgenomen om mijn bedrijfsvoering voort te kunnen zetten. Indien dit niet het geval is, vraag ik u om aan te geven of en in hoeverre een financiële compensatie wordt voorzien en zo ja, op basis waarvan (waarde grond, waarde pand e.d.).

Behalve informatie over deze ontwikkelingen ben ik ook nog steeds wachtende op informatie over de verkeersontwikkelingen. De ondernemers hebben gezamenlijk aangegeven de gekozen omleidingsroute om het gebouw Waarderpoort geen geschikte toegangsweg te vinden naar het industrieterrein De Zandhorst door het meerdere keren moeten kruisen van fiets -en voetpaden, zeker bij grootschalige woningbouw achter het station en volledige bedrijfsbebouwing van de Gildestraat. Voorts ben ik zeer bezorgd over het invoegen vanaf de Industriestraat naar de Zuidtangent, vooral voor verkeer in de richting Alkmaar. Verkeer vanuit de tunnel is zeer slecht zichtbaar. Een toezegging van de wethouder om het bureau Goudappel/Coffeng daarover met de ondernemers te laten spreken, heeft nog steeds niet plaats gevonden.
Tevens is het de wethouder bekend, dat ik mij grote zorgen maak over de sluiting van de spoorwegovergang tijdens de bouw van de tunnel. Daarover hebben ons van uw ambtenaren uitspraken bereikt variërend van enkele maanden tot twee jaar. Mijn bedrijf blijft bereikbaar, wordt dan alleen maar gezegd. Maar er wordt voorbij gegaan aan het maken van een behoorlijke omweg vanuit de oostzijde van het station om mijn bedrijf te kunnen bereiken, hetgeen tot klantenverlies of andere problemen kan leiden met alle gevolgen van dien. Heeft de gemeente daarvoor een compensatieregeling in gedachten? Overigens zal ook mijn personeel flink moeten omrijden.

Summiere berichten zijn er over het parkeren in het gerenoveerde stationsgebied, gericht op het beperken van het aanbod. Ik maak me daarover ernstig zorgen, omdat, zoals nu ook al gebeurt, er wordt geparkeerd op parkeerterreinen van bedrijven. Dat kan toch niet de bedoeling zijn.

Ik neem aan u duidelijk te hebben gemaakt, dat mijn zorgen door het uitblijven van informatie alleen maar zijn toegenomen. Het opheffen van de klankbordgroepvergaderingen heeft tot gevolg, dat onze woordvoerder, de heer Ligthart, eveneens geen informatie voor ons kan verkrijgen. Daarom dring ik bij u aan op spoedige beantwoording van mijn vragen.

Met vriendelijke groeten,

Hoogachtend,

Marbijn Haver
Brezan HHW

13-12-2010

Industriestraat 8
1704 AA Heerhugowaard
Tel: 072 – 57 44 000
www.dansschoolbiersteker.nl

Bankrek. nr. NL46RABO03964.83.623
Inschrijving KvK nr. 37038525
Lid Ned. Ver. van Dansleraren
Lid I.D.T.A.

Dansschool Biersteker



Aan: Burgemeester en wethouders van de gemeente Heerhugowaard

Onderwerp: Stationsgebied

Geacht college,

Op 15 maart jl. hebben de ondernemers van de zgn. Ligthartgroep een bijeenkomst gehad met uw wethouder, mevrouw Stam. Ondanks meerdere toezeggingen van deze wethouder omtrent betere informatie n.a.v. bestaande zorgen over deze ontwikkelingen heb ik in het geheel nog niets vernomen, net zoals onze woordvoerder, de heer Ligthart. Mijn zorgen zijn alleen maar toegenomen na een aankondiging van de gemeente het bestemmingsplan in het stationsgebied binnen een straal van 1.200 m vanaf het station te gaan herzien, gericht op meer woningbouw. En dit terwijl mevrouw Stam n.a.v. vragen daarover op 15 maart uitdrukkelijk heeft ontkend, dat dergelijke plannen bestaan.
Deze tegenstrijdige uitspraken en het uitblijven van enige informatie daarover versterken mijn grote zorgen. Mijn toekomstige bedrijfsvoering wordt hierdoor zeer onzeker, omdat woningbouw kan betekenen, dat, door toe te wijzen klachten van bewoners, ik mijn bedrijf moet sluiten. Ik wil daarom graag van u weten, welke ontwikkelingen u precies voorstaat t.a.v. een herziening van het bestemmingsplan. In het bijzonder of er een beschermingsclausule in wordt opgenomen om mijn bedrijfsvoering voort te kunnen zetten. Indien dit niet het geval is, vraag ik u om aan te geven of en in hoeverre een financiële compensatie wordt voorzien en zo ja, op basis waarvan (waarde grond, waarde pand e.d.).

Behalve informatie over deze ontwikkelingen ben ik ook nog steeds wachtende op informatie over de verkeersontwikkelingen. De ondernemers hebben gezamenlijk aangegeven de gekozen omleidingsroute om het gebouw Waarderpoort geen geschikte toegangsweg te vinden naar het industrieterrein De Zandhorst door het meerdere keren moeten kruisen van fiets- en voetpaden, zeker bij grootschalige woningbouw achter het station en volledige bedrijfsbebouwing van de Gildestraat. Voorts ben ik zeer bezorgd over het invoegen vanaf de Industriestaat nar de Zuidtangent, vooral voor verkeer in de richting Alkmaar. Verkeer vanuit de tunnel is zeer slecht zichtbaar. Een toezegging van de wethouder om het bureau Goudappel/Coffeng daarover met de ondernemers te laten spreken, heeft nog steeds niet plaats gevonden.

Tevens is het de wethouder bekend, dat ik mij grote zorgen maak over de sluiting van de spoorwegovergang tijdens de bouw van de tunnel. Daarover hebben ons van uw ambtenaren uitspraken bereikt variërend van enkele maanden tot twee jaar. Mijn bedrijf blijft bereikbaar, wordt dan alleen maar gezegd. Maar er wordt voorbij gegaan aan het maken van een behoorlijke omweg vanuit de oostzijde van het station om mijn bedrijf te kunnen bereiken, hetgeen tot klantenverlies of andere problemen kan leiden met alle gevolgen van dien. Heeft de gemeente daarvoor een compensatieregeling in gedachten? Overigens zullen ook mijn medewerkers flink moeten omrijden.

Industriestraat 8
1704 AA Heerhugowaard
Tel. 072 – 57 44 000
www.dansschoolbiersteker.nl

Bankrek. nr. NL46RABO03964.83.623
Inschrijving KvK nr. 37038525
Lid Ned. Ver. van Dansleraren
Lid I.D.T.A.

Dansschool Biersteker

Summiere berichten zijn er over het parkeren in het gerenoveerde stationsgebied, gericht op het beperken van het aanbod. Ik maak me daarover ernstig zorgen, omdat, zoals nu ook al gebeurt, er wordt geparkeerd op parkeerterreinen van bedrijven. Dat kan toch niet de bedoeling zijn.

Ik neem aan u duidelijk te hebben gemaakt, dat mijn zorgen door het uitblijven van informatie alleen maar zijn toegenomen. Het opheffen van de klankbordgroep vergaderingen heeft tot gevolg, dat onze woordvoerder, de heer Ligthart, eveneens geen informatie voor ons kan verkrijgen. Daarom dring ik bij u aan op spoedige beantwoording van mijn vragen.

Met vriendelijke groeten,

Rob ter Burg
Dansschool Biersteker

FLORIS comfort

Datum
Heerhugowaard, 4 februari 2019

Kenmerk
2019000024/ 000050

Aan: Burgemeester en Wethouders van de gemeente Heerhugowaard
Betreft: Stationsgebied

Geacht college,

Op 15 maart jl. hebben de ondernemers van de zgn. Lighartgroep een bijeenkomst gehad met uw wethouder, mevrouw Stam. Ondanks meerdere toezeggingen van de wethouder omtrent betere informatie n.a.v. bestaande zorgen over deze ontwikkelingen heb ik in het geheel nog niets vernomen, net zoals onze woordvoerder, de heer Ligthart. Mijn zorgen zijn alleen maar toegenomen na een aankondiging van de gemeente het bestemmingsplan in het stationsgebied binnen een straal van 1.200 meter vanaf het station te gaan herzien, gericht op meer woningbouw. En dit terwijl mevrouw Stam n.a.v. vragen daarover op 15 maart jl. uitdrukkelijk heeft ontkend dat dergelijke plannen bestaan.
Deze tegenstrijdige uitspraken en het uitblijven van enige informatie daarover versterken mijn grote zorgen. Mijn toekomstige bedrijfsvoering en die van mijn huurders wordt hierdoor onzeker, omdat woningbouw kan betekenen dat, door toe te wijzen klachten van bewoners, wij onze bedrijven moeten sluiten. Ik wil daarom graag van u weten, welke ontwikkelingen u precies voorstaat t.a.v. een herziening van het bestemmingsplan. In het bijzonder of er een beschermingsclausule in wordt opgenomen om onze bedrijfsvoeringen te kunnen voortzetten. Indien dit niet het geval is, vraag ik u om aan te geven of en in hoeverre er in een financiële compensatie wordt voorzien en zo ja, op basis waarvan (waarde grond, waarde pand e.d.)
Behalve informatie over deze ontwikkelingen wacht ik ook nog steeds op informatie over de verkeersontwikkelingen. Met name over de gekozen omleidingsroute om het gebouw Waarderpoort heen, het invoegen vanaf de Industriestraat naar de Zuidtangent in de richting van Alkmaar. Verkeer vanuit de tunnel is zeer slecht zichtbaar. Een toezegging van de wethouder om het bureau Goudappel/ Coffeng daarover met de ondernemers te laten spreken, heeft nog steeds niet plaats gevonden.
Tevens is het de wethouder bekend dat ik mij grote zorgen maak over de sluiting van de spoorwegovergang tijdens de bouw van de tunnel. Daarover hebben ons uitspraken van uw ambtenaren bereikt variërend van enkele maanden tot twee jaar. Mijn bedrijf en die van mijn huurders blijven bereikbaar wordt dan alleen maar gezegd. Maar er wordt voorbij gegaan aan het maken van een behoorlijke omweg vanuit de oostzijde van het station om onze bedrijven te kunnen bereiken, hetgeen tot klantenverlies of andere problemen kan leiden met alle gevolgen van dien. Heeft de gemeente daarvoor een compensatieregeling in gedachten? Overigens zullen ik en ander personeel ook flink moeten omrijden.
Summiere berichten zijn er over het parkeren in het gerenoveerde stationsgebied, gericht op het beperken van het aanbod. Ik maak me daar ernstig zorgen over, omdat, zoals nu al veelvuldig gebeurt, er geparkeerd wordt op mijn eigen parkeerterrein en parkeerterreinen van andere bedrijven. Dat kan toch niet de bedoeling zijn.
Ik neem aan u duidelijk te hebben gemaakt dat mijn zorgen door het uitblijven van informatie alleen maar zijn toegenomen. Daarom dring ik bij u aan op spoedige beantwoording van mijn vragen rechtstreeks, dan wil via mijn woordvoerder, de heer Ligthart.

Met vriendelijke groet.

R.M. van den Hoven

realiseren van comfort

Handelsstraat 4
1704 AB Heerhugowaard
T 072 57 17 777
F 072 57 12 511
info@floris-comfort.nl

www.floris-comfort.nl
IBAN NL16RABO0386915210
BIC RABONL2U
BTW nr. NL 0084 51 862 B01
KvK Alkmaar 37042414

Aan: Burgemeester en Wethouders van de gemeente Heerhugowaard

Onderwerp: Stationsgebied

Metselaar Auto's
Nijverheidsplein 2b
1704 RB HEERHUGOWAARD
Tel.: 06-50503199
info@metselaarautos.nl
www.metselaarautos.nl

Geacht college,

Op 15 maart jl. hebben de ondernemers van de zgn. Ligthartgroep een bijeenkomst gehad met uw wethouder, mevrouw Stam. Ondanks meerdere toezeggingen van deze wethouder omtrent betere informatie n.a.v. bestaande zorgen over deze ontwikkelingen heb ik in het geheel nog niets vernomen, net zoals onze woordvoerder, de heer Ligthart. Mijn zorgen zijn alleen maar toegenomen na een aankondiging van de gemeente het bestemmingsplan in het stationsgebied binnen een straal van 1200 m vanaf het station te gaan herzien, gericht op meer woningbouw. En dit terwijl mevrouw Stam n.a.v. vragen daarover op 15 maart uitdrukkelijk heeft ontkend, dat dergelijke plannen bestaan. Deze tegenstrijdige uitspraken en het uitblijven van enige informatie daarover versterken mijn grote zorgen. Mijn toekomstige bedrijfsvoering wordt hierdoor zeer onzeker, omdat woningbouw kan betekenen, dat, door toe te wijzen klachten van bewoners, ik mijn bedrijf moet sluiten. Ik wil daarom graag van u weten, welke ontwikkelingen u precies voorstaat t.a.v. een herziening van het bestemmingsplan. In het bijzonder of er een beschermingsclausule in wordt opgenomen om mijn bedrijfsvoering voort te kunnen zetten. Indien dit niet het geval is, vraag ik u om aan te geven of en in hoeverre een financiële compensatie wordt voorzien en zo ja, op basis waarvan (waarde grond, waarde pand e.d.).

Behalve informatie over deze ontwikkelingen ben ik ook nog steeds wachtende op informatie over de verkeersontwikkelingen. De ondernemers hebben gezamenlijk aangegeven de gekozen omleidingsroute om het gebouw Waarderpoort geen geschikte toegangsweg te vinden naar het industrieterrein De Zandhorst door het meerdere keren moeten kruisen van fiets -en voetpaden, zeker bij grootschalige woningbouw achter het station en volledige bedrijfsbebouwing van de Gildestraat. Voorts ben ik zeer bezorgd over het invoegen vanaf de Industriestraat naar de Zuidtangent, vooral voor verkeer in de richting Alkmaar. Verkeer vanuit de tunnel is zeer slecht zichtbaar. Een toezegging van de wethouder om het bureau Goudappel/Coffeng daarover met de ondernemers te laten spreken, heeft nog steeds niet plaats gevonden.
Tevens is het de wethouder bekend, dat ik mij grote zorgen maak over de sluiting van de spoorwegovergang tijdens de bouw van de tunnel. Daarover hebben ons van uw ambtenaren uitspraken bereikt variërend van enkele maanden tot twee jaar. Mijn bedrijf blijft bereikbaar, wordt dan alleen maar gezegd. Maar er wordt voorbij gegaan aan het maken van een behoorlijke omweg vanuit de oostzijde van het station om mijn bedrijf te kunnen bereiken, hetgeen tot klantenverlies of andere problemen kan leiden met alle gevolgen van dien. Heeft de gemeente daarvoor een compensatieregeling in gedachten? Overigens zal ook mijn personeel flink moeten omrijden.

Summiere berichten zijn er over het parkeren in het gerenoveerde stationsgebied, gericht op het beperken van het aanbod. Ik maak me daarover ernstig zorgen, omdat, zoals nu ook al gebeurt, er wordt geparkeerd op parkeerterreinen van bedrijven. Dat kan toch niet de bedoeling zijn.

Ik neem aan u duidelijk te hebben gemaakt, dat mijn zorgen door het uitblijven van informatie alleen maar zijn toegenomen. Het opheffen van de klankbordgroepvergaderingen heeft tot gevolg, dat onze woordvoerder, de heer Ligthart, eveneens geen informatie voor ons kan verkrijgen. Daarom dring ik bij u aan op spoedige beantwoording van mijn vragen.

Met vriendelijke groeten,

Hoogachtend,

DEZA KOZIJNEN

Aan: Burgemeester en Wethouders van de gemeente Heerhugowaard

Onderwerp: Stationsgebied

Geacht college,

Op 15 maart jl. hebben de ondernemers van de zgn. Ligthartgroep een bijeenkomst gehad met uw wethouder, mevrouw Stam. Ondanks meerdere toezeggingen van deze wethouder omtrent betere informatie n.a.v. bestaande zorgen over deze ontwikkelingen heb ik in het geheel nog niets vernomen, net zoals onze woordvoerder, de heer Ligthart. Mijn zorgen zijn alleen maar toegenomen na een aankondiging van de gemeente het bestemmingsplan in het stationsgebied binnen een straal van 1200 m vanaf het station te gaan herzien, gericht op meer woningbouw. En dit terwijl mevrouw Stam n.a.v. vragen daarover op 15 maart uitdrukkelijk heeft ontkend, dat dergelijke plannen bestaan. Deze tegenstrijdige uitspraken en het uitblijven van enige informatie daarover versterken mijn grote zorgen. Mijn toekomstige bedrijfsvoering wordt hierdoor zeer onzeker, omdat woningbouw kan betekenen, dat, door toe te wijzen klachten van bewoners, ik mijn bedrijf moet sluiten. Ik wil daarom graag van u weten, welke ontwikkelingen u precies voorstaat t.a.v. een herziening van het bestemmingsplan. In het bijzonder of er een beschermingsclausule in wordt opgenomen om mijn bedrijfsvoering voort te kunnen zetten. Indien dit niet het geval is, vraag ik u om aan te geven of en in hoeverre een financiële compensatie wordt voorzien en zo ja, op basis waarvan (waarde grond, waarde pand e.d.).

Behalve informatie over deze ontwikkelingen ben ik ook nog steeds wachtende op informatie over de verkeersontwikkelingen. De ondernemers hebben gezamenlijk aangegeven de gekozen omleidingsroute om het gebouw Waarderpoort geen geschikte toegangsweg te vinden naar het industrieterrein De Zandhorst door het meerdere keren moeten kruisen van fiets -en voetpaden, zeker bij grootschalige woningbouw achter het station en volledige bedrijfsbebouwing van de Gildestraat. Voorts ben ik zeer bezorgd over het invoegen vanaf de Industriestraat naar de Zuidtangent, vooral voor verkeer in de richting Alkmaar. Verkeer vanuit de tunnel is zeer slecht zichtbaar. Een toezegging van de wethouder om het bureau Goudappel/Coffeng daarover met de ondernemers te laten spreken, heeft nog steeds niet plaats gevonden.
Tevens is het de wethouder bekend, dat ik mij grote zorgen maak over de sluiting van de spoorwegovergang tijdens de bouw van de tunnel. Daarover hebben ons van uw ambtenaren uitspraken bereikt variërend van enkele maanden tot twee jaar. Mijn bedrijf blijft bereikbaar, wordt dan alleen maar gezegd. Maar er wordt voorbij gegaan aan het maken van een behoorlijke omweg vanuit de oostzijde van het station om mijn bedrijf te kunnen bereiken, hetgeen tot klantenverlies of andere problemen kan leiden met alle gevolgen van dien. Heeft de gemeente daarvoor een compensatieregeling in gedachten? Overigens zal ook mijn personeel flink moeten omrijden.

Summiere berichten zijn er over het parkeren in het gerenoveerde stationsgebied, gericht op het beperken van het aanbod. Ik maak me daarover ernstig zorgen, omdat, zoals nu ook al gebeurt, er wordt geparkeerd op parkeerterreinen van bedrijven. Dat kan toch niet de bedoeling zijn.

Ik neem aan u duidelijk te hebben gemaakt, dat mijn zorgen door het uitblijven van informatie alleen maar zijn toegenomen. Het opheffen van de klankbordgroepvergaderingen heeft tot gevolg, dat onze woordvoerder, de heer Ligthart, eveneens geen informatie voor ons kan verkrijgen. Daarom dring ik bij u aan op spoedige beantwoording van mijn vragen.

Met vriendelijke groeten,

Hoogachtend,

Showroom:
Stevinstraat 4
1704 RN Heerhugowaard

Tel 072-572 15 89
Internet www.deza.nl
Email info@deza.nl

DeZa Kozijnen Heerhugowaard
BTW NL8204.57.656.B01
KVK 37094649

Bankgegevens:
IBAN NL88 RABO 0326827846

Onze aanbiedingen en overeenkomsten worden gedaan op basis van de geldende verkoop en leveringsvoorwaarden

SCHÜCO SKG VKG Keurmerk

Aan: Burgemeester en Wethouders van de gemeente Heerhugowaard

Onderwerp: Stationsgebied

Kwik-Fit fil 377
Nijverheidsstraat 1A
704 RA HEERHUGOWAARD
Tel 072-5714483

Geacht college,

Op 15 maart jl. hebben de ondernemers van de zgn. Ligthartgroep een bijeenkomst gehad met uw wethouder, mevrouw Stam. Ondanks meerdere toezeggingen van deze wethouder omtrent betere informatie n.a.v. bestaande zorgen over deze ontwikkelingen heb ik in het geheel nog niets vernomen, net zoals onze woordvoerder, de heer Ligthart. Mijn zorgen zijn alleen maar toegenomen na een aankondiging van de gemeente het bestemmingsplan in het stationsgebied binnen een straal van 1200 m vanaf het station te gaan herzien, gericht op meer woningbouw. En dit terwijl mevrouw Stam n.a.v. vragen daarover op 15 maart uitdrukkelijk heeft ontkend, dat dergelijke plannen bestaan. Deze tegenstrijdige uitspraken en het uitblijven van enige informatie daarover versterken mijn grote zorgen. Mijn toekomstige bedrijfsvoering wordt hierdoor zeer onzeker, omdat woningbouw kan betekenen, dat, door toe te wijzen klachten van bewoners, ik mijn bedrijf moet sluiten. Ik wil daarom graag van u weten, welke ontwikkelingen u precies voorstaat t.a.v. een herziening van het bestemmingsplan. In het bijzonder of er een beschermingsclausule in wordt opgenomen om mijn bedrijfsvoering voort te kunnen zetten. Indien dit niet het geval is, vraag ik u om aan te geven of en in hoeverre een financiële compensatie wordt voorzien en zo ja, op basis waarvan (waarde grond, waarde pand e.d.).

Behalve informatie over deze ontwikkelingen ben ik ook nog steeds wachtende op informatie over de verkeersontwikkelingen. De ondernemers hebben gezamenlijk aangegeven de gekozen omleidingsroute om het gebouw Waarderpoort geen geschikte toegangsweg te vinden naar het industrieterrein De Zandhorst door het meerdere keren moeten kruisen van fiets -en voetpaden, zeker bij grootschalige woningbouw achter het station en volledige bedrijfsbebouwing van de Gildestraat. Voorts ben ik zeer bezorgd over het invoegen vanaf de Industriestraat naar de Zuidtangent, vooral voor verkeer in de richting Alkmaar. Verkeer vanuit de tunnel is zeer slecht zichtbaar. Een toezegging van de wethouder om het bureau Goudappel/Coffeng daarover met de ondernemers te laten spreken, heeft nog steeds niet plaats gevonden.
Tevens is het de wethouder bekend, dat ik mij grote zorgen maak over de sluiting van de spoorwegovergang tijdens de bouw van de tunnel. Daarover hebben ons van uw ambtenaren uitspraken bereikt variërend van enkele maanden tot twee jaar. Mijn bedrijf blijft bereikbaar, wordt dan alleen maar gezegd. Maar er wordt voorbij gegaan aan het maken van een behoorlijke omweg vanuit de oostzijde van het station om mijn bedrijf te kunnen bereiken, hetgeen tot klantenverlies of andere problemen kan leiden met alle gevolgen van dien. Heeft de gemeente daarvoor een compensatieregeling in gedachten? Overigens zal ook mijn personeel flink moeten omrijden.

Summiere berichten zijn er over het parkeren in het gerenoveerde stationsgebied, gericht op het beperken van het aanbod. Ik maak me daarover ernstig zorgen, omdat, zoals nu ook al gebeurt, er wordt geparkeerd op parkeerterreinen van bedrijven. Dat kan toch niet de bedoeling zijn.

Ik neem aan u duidelijk te hebben gemaakt, dat mijn zorgen door het uitblijven van informatie alleen maar zijn toegenomen. Het opheffen van de klankbordgroepvergaderingen heeft tot gevolg, dat onze woordvoerder, de heer Ligthart, eveneens geen informatie voor ons kan verkrijgen. Daarom dring ik bij u aan op spoedige beantwoording van mijn vragen.

Met vriendelijke groeten,

Hoogachtend,

Kwik-Fit fil 377
Nijverheidsstraat 1A
704 RA HEERHUGOWAARD
Tel 072-5714483

PIERRE
Úw mazdadealer voor de Kop van Noord-Holland

Aan: Burgemeester en Wethouders van de gemeente Heerhugowaard

Onderwerp: Stationsgebied

Geacht College,

Op 15 maart jl. hebben de ondernemers van de zgn. Lighthartgroep een bijeenkomst gehad met uw wethouder, mevrouw Stam. Ondanks meerdere toezeggingen van de wethouder omtrent betere informatie n.a.v. bestaande zorgen over deze ontwikkelingen heb ik in het geheel nog niets vernomen, net zoals onze woordvoerder, de heer Lighthart. Mijn zorgen zijn alleen maar toegenomen na een aankondiging van de gemeente het bestemmingsplan in het stationsgebied binnen een straal van 1200 m vanaf het station te gaan herzien, gericht op woningbouw. En dit terwijl mevrouw Stam n.a.v. vragen daarover op 15 maart uitdrukkelijk heeft ontkend, dat dergelijke plannen bestaan. Deze tegenstrijdige uitspraken en het uitblijven van enige informatie daarover versterken mijn grote zorgen. Mijn toekomstige bedrijfsvoering wordt hierdoor zeer onzeker, omdat woningbouw kan betekenen, dat, door toe te wijzen klachten van bewoners, ik mijn bedrijf moet sluiten. Ik wil daarom graag van u weten, welke ontwikkelingen u precies voorstaat t.a.v. een herziening van het bestemmingsplan. In het bijzonder of er een beschermingsclausule in wordt opgenomen om mijn bedrijfsvoering voort te kunnen zetten. Indien dit niet het geval is, vraag ik u om aan te geven of en in hoeverre een financiële compensatie wordt voorzien en zo ja, op basis waarvan (waarde grond, waarde pand e.d.)

Behalve informatie over deze ontwikkelingen ben ik ook nog steeds wachtende op informatie over de verkeersontwikkelingen. De ondernemers hebben gezamenlijk aangegeven de gekozen omleidingsroute om het gebouw Waarderpoort geen geschikte toegangsweg te vinden naar het industrieterrein De Zandhorst door het meerdere keren moeten kruisen van fiets- en voetpaden. Zeker bij grootschalige woningbouw achter het station en volledige bedrijfsbebouwing van de Gildestraat. Voorts ben ik zeer bezorgt over het invoegen vanaf de industriestraat naar de Zuidtangent, vooral het verkeer richting Alkmaar. Verkeer vanuit de tunnel is zeer slecht zichtbaar. Een toezegging van de wethouder om het bureau Goudappel/Coffeng daarover met de ondernemers te laten spreken, heeft nog niet plaatsgevonden. Tevens is het de wethouder bekend, dat ik mij grote zorgen maak over de sluiting van de spoorwegovergang tijdens de bouw van de tunnel. Daarover hebben ons van uw ambtenaren uitspraken bereikt variërend van enkele maanden tot twee jaar. Mijn bedrijf blijft bereikbaar, wordt dan alleen maar gezegd. Maar er wordt aan voorbij gegaan aan het maken van een behoorlijke omweg vanuit de oostzijde van het station om mijn bedrijf te kunnen bereiken, hetgeen tot klantverlies of andere problemen kan leiden met alle gevolgen van dien. Heeft de gemeente daarvoor een compensatieregeling in gedachten? Overigens zal ook mijn personeel flink moeten omrijden.

Summiere berichten zijn er over parkeren in het gerenoveerde stationsgebied, gericht op het beperken van het aanbod. Ik maak me daarover ernstig zorgen, omdat, zoals dat nu ook al gebeurt, er wordt geparkeerd op parkeerterreinen van bedrijven. Dat kan niet de bedoeling zijn.

Ik neem aan u duidelijk te hebben gemaakt, dat mijn zorgen door het uitblijven van informatie alleen maar zijn toegenomen. Het opheffen van de klankbordgroep vergaderingen heeft tot gevolg, dat onze woordvoerder, de heer Lighthart, eveneens geen informatie voor ons kan verkrijgen. Daarom dring ik bij u aan op spoedige beantwoording van mijn vragen.

Met vriendelijke groeten,

J.P.S. Pronk
Directeur
Mazda Pierre

mazda
• Heerhugowaard: Nijverheidsstraat 8 | 1704 RA HEERHUGOWAARD | T. 072 - 571 54 06
• Hoorn: De Factorij 57 | 1689 AK ZWAAG | T. 0229 - 745 219 | IBAN: NL25 INGB 0660 8631 89
info@mazdapierre.nl | www.mazdapierre.nl | www.facebook.com/mazdapierre

Aan: Burgemeester en Wethouders van de gemeente Heerhugowaard

Onderwerp: Stationsgebied

Geacht college,

Op 15 maart jl. hebben de ondernemers van de zgn. Ligthartgroep een bijeenkomst gehad met uw wethouder, mevrouw Stam. Ondanks meerdere toezeggingen van deze wethouder omtrent betere informatie n.a.v. bestaande zorgen over deze ontwikkelingen heb ik in het geheel nog niets vernomen, net zoals onze woordvoerder, de heer Ligthart. Mijn zorgen zijn alleen maar toegenomen na een aankondiging van de gemeente het bestemmingsplan in het stationsgebied binnen een straal van 1200 m vanaf het station te gaan herzien, gericht op meer woningbouw. En dit terwijl mevrouw Stam n.a.v. vragen daarover op 15 maart uitdrukkelijk heeft ontkend, dat dergelijke plannen bestaan. Deze tegenstrijdige uitspraken en het uitblijven van enige informatie daarover versterken mijn grote zorgen. Mijn toekomstige bedrijfsvoering wordt hierdoor zeer onzeker, omdat woningbouw kan betekenen, dat, door toe te wijzen klachten van bewoners, ik mijn bedrijf moet sluiten. Ik wil daarom graag van u weten, welke ontwikkelingen u precies voorstaat t.a.v. een herziening van het bestemmingsplan. In het bijzonder of er een beschermingsclausule in wordt opgenomen om mijn bedrijfsvoering voort te kunnen zetten. Indien dit niet het geval is, vraag ik u om aan te geven of en in hoeverre een financiële compensatie wordt voorzien en zo ja, op basis waarvan (waarde grond, waarde pand e.d.).

Behalve informatie over deze ontwikkelingen ben ik ook nog steeds wachtende op informatie over de verkeersontwikkelingen. De ondernemers hebben gezamenlijk aangegeven de gekozen omleidingsroute om het gebouw Waarderpoort geen geschikte toegangsweg te vinden naar het industrieterrein De Zandhorst door het meerdere keren moeten kruisen van fiets -en voetpaden, zeker bij grootschalige woningbouw achter het station en volledige bedrijfsbebouwing van de Gildestraat. Voorts ben ik zeer bezorgd over het invoegen vanaf de Industriestraat naar de Zuidtangent, vooral voor verkeer in de richting Alkmaar. Verkeer vanuit de tunnel is zeer slecht zichtbaar. Een toezegging van de wethouder om het bureau Goudappel/Coffeng daarover met de ondernemers te laten spreken, heeft nog steeds niet plaats gevonden.
Tevens is het de wethouder bekend, dat ik mij grote zorgen maak over de sluiting van de spoorwegovergang tijdens de bouw van de tunnel. Daarover hebben ons van uw ambtenaren uitspraken bereikt variërend van enkele maanden tot twee jaar. Mijn bedrijf blijft bereikbaar, wordt dan alleen maar gezegd. Maar er wordt voorbij gegaan aan het maken van een behoorlijke omweg vanuit de oostzijde van het station om mijn bedrijf te kunnen bereiken, hetgeen tot klantenverlies of andere problemen kan leiden met alle gevolgen van dien. Heeft de gemeente daarvoor een compensatieregeling in gedachten? Overigens zal ook mijn personeel flink moeten omrijden.

Summiere berichten zijn er over het parkeren in het gerenoveerde stationsgebied, gericht op het beperken van het aanbod. Ik maak me daarover ernstig zorgen, omdat, zoals nu ook al gebeurt, er wordt geparkeerd op parkeerterreinen van bedrijven. Dat kan toch niet de bedoeling zijn.

Ik neem aan u duidelijk te hebben gemaakt, dat mijn zorgen door het uitblijven van informatie alleen maar zijn toegenomen. Het opheffen van de klankbordgroepvergaderingen heeft tot gevolg, dat onze woordvoerder, de heer Ligthart, eveneens geen informatie voor ons kan verkrijgen. Daarom dring ik bij u aan op spoedige beantwoording van mijn vragen.

Met vriendelijke groeten,

Hoogachtend,

Groenhart Group B.V.
Heerhugowaard
11-02-2019

Intersko
comfort schoenen

Intersko B.V.
Industriestraat 4
1704 AA Heerhugowaard
Nederland

ING IBAN NL58INGB0007162523

BIC INGBNL2A

K.v.K. Alkmaar 37086008
BTW NL808343063B01

Bestellijn +31 (0)72 - 571 79 79
Fax +31 (0)72 571 48 48
E-mail info@intersko.nl
Internet www.intersko.nl

Aan: College van B&W Heerhugowaard

Betreft: stationsgebied

Datum: 07-02-2019

Geacht college,

Via de heer Ligthart word ik geregeld op de hoogte gehouden van de ontwikkelingen in het stationsgebied en hij behartigt de belangen van de ondernemers in dit gebied op een prima manier. Inmiddels heb ik begrepen dat de klankbordgroepen zijn opgeheven en dat het voor hem lastiger is om aan informatie te komen. Dat is jammer. Daarnaast is er natuurlijk berichtgeving via de media waarvan ik niet kan beoordelen of het waar is of niet. Ik heb enkele concrete vragen:

1. In een eerdere structuurvisie (animatiefilm) is er geen ruimte meer voor een bedrijfshal/magazijn maar alleen woningen, winkels en kantoren. Nu heb ik ook gehoord dat het bestemmingsplan gewijzigd gaat worden. Mijn vraag is of de gemeente voornemens is dat te doen en zo ja, is er dan nog ruimte voor een bedrijf is dat een groot magazijn nodig heeft?
2. In het geval het plan op die manier wordt aangepast neem ik aan dat de bestaande bedrijven die er al jarenlang zitten en werkgelegenheid bieden aan mensen uit Heerhugowaard op de een of andere manier gecompenseerd zullen worden. Hoe gaat u dat doen? Vervangende ruimte? Gelden de regels dan voor nieuwe "bewoners" of ook de huidige bedrijven?
3. Een ander punt is de verkeerssituatie. Ik heb daar eerder op gewezen want ik maak me ernstig zorgen over de ondertunneling van het spoor. Dat gaat in de eindsituatie enorme problemen opleveren voor verkeer vanaf de Industriestaat naar Alkmaar want die komende weg niet meer op maar bovenal zal bij het bouwen van de tunnel de huidige overgang niet meer werken en is er nagenoeg geen mogelijkheid om aan de andere kant van het spoor te komen. De onderdoorgang bij de N242 is volkomen ontoereikend. Kunt u mij een noodoplossing garanderen en verzekeren dat de Industriestraat goed (!!) bereikbaar blijft? Zo niet, welke financiële tegemoetkoming heeft u voor ogen bij omzetverlies?

Met vriendelijke groeten,

Drs. Marcel van het Hof
Directeur/ Eigenaar

Aan: Burgemeester en Wethouders van de gemeente Heerhugowaard

Onderwerp: Stationsgebied

Geacht college,

Op 15 maart jl. hebben de ondernemers van de zgn. Ligthartgroep een bijeenkomst gehad met uw wethouder, mevrouw Stam. Ondanks meerdere toezeggingen van deze wethouder omtrent betere informatie n.a.v. bestaande zorgen over deze ontwikkelingen heb ik in het geheel nog niets vernomen, net zoals onze woordvoerder, de heer Ligthart. Mijn zorgen zijn alleen maar toegenomen na een aankondiging van de gemeente het bestemmingsplan in het stationsgebied binnen een straal van 1200 m vanaf het station te gaan herzien, gericht op meer woningbouw. En dit terwijl mevrouw Stam n.a.v. vragen daarover op 15 maart uitdrukkelijk heeft ontkend, dat dergelijke plannen bestaan. Deze tegenstrijdige uitspraken en het uitblijven van enige informatie daarover versterken mijn grote zorgen. Mijn toekomstige bedrijfsvoering wordt hierdoor zeer onzeker, omdat woningbouw kan betekenen, dat, door toe te wijzen klachten van bewoners, ik mijn bedrijf moet sluiten. Ik wil daarom graag van u weten, welke ontwikkelingen u precies voorstaat t.a.v. een herziening van het bestemmingsplan. In het bijzonder of er een beschermingsclausule in wordt opgenomen om mijn bedrijfsvoering voort te kunnen zetten. Indien dit niet het geval is, vraag ik u om aan te geven of en in hoeverre een financiële compensatie wordt voorzien en zo ja, op basis waarvan (waarde grond, waarde pand e.d.).

Behalve informatie over deze ontwikkelingen ben ik ook nog steeds wachtende op informatie over de verkeersontwikkelingen. De ondernemers hebben gezamenlijk aangegeven de gekozen omleidingsroute om het gebouw Waarderpoort geen geschikte toegangsweg te vinden naar het industrieterrein De Zandhorst door het meerdere keren moeten kruisen van fiets -en voetpaden, zeker bij grootschalige woningbouw achter het station en volledige bedrijfsbebouwing van de Gildestraat. Voorts ben ik zeer bezorgd over het invoegen vanaf de Industriestraat naar de Zuidtangent, vooral voor verkeer in de richting Alkmaar. Verkeer vanuit de tunnel is zeer slecht zichtbaar. Een toezegging van de wethouder om het bureau Goudappel/Coffeng daarover met de ondernemers te laten spreken, heeft nog steeds niet plaats gevonden.
Tevens is het de wethouder bekend, dat ik mij grote zorgen maak over de sluiting van de spoorwegovergang tijdens de bouw van de tunnel. Daarover hebben ons van uw ambtenaren uitspraken bereikt variërend van enkele maanden tot twee jaar. Mijn bedrijf blijft bereikbaar, wordt dan alleen maar gezegd. Maar er wordt voorbij gegaan aan het maken van een behoorlijke omweg vanuit de oostzijde van het station om mijn bedrijf te kunnen bereiken, hetgeen tot klantenverlies of andere problemen kan leiden met alle gevolgen van dien. Heeft de gemeente daarvoor een compensatieregeling in gedachten? Overigens zal ook mijn personeel flink moeten omrijden.

Summiere berichten zijn er over het parkeren in het gerenoveerde stationsgebied, gericht op het beperken van het aanbod. Ik maak me daarover ernstig zorgen, omdat, zoals nu ook al gebeurt, er wordt geparkeerd op parkeerterreinen van bedrijven. Dat kan toch niet de bedoeling zijn.

Ik neem aan u duidelijk te hebben gemaakt, dat mijn zorgen door het uitblijven van informatie alleen maar zijn toegenomen. Het opheffen van de klankbordgroepvergaderingen heeft tot gevolg, dat onze woordvoerder, de heer Ligthart, eveneens geen informatie voor ons kan verkrijgen. Daarom dring ik bij u aan op spoedige beantwoording van mijn vragen.

Met vriendelijke groeten,

Hoogachtend,

Raymond

Verf Groothandel Plug

11-2-19

OTOSTORE

ALLES VOOR UW AUTO

Nijverheidsplein 1b
1704 RB **HEERHUGOWAARD**
Tel. 072 - 5712317

Breewaterstraat 59-65
1781 GS **DEN HELDER**
Tel. 0223 - 620032

info@otostore.nl
www.otostore.nl

Aan: Burgemeester en Wethouders van de gemeente Heerhugowaard

Onderwerp: Stationsgebied

Heerhugowaard 10-02-2019

Geacht college,

Op 15 maart jl. hebben de ondernemers van de zgn.Ligthartgroep een bijeenkomst gehad met uw wethouder, mevrouw Sam- Ondanks meerdere toezeggingen van deze wethouder omtrent betere informatie n.a.v. bestaande zorgen over deze ontwikkelingen heb ik in het geheet nog niets vernomen, net zoals onze woordvoerder, de heer Ligthart- Mijn zorgen zijn alleen maar toegenomen na een aankondiging van de gemeente het bestemmingsplan in het stationsgebied binnen een straal van 1200 m vanaf het station te gaan herzien, gericht op meer woningbouw- En dit terwijl mevrouw Stam n.a.v. vragen daarover op 15 maart uitdrukkelijk heeft ontkend, dat dergelijke plamen bestaan. Deze tegenstrijdige uitspraken en het uitblijven van enige informatie daarover versterken mijn grote zorgen. Mijn toekomstige bedrijfsvoering wordt hierdoor zeer onzeker, omdat woningbouw kan betekenen dat, door toe te wijzen klachten van bewoners, ik mijn bedrijf moet sluiten. Ik wil daarom graag van u weten, welke ontwikkelingen u precies voorstaat t.a.v een herziening van het bestemmingsplan. In het bijzonder of er een beschermingsclausule in wordt opgenomen om mijn bedrijfsvoering voort te kunnen zetten. Indien dit niet het geval is, vraag ik u om aan te geven of en in hoeverre een financiële compensatie wordt voorzien en zo ja, op basis waarvan (waarde grond, waarde pand e.d.).

Behalve informatie over deze ontwikkeling ben ik ook nog steeds wachtende op informatie over de verkeersontwikkelingen. De ondernemers hebben gezamenlijk aangegeven de gekozen omleidingsroute om het gebouw Waarderpoort geen geschikte toegangsweg te vinden naar het industrieterrein De Zandhorst door het meerdere keren moeten kruisen van fiets -en voetpaden, zeker bij grootschalige woningbouw achter het station en volledige bedrijfsbebouwing van de Gildestraat. Voorts ben ik zeer bezorgd over het invoegen vanaf de Industriestraat naar de Zuidtangent, vooral voor verkeer in de richting Alkmaar. Verkeer vanuit de tunnel is zeer slecht zichtbaar- Een toezegging van de wethouder om het bureau Goudappel/Coffeng daarover met de met de ondernemers te laten spreken, heeft nog steeds niet plaats gevonden.
Tevens is het de wethouder bekend, dat ik mij grote zorgen maak over de sluiting van de spoorwegovergang tijdens de bouw van de tunnel. Daarover hebben ons van uw ambtenaren uitspraken bereikt variërend van enkele maanden tot twee jaar- Mijn bedrijf blijft bereikbaar, wordt dan alleen maar gezegd. Maar er wordt voorbij gegaan aan het maken van een behoorlijke omweg vanuit de oostzijde het station om mijn bedrijf te kunnen bereiken hetgeen tot klantenverlies of andere problemen leiden met alle gevolgen van dien. Heeft de gemeente daarvoor een compensatie regeling in gedachten? Overigens zal ook mijn personeel flink moeten omrijden.
Summiere berichten zijn er over het parkeren in het gerenoveerde stationsgebied, gericht op het beperken van het aanbod- Ik maak me daarover ernstig zorgen, omdat, zoals nu ook al gebeurt, er wordt geparkeerd op parkeerterreinen van bedrijven. Dat kan toch niet de bedoeling zijn.
ik neem aan u duidelijk te hebben gemaakt, dat mijn zorgen door het uitblijven van informatie alleen maar zijn toegenomen. Het opheffen van de klankbordgroepvergaderingen heeft tot gevolg, dat onze woordvoerder, de heer Ligthart, eveneens geen informatie voor ons kan verkrijgen. Daarom dring ik bij u aan op spoedige beantwoording van mijn vragen.

Met vriendelijke groeten,

Hoogachtend, W.Prins

Airblast B.V.
P.O. Box 1075
1700 BB Heerhugowaard
The Netherlands
Tel. : +31 72 5718002
Fax : +31 72 5714340
Email : info@airblast.com
Web : www.airblast.com
Reg. : Alkmaar no. 37046071
VAT : Reg. no. NL006528879B01

Gemeente Heerhugowaard
t.a.v. Burgermeester en Wethouders
Parelhof 1
1703 EZ Heerhugowaard

Heerhugowaard, 14 februari 2019

Betreft: Stationsgebied

Geachte college,

Op 15 maart 2018 hebben de ondernemers van de zogenaamde Ligthartgroep een bijeenkomst gehad met uw wethouder, mevrouw Stam. Ondanks meerdere toezeggingen van deze wethouder omtrent betere informatie n.a.v. bestaande zorgen over de ontwikkelingen in het Stationsgebied hebben wij in het geheel nog niets vernomen, net zoals onze woordvoerder, de heer Ligthart. Onze zorgen zijn alleen maar toegenomen na een aankondiging van de Gemeente om het bestemmingsplan in het Stationsgebied binnen een straal van 1200 meter vanaf het station te gaan herzien, gericht op meer woningbouw. En dit terwijl mevrouw Stam n.a.v. vragen daarover op 15 maart uitdrukkelijk heeft ontkend dat dergelijke plannen bestaan. Deze tegenstrijdige uitspraken en het uitblijven van enige informatie daarover versterken onze grote zorgen. Onze toekomstige bedrijfsvoering wordt hierdoor zeer onzeker omdat woningbouw kan betekenen dat wij, door toe te wijzen klachten van bewoners, ons bedrijf moet verplaatsen. Wij willen daarom graag van u weten, welke ontwikkelingen u precies voorstaat t.a.v. een herziening van het bestemmingsplan. In het bijzonder of er een beschermingsclausule wordt opgenomen om onze bedrijfsvoering te kunnen voortzetten.

Behalve informatie over deze ontwikkelingen zijn wij ook nog steeds wachtende op informatie over de verkeersontwikkelingen. De ondernemers hebben gezamenlijk aangegeven de gekozen omleidingsroute om het gebouw Waarderpoort geen geschikte toegangsweg te vinden naar het industrieterrein De Zandhorst door de meerdere kruisingen met fiets- en voetpaden, zeker bij grootschalige woningbouw achter het station en volledige bedrijfsbebouwing van de Gildestraat. Voorts zijn wij zeer bezorgd over het invoegen vanaf de Industriestraat naar de Zuidtangent, vooral voor verkeer in de richting Alkmaar. Verkeer vanuit de tunnel is zeer slecht zichtbaar. Een toezegging van de wethouder om het bureau Goudappel/Coffeng daarover met de ondernemers te laten spreken, heeft nog steeds niets plaats gevonden.

BANK: (EUR) IBAN: NL74 ABNA 0479 6041 85 – BIC: ABNANL2A
(USD) IBAN: NL53 ABNA 0478 9012 16 – BIC: ABNANL2A
(GBP) IBAN: NL14 ABNA 0446 7330 32 – BIC: ABNANL2A

On all our quotations and agreements of sale and purchase the general delivery conditions of the "F.O.M., federatie van organisaties in de machinehandel" as deposited on 7-1-1999 with the Chamber of Commerce in The Hague, are valid. Unless informed to the contrary we assumed that our conditions are accepted.

Tevens is het de wethouder bekend dat wij ons grote zorgen maken over de sluiting van de spoorwegovergang tijdens de bouw van de tunnel. Daarover hebben ons van uw ambtenaren uitspraken bereikt variërend van enkele maanden tot twee jaar. Ons bedrijf blijft bereikbaar wordt er alleen gezegd. Maar er wordt voorbij gegaan aan het maken van een behoorlijke omweg vanuit de oostzijde van het station voor ons bedrijf.

Summiere berichten zijn er over het parkeren in het gerenoveerd stationsgebied, gericht op het beperken van het aanbod. Wij maken ons daarover ernstige zorgen omdat, zoals nu ook al gebeurt, er wordt geparkeerd op parkeerterreinen van bedrijven. Dat kan toch niet de bedoeling zijn.

Wij nemen aan u duidelijk te hebben gemaakt dat onze zorgen door het uitblijven van informatie alleen maar zijn toegenomen. Het opheffen van de klankbordgroepsvergaderingen heeft tot gevolg dat onze woordvoerder, de heer Ligthart, eveneens geen informatie voor ons kan verkrijgen. Daarom dringen wij bij u aan op spoedige beantwoording van onze vragen.

Met vriendelijke groet,

Nick Smith
Managing Director

Email: nick.smith@airblast.com
Mobile +31 - (0)6 – 51 43 73 45

Heerhugowaard, 20 februari 2019

Geacht Statenlid,

Aanvankelijk hadden wij het voornemen bijgevoegde tekening a.s. maandag vóór de commissievergadering uit te delen. Het leek ons echter beter u deze tekening vooraf te doen toekomen. Wat stelt deze tekening namelijk voor?

In de brief van GS aan u inzake de financiële toekenning voor het stationsgebied Heerhugowaard wordt gesproken over de afsluiting van de Zuidtangent, waarvoor in de plaats een verkeerslus wordt aangelegd, die pretendeert “het autoverkeer en fietsers veilig naar de Industriestraat te leiden”. Op deze animatietekening ziet u, hoe men zich dit voorstelt. U ziet een woonerfstraat met bloembakken, waarop één auto en enkele voetgangers worden afgebeeld. De werkelijkheid is, dat deze verkeerslus de enige toegang is tot het industriegebied De Zandhorst en het westelijk deel van het stationsgebied. Dit betekent, dat op deze weg gaan rijden: zwaar en gewoon vrachtverkeer, bussen, bestelauto’s, eventueel hulpdiensten, het gewone autoverkeer, maar ook fietsers, brommers en dan niet te vergeten voetgangers, waaronder patiënten van de Koninklijke Visio (een expertisecentrum voor slechtzienden en blinden), patiënten voor het oogcentrum, hotelgasten, maar ook rolstoelgebruikers, schoolgaande kinderen, moeders met kinderwagens, wandelend kantoorpersoneel enz., enz. naar het station.
Let wel, dit allemaal op een woonerftoegang, waarop zonder enige terughoudendheid door de gemeente en GS het predicaat veilig wordt gestempeld. Al dit verkeer kruist dan vervolgens ook nog eens viermaal bestaande voet- en fietspaden.

Wij hopen, dat u de gevaren van deze verkeerskeuze wil inzien. Wij hebben hierover de gemeenteraad benaderd, die deze kritieken te technisch vindt om er een oordeel over uit te kunnen spreken? Onze verwijzingen naar adviezen van SWOV en CROV worden compleet genegeerd. Vanzelfsprekend achten wij deze benadering onacceptabel.
Wij verzoeken u dan ook met de groots mogelijke klem om als hoger bestuursorgaan van de gemeente Heerhugowaard uitleg te verlangen, waarom deze constructie als veilig wordt ervaren, temeer daar de gemeente alle kritieken bagatelliseert of verwerpt. Om enige druk hierop uit te oefenen, willen wij u verzoeken de beoogde subsidie aan te houden, totdat nader overleg over een veiliger verkeersafwikkeling is bereikt.

Hoogachtend,

N242-zijde

(dezelfde oplossing in al de drie varianten)



BIJLAGE bij brief PS 1158924/1158932: stand van zaken subsidieaanvragen OV-knooppunten (t.o.v. 2017) d.d. 18 december 2018

Deze bijlage geeft een update van de informatie uit de PS-voordracht 934343-993537 "Middelen programma OV-knooppunten" uit september 2017 (besluit d.d 13 november 2017). In tabel 1 vindt u een overzicht met de stand van zaken m.b.t. de knooppunten waarvoor destijds een subsidieaanvraag werd verwacht. In tabel 2 vindt u een overzicht van nieuwe knooppunten waarvoor een subsidieaanvraag op termijn waarschijnlijk is.

Tabel 1: Knooppunten waar in 2017 een subsidieaanvraag werd verwacht

Knooppunten	Subsidieaanvraag	Stand van zaken
Heerhugowaard	Ja, € 5.700.000,-	Heerhugowaard heeft in september jl. een plan voor de ontwikkeling van het stationsgebied ingediend bij de provincie. GS hebben op basis daarvan op 11 december jl. ingestemd met een subsidie van maximaal € 5.700.000,-.
Heerhugowaard/ Langedijk	N.t.b.	Langedijk heeft de provincie enige malen benaderd met plannen voor een fluisterboot-steiger voor het Oosterdelgebied (nabij het station van Heerhugowaard). Dit heeft (nog) niet geleid tot een subsidieaanvraag.
Zaandam Kogerveld	Nee, maar aanvraag wordt op korte termijn verwacht. Schatting bedraagt € 5.500.000,- waarvan € 3.000.000,- in fase 1.	De gemeente werkt momenteel aan een subsidieaanvraag voor knooppunt Kogerveld. In eerste instantie zou het alleen gaan om de sanering van voormalig industriegebied Kan Palen voor woningbouw. Mede op wens van de provincie is de scope flink uitgebreid (o.a. met het aanpalende terrein van verffabriek Touwen) en is het aantal woningen opgehoogd van 150 naar 1150. Ook worden de loop- en fietsroutes naar het station aangepakt. De aanvraag wordt op korte termijn verwacht. Zie toelichting onder de tabellen.
Zaandijk Zaanse Schans	Nee, maar aanvraag wordt op korte termijn verwacht. Schatting bedraagt € 5.000.000,-	n.t.b. (zie toelichting onder de tabellen)
Castricum	€ 500.000,-	In mei jl. heeft de gemeente Castricum een subsidieaanvraag voor een kwaliteitsverbetering van de stationsomgeving ingediend en in juni jl. zijn GS akkoord gegaan met de toekenning van een subsidie van € 500.000,-.
Hilversum	N.t.b.	Voorjaar 2018 heeft de gemeenteraad van Hilversum gevraagd om aanvullend onderzoek voor de verkeerssituatie voor het station (Schapenkamp). De uitkomsten van deze studie zijn najaar 2018 opgeleverd. Het college heeft op basis hiervan een voorkeursvariant gekozen

		die in januari aan de raad zal worden voorgelegd. Verder is gekozen voor een steeds meer integrale aanpak en wordt nu ook intensief naar de spoorzone (achterkant van het station) gekeken door de gemeente. Tevens moeten er nog enkele onderzoeken plaatsvinden. Een eventuele aanvraag voor een bijdrage wordt op zijn vroegst in de tweede helft van 2019 verwacht.
Haarlem	N.t.b.	In 2018 werd een subsidieaanvraag verwacht voor een kwaliteitsimpuls m.b.t. Stationsplein, de aanleg van een fietsverbinding Haarlem Noord en de aanleg van fietsenstallingen. De gemeente besloot echter af te stappen van de toenmalige sectorale op de bus gerichte aanpak en heeft samen met de provincie een startnotitie opgesteld om na een analyse van de opgaven een integrale visie voor het stationsgebied op te stellen. De verwachting is dat in het 2e kwartaal van 2019 de resultaten van de analyse en oplossingsrichtingen (incl. globale inschatting kosten) gereed zijn. Op dat moment zal het gezamenlijke ambitieniveau worden bepaald waarmee de integrale visie wordt opgesteld.
Uitgeest	N.t.b.	In februari 2018 heeft de gemeente een subsidieaanvraag ingediend voor het opknappen van de openbare ruimte rond het station en de plaatsing van fietsenrekken. De aanvraag is korte tijd erna ingetrokken vanwege meer vergaande plannen die in die tijd werden ontwikkeld voor het stationsgebied. Uit een marktverkenning was het idee naar voren gekomen om de spoorzone en de N203 langs het spoor te overkappen met een groene heuvel. Op de overkapping ontstond ruimte voor woningbouw en andere ontwikkelingen. Dit idee is vervolgens nader onderzocht op financiële en technische haalbaarheid. Het idee bleek technisch haalbaar te zijn, maar het financiële tekort en daarmee de risico's waren dusdanig dat het college van Uitgeest besloten heeft niet verder te gaan met het plan. Het (nieuwe) college zal met een nieuwe integrale visie met het stationsgebied moeten komen. De

		verwachting is niet dat deze er op korte termijn ligt.
Santpoort Noord	N.t.b.	In het traject van de Kennemerlijn is de versterking en profilering van Santpoort Noord als toegangspoort/Buitenpoort naar Nationaal Park Zuid-Kennemerland benoemd. Destijds was de verwachting dat de gemeente Velsen dit snel zou oppakken en hiervoor een subsidie aan zou vragen. Velsen heeft echter besloten i.s.m. PNH, NS, ProRail en Natuurmonumenten eerst een pilot uit te voeren met korte termijn maatregelen voor de versterking van de buitenpoortfunctie. Bovendien is een visietraject gestart voor de ontwikkeling van de buitenpoort voor de langere termijn. In het 2e kwartaal 2019 zal een aantal scenario's gereed zijn. Op basis hiervan wordt het ambitieniveau bepaald.
Beverwijk	N.t.b.	Beverwijk wilde aanvankelijk losse opgaven rond het station oppakken maar heeft besloten tot een meer integrale aanpak. Een subsidieaanvraag is daarom uitgebleven in 2018. De gemeente heeft inmiddels een masterplan opgesteld voor verschillende deelgebieden binnen het knooppunt. Begin januari 2019 zal de gemeente Beverwijk besluiten over de uitwerking van de verschillende plannen. De verwachting is dat najaar 2019 meer duidelijkheid komt over een eventuele subsidieaanvraag.
Heemskerk	N.t.b.	Ook voor Heemskerk geldt dat zij gekozen hebben voor een meer uitgebreider integrale aanpak waardoor de verwachte subsidieaanvraag in 2018 is uitgebleven. De gemeente is dit jaar gestart met een visie voor het stationsgebied. De gemeente heeft toegezegd deze visie eind 2018 met de provincie te bespreken. Verwachting is dat ook Heemskerk medio 2019 zal kijken naar de business case van de (deel)projecten en dat dan meer duidelijk wordt over een eventuele subsidieaanvraag.
Alkmaar	N.t.b.	De belangrijkste opgave in Alkmaar betreft het verbeteren van de looproutes en bewegwijzering richting het centrum. De

		gemeente heeft tot op heden geen plannen ontwikkeld om het probleem aan te pakken.

Tabel 2: Extra knooppunten waar een subsidieaanvraag wordt verwacht/mogelijk is

Knooppunten (2018)		
Alkmaar Noord	N.b.t.	Prorail heeft plannen ontwikkeld om perronliften aan te brengen op station Alkmaar Noord. De gemeente heeft naar aanleiding daarvan plannen ontwikkeld om het hele station, dat onaantrekkelijk en vervallen oogt en geen reizigersvoorzieningen heeft, te vernieuwen. De gemeente heeft informeel gecheckt of een provinciale bijdrage hiervoor mogelijk is. Daarop heeft de provincie aangegeven niet bij te dragen aan spoorse zaken. Het verbeteren van de verblijfskwaliteit en bereikbaarheid in de stationsomgeving kunnen wel in aanmerking komen voor een subsidie. De gemeente is nu bezig met de scope van de plannen te verbreden naar de stationsomgeving.
Haarlem Spaarnwoude	Nog niet bekend	Voorjaar 2019 wordt een actieprogramma en ontwikkelkader vastgesteld voor Haarlem Spaarnwoude. Dan zal ook meer bekend worden over de projecten voor de lange termijn (o.a. het realiseren van veel woningen en mogelijk een nieuw vervoersknooppunt) en wat de rol van de provincie hierbij zou moeten zijn. Kleinschalige verbeteringen van de stationsomgeving worden verwacht in de tweede helft van 2019. Een subsidieaanvraag voor het verbeteren van de ruimtelijke kwaliteit van het stationsgebied, het verbeteren van de fietsroutes naar het station en mogelijk het starten van experimenten vanuit wonen en bedrijvigheid ligt in de verwachting. Ook vervult Spaarnwoude een (bescheiden) buitenpoortfunctie.
Hoorn	Nog niet bekend	Hoorn is geen onderdeel van een prioritaire corridor, maar is wel voortvarend bezig met de ontwikkeling van haar knooppunt (regionaal centrum). Hoorn, PNH, NS en ProRail hebben een intentieverklaring ondertekend om samen te werken aan de ontwikkeling van het knooppunt. Momenteel worden de plannen verder uitgewerkt en aangescherpt. Op basis hiervan wordt de ambitie bepaalt en gekeken wat haalbaar is met de te verwachte bijdragen van de verschillende

		partijen. De verwachting is dat medio 2019 een bestuurlijk besluit komt over de globale plannen.
Sloterdijk	Nog niet bekend	Amsterdam Sloterdijk is een zeer belangrijk knooppunt, vanwege de vele verbindingen van het station en de mogelijkheden voor verdichting en transformatie. Het ambitieniveau van de gemeente en NS voor het knooppunt is hoog. Het lijkt er op dat de gemeente vooralsnog geen financiële hulp van de provincie nodig heeft, maar nu de planontwikkeling vordert is een subsidieaanvraag in de nabije toekomst niet uitgesloten.
Purmerend	Nog niet bekend	N.t.b.
Amsterdam Lelylaan	Nog niet bekend	N.t.b.
Hoofddorp	Nog niet bekend	N.t.b.
Duivendrecht	Nog niet bekend	N.t.b.

Toelichting op de knooppunten Zaandijk Zaanse Schans en Zaandam Kogerveld:

Voor de knooppunten Kogerveld en Zaandijk Zaanse Schans geldt dat de planvorming sneller gaat dan verwacht. Verwacht was dat de aanvraag voor Kogerveld zich zou beperken tot voormalig industrieterrein Kan Palen, maar dit plan is inmiddels uitgebreid met aanpalende gebieden. Omdat nu in het kader van het MIRT-traject Corridor Amsterdam-Hoorn (CAH) gezocht wordt naar een oplossing voor knelpunt Guisweg wordt ook de aanpak van het nabijgelegen knooppunt Zaandijk Zaanse Schans naar voren geschoven.

Voor beide knooppunten werkt de provincie op dit moment aan een voorstel voor financiële bijdragen uit de middelen voor OV-knooppunten en het “Uitvoeringsprogramma Binnenstedelijk Bouwen en Versnellen Woningbouw”, als bod voor een pakketafspraak met de bij het MIRT-traject betrokken partijen.

Provincie Noord-Holland

POSTBUS 3007 | 2001 DA HAARLEM

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

INGEKOMEN 19 DEC. 2018

Gedeputeerde Staten
Uw contactpersoon
dhr H.J. Geertsema
BEL/IOT

Telefoonnummer +31235143086
geertsemah@noord-holland.nl

Verzenddatum
19 DEC. 2018

Kenmerk
1158924/1158932

Uw kenmerk

Betreft: Reservering OV-knooppunten MIRT Corridor Amsterdam-Hoorn

Geachte leden,

Ter uitvoering van art. 167, tweede lid, van de Provinciewet (inzake de actieve informatieplicht) bieden wij u de volgende besluiten van ons college ter kennisname aan. Wij hebben op 18 december 2018 besloten:

1. Het voornemen uit te spreken een bedrag van maximaal € 3.000.000,- beschikbaar te stellen voor de ontwikkeling van knooppunt Zaandam Kogerveld uit de bestaande middelen voor OV-knooppunten;

2. Het voornemen uit te spreken een bedrag van maximaal € 3.000.000,- beschikbaar te stellen voor de ontwikkeling van knooppunt Kogerveld uit de middelen van het Uitvoeringsprogramma Binnenstedelijk Bouwen en Versnellen Woningbouw;

3. Het voornemen uit te spreken een bedrag van maximaal € 5.000.000,- beschikbaar te stellen voor de ontwikkeling van knooppunt Zaandijk Zaanse Schans uit de bestaande middelen voor OV-knooppunten;

4. Het voornemen uit te spreken een bedrag van maximaal € 1.000.000,- beschikbaar te stellen voor het versnellen van woningbouw binnen knooppunt Zaandam uit de middelen van het Uitvoeringsprogramma Binnenstedelijk Bouwen en Versnellen Woningbouw;

5. Bovenstaande bedragen aan te merken als reserveringen binnen de bestaande middelen voor OV-knooppunten resp. het

Postbus 3007
2001 DA Haarlem
Telefoon (023) 514 3143
Fax (023) 514 3030

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

Uitvoeringsprogramma Binnenstedelijk Bouwen en Versnellen Woningbouw;

6. Als voorwaarde aan de besluitpunten 1 t/m 5 te stellen dat het beoogde maatregelenpakket binnen het MIRT Corridor Amsterdam-Hoorn doorgang vindt.

Toelichting:

Tijdens het bestuurlijk overleg (BO) MIRT van 22 november jl. hebben de betrokken partijen, waaronder de provincie, zich uitgesproken voor een samenhangend pakket met verstedelijkings- en bereikbaarheidsafspraken voor de Corridor Amsterdam-Hoorn (CAH). Het pakket bevat verschillende maatregelen om knelpunten in de bereikbaarheid en de doorstroming te verbeteren, de woningbouw een impuls te geven en OV-knooppunten verder te ontwikkelen. In een separate brief (met kenmerk 1149137/1156727) bent u hierover geïnformeerd.

Hoewel verschillende partijen inmiddels concrete financiële bijdragen hebben toegezegd om de ambities te kunnen realiseren, is de bekostiging van bovenstaande maatregelen nog niet rond. Daarvoor is (onder andere) een financiële toezegging van de provincie noodzakelijk. Daarom hebben wij besloten om voor het maatregelenpakket t.b.v. versnellen woningbouw en knooppunten binnen het MIRT CAH een bedrag te reserveren van in totaal € 12 mln. Hiervan is € 8 mln. afkomstig uit de middelen voor OV-knooppunten en € 4 mln. uit de middelen van het Uitvoeringsprogramma Binnenstedelijk Bouwen en Versnellen Woningbouw.
In bovengenoemde brief over het BO MIRT wordt een reservering aangekondigd voor het verbeteren van de doorstroming N516 (AVANT) en ons aandeel in de voorgestelde regionale fietsroute Purmerend-Hoorn en het snelfietspad Purmerend-Zaandam. Een voorstel hiervoor ontvangt u in het eerste kwartaal van 2019.

De provinciale bijdrage van € 12 mln. is bedoeld voor de ontwikkeling van de stationsgebieden van Zaandijk Zaanse Schans en Zaandam Kogerveld en het versnellen van de woningbouw rond station Zaandam. Deze knooppunten kunnen een grote bijdrage leveren aan de aanzienlijke woningbouwopgave in de regio Amsterdam, omdat er in de nabijheid van beide stations ruimte is voor duizenden woningen. In veel gevallen gaat het om voormalige industrieterreinen of sportvelden, waar de ontwikkelingskosten fors zijn. Vaak moeten de gebieden ingrijpend gesaneerd worden en moeten er bedrijven of sportverenigingen worden uitgekocht. Met het uitvoeren van het MIRT maatregelenpakket ontstaat een unieke kans om het gebied rond Zaandijk Zaanse Schans te ontwikkelen. Eén van de maatregelen uit het MIRT pakket is namelijk

het oplossen van knelpunt Guisweg. De Guisweg is één van de belangrijkste oost-westverbindingen in Zaandam. Nabij station Zaandijk-Zaanse Schans kruist de Guisweg het spoor, met als gevolg een zeer gebrekkige doorstroming en een slechte bereikbaarheid van station en het omliggende gebied. De provincie levert, in lijn met de afspraken uit het Coalitieakkoord inzake spoorse doorsnijdingen, geen bijdrage aan het oplossen van knelpunt Guisweg.
Voor knooppunt Kogerveld is de gemeente inmiddels bezig met de planvorming voor voormalig industrieterrein Kan Palen en omgeving.

Bovenstaande plannen om (binnenstedelijk) te verdichten rond knooppunten zijn in lijn met de Omgevingsvisie NH2050 die op 19 november jl. door uw Staten is vastgesteld.

Het reserveren van bovenstaande bedragen laat overigens onverlet dat voor beide knooppunten de reguliere procedures moeten worden gevolgd. Dit houdt in dat de subsidies worden opgenomen op de lijst subsidies buiten uitvoeringsregeling en dat een formele subsidieaanvraag moet worden ingediend. Ook leggen wij de projectvoorstellen conform amendement nr. A22 d.d. 13 november 2017 nog ter bespreking en eventueel advisering aan uw Staten voor. Dit gebeurt (eenmalig) ook voor het budget voor het Uitvoeringsprogramma Binnenstedelijk Bouwen en Versnellen Woningbouw, omdat beide budgetten in dit geval worden gecombineerd en de subsidies in samenhang wordt verstrekt.

Wij verwachten u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.

Hoogachtend,

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,

provinciesecretaris
R.M. Bergkamp

voorzitter
J.W. Remkes

1 bijlage: Stand van zaken subsidieaanvragen OV-knooppunten d.d. 18 december 2018

Provincie
Noord-Holland

POSTBUS 3007 | 2001 DA HAARLEM

Provinciale Staten van Noord-Holland
door tussenkomst van de statengriffier mw. drs. K. Bolt

Dreef 3, tweede etage
2012 HR HAARLEM

INGEKOMEN 13 DEC. 2018

Gedeputeerde Staten
Uw contactpersoon
dhr J.J. van den Berg
BEL/BS
Telefoonnummer +31235144076
bergjj@noord-holland.nl

Verzenddatum
13 DEC. 2018

Kenmerk
1100288/1152194

Uw kenmerk

Betreft: regiodeals in Noord-Holland

Geachte leden,

In het regeerakkoord heeft het kabinet voor de periode 2018-2022 een budget van 950 miljoen euro uitgetrokken (de 'Regio Envelop') om regionale opgaven aan te pakken samen met partners uit de regio. Uit dit budget kan geput worden om 'regio deals' af te sluiten. Tot 1 september 2018 konden voorstellen voor dergelijke regiodeals worden ingezonden naar de minister van LNV, die het proces rond de regiodeals coördineert. Die voorstellen konden dan meedingen naar een tranche van tweehonderd miljoen euro aan cofinanciering vanuit het Rijk.

We hebben u in de zomer tweemaal geïnformeerd over voorstellen die vanuit Noord-Holland zijn ingestuurd en door ons College zijn ondersteund. Bij drie aanvragen zijn wij intensief betrokken geweest. Het ging daarbij om voorstellen inzake de haven van Den Helder, de Energy & Health-campus Petten en de regiodeal Wadden en Texel (die door de provincie Groningen zou worden ingediend, die daar evenwel vooralsnog van heeft afgezien). In een iets later stadium zijn vervolgens nog twee voorstellen als regiodeal ingediend die ons College wilde ondersteunen. Het ging daarbij om de regiodeal Zaan-IJ en om de regiodeal Media Valley.

Op 16 november 2018 heeft de minister van LNV per brief bekend gemaakt welke regiodeals zijn gehonoreerd van de in totaal 88 voorstellen die er vanuit heel het land zijn ingediend. Uit de brief, die u hierbij als bijlage ontvangt, blijkt dat de regiodeal Zaan-IJ voor verdere uitwerking in aanmerking komt, waarbij door het Rijk een maximale cofinanciering van 7,5 miljoen ter beschikking wordt gesteld. In het voorstel, waarmee een budget van 44 miljoen euro is verbonden, was overigens om een Rijksbijdrage van 15 miljoen euro gevraagd.

De overige door de provincie Noord-Holland gesteunde aanvragen, zijn dus niet door het kabinet geselecteerd voor verdere uitwerking. Dat is teleurstellend.

Postbus 3007
2001 DA Haarlem
Telefoon (023) 514 3143
Fax (023) 514 3030

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

Dit behoeft echter nog niet te betekenen dat geen nadere uitwerking zou kunnen plaatsvinden van de regiodeals die met steun van ons College in eerste aanzet zijn voorbereid. U heeft op 9 juli 2018 de Kaderbrief 2019-2002 vastgesteld, waarin middelen zijn gereserveerd ten behoeve van Noord-Hollandse regiodeals. Het gaat daarbij om een bedrag van in totaal 29 miljoen euro voor de periode 2019-2021.

In de komende tijd zal ons College, in overleg met het Rijk en in samenwerking met de betrokken partners, nagaan op welke wijze de ambities uit die voorstellen kunnen worden uitgewerkt, gebruik makend van de middelen die daarvoor zijn gereserveerd. Daarbij zal het College tevens bezien of de regiodeals voor de volgende tranche kunnen worden ingediend. Wij zullen u hier nog nader over informeren.

Hoogachtend,

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,

provinciesecretaris

R.M. Bergkamp

voorzitter

J.W. Remkes

Ministerie van Landbouw,
Natuur en Voedselkwaliteit

> Retouradres Postbus 20401 2500 EK Den Haag

De Voorzitter van de Tweede Kamer
der Staten-Generaal
Binnenhof 4
2513 AA DEN HAAG

Regio Portefeuille LNV

Bezoekadres
Bezuidenhoutseweg 73
2594 AC Den Haag

Postadres
Postbus 20401
2500 EK Den Haag

Overheidsidentificatienr
00000001003214369000

T 070 379 8911 (algemeen)
F 070 378 6100 (algemeen)
www.rijksoverheid.nl/lnv

Ons kenmerk
DGNVLG / 18266046

Datum 16 november 2018
Betreft Selectie Regio Deals

Geachte Voorzitter,

De oproep voor mogelijke Regio Deals heeft veel energie en ideeën losgemaakt om Nederland te versterken. Overheden, kennisinstellingen, maatschappelijke organisaties en het bedrijfsleven hebben elkaar opgezocht om voorstellen voor een Regio Deal te formuleren. Samen hebben zij duidelijk gemaakt wat de kracht van de regio's in Nederland is en aangegeven onder welke uitdagingen we samen de schouders kunnen zetten.

Deze vorm van samenwerking sluit aan bij wat er nodig is om de uiteenlopende regionale opgaven aan te pakken. Verschillende partijen kunnen van elkaar leren en elkaar versterken, en daarmee succesvol zijn. Denkend en werkend vanuit verschillende ervaringen en perspectieven om problemen aan te pakken, kansen te benutten en nieuwe verbindingen te maken, met als doel het versterken van de regio. Dit heeft geresulteerd in een uiteenlopend palet aan opgaven, coalities en voorgestelde aanpakken.

Op 1 september jl. is de termijn voor het aanmelden van voorstellen voor Regio Deals gesloten. Uit alle delen van Nederland zijn in totaal 88 voorstellen aangemeld[1]. Deze voorstellen vragen bij elkaar om € 1,3 mld. aan middelen uit de Regio Envelop. Middels deze brief informeer ik u, mede namens de minister van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties, over de voorstellen die zijn geselecteerd om te worden uitgewerkt tot een Regio Deal.

Brede welvaart in de regio
Bij het inzetten van Regio Deals kiest het Rijk met partners in de regio voor een integrale aanpak van economische, sociale en ecologische opgaven die dáár aan de orde zijn. Opgaven die kenmerkend zijn voor de regio vragen een gebiedspecifieke, integrale aanpak. Er zijn regio's die te maken hebben met transities zoals bevolkingsdaling, regio's die onbenut economisch potentieel willen verzilveren en regio's die de leefbaarheid en sociaal welzijn willen verhogen. In alle gevallen is een regionale coalitie nodig om de opgaven effectief aan te pakken. Voor diverse opgaven is betrokkenheid van het Rijk noodzakelijk of biedt een gezamenlijke aanpak kansen om doelstellingen van het Rijk te realiseren. Daarbij kan de Regio Envelop worden ingezet.

[1] Een volledige lijst van de aangemelde voorstellen is beschikbaar op www.rvo.nl/regiodeals.

Selectie uit te werken Regio Deals

Het kabinet heeft de ingediende proposities gezien als een uitnodiging vanuit de verschillende regio's om tot een gezamenlijke aanpak, een Regio Deal, te komen. Het kabinet is voornemens in deze tranche met 12 regio's aan de slag te gaan en hun voorstellen samen verder uit te werken tot Regio Deals. Hierbij is gezamenlijk met de relevante vakdepartementen zorgvuldig gekeken naar de voorstellen op basis van het afwegingskader voor de Regio Deals[2]. Tevens is rekening gehouden met een evenwichtige verdeling over de vier landsdelen[3] en met de vorige tranche van de zes in het regeerakkoord genoemde opgaven[4]. De voorstellen zijn met name beoordeeld op de meervoudigheid van de opgaven en bijdrage aan de brede welvaart, de integrale aanpak, doelmatigheid en doeltreffendheid, de uitvoeringskracht om binnen afzienbare tijd concrete resultaten te kunnen boeken, publiek-private samenwerking en de beschikbaarheid van cofinanciering uit de regio.

Er heeft een uitgebreide kwalitatieve analyse plaatsgevonden van de voorstellen. Er is uitdrukkelijk voor gekozen om verder te gaan met de werkwijze van "dealmaking" zoals dat ook elders is beproefd (City Deals, Green Deals, Zorgakkoorden, Nationaal Programma's). Dit betekent dat er nog een vervolgstap te maken is om tot nieuwe Regio Deals te komen waarbij ook rekening zal worden gehouden met de wensen en inbreng van Rijkszijde en de financiële kaders. De inhoudelijke randvoorwaarden worden in voorliggende brief per voorstel op hoofdlijnen uiteengezet en vormen samen met het afwegingskader en het voorstel uit de regio het startpunt voor het uitwerkingsproces tot een Regio Deal. Een door Rijk en regio gedragen uitwerking van de genoemde thema's moet in het startdocument de aanzet geven tot een brede, meervoudige deal. Het ter beschikking stellen van de rijksbijdrage en het sluiten van de Regio Deal is onder voorbehoud van overeenstemming tussen Rijk en regio.

De totale beschikbare middelen uit de Regio Envelop in deze tranche Regio Deals tellen op tot € 215 mln.[5] De regio financiert minimaal hetzelfde bedrag zodat er in totaal minimaal € 430 mln. beschikbaar is. Hiermee wordt de oorspronkelijke omvang van deze tranche verruimd. Het grote aantal goede voorstellen geeft het kabinet de kans om de impact van de Regio Deals te vergroten en met elkaar meer resultaten te bereiken om de brede welvaart te versterken, rekening houdend met een evenwichtige verdeling over de landsdelen. Om deze reden heeft het Kabinet besloten tot deze beperkte verruiming van het oorspronkelijke bedrag van 200 mln. voor deze tranche. Rijk en regio bepalen de komende maanden samen welke concrete plannen uiteindelijk uitgewerkt worden in de deal. In het pakket van geselecteerde voorstellen komen regionale opgaven aan bod uit stedelijk en landelijk gebied, die zich integraal richten op verschillende thema's. Dit resulteert in een gebalanceerd totaalpakket met een diversiteit aan voorstellen en aan te pakken regionale opgaven in de verschillende landsdelen.

[2] Kamerstuk 29697-48 en stcrt-2018-32735.
[3] Noord (Groningen, Friesland en Drenthe), Oost (Gelderland en Overijssel), Zuid (Zeeland, Noord-Brabant en Limburg) en West (Noord-Holland, Zuid-Holland, Utrecht en Flevoland).
[4] Brainport Eindhoven, Rotterdam-Zuid, Zeeland, de BES-eilanden, ESTEC en nucleaire problematiek.
[5] Kamerstuk 29697-48.

Twaalf uit te werken Regio Deals

Onderstaande tekst betreft voor de 12 uit te werken Regio Deals een schets van de inhoud van de deal en het maximale beschikbare bedrag uit de Regio Envelop. De volgende voorstellen zullen de komende maanden, in samenwerking met de betrokken partijen in de regio en aan Rijkszijde, worden uitgewerkt tot een Regio Deal:

Tabel 1. Overzicht uit te werken Regio Deals

#	Voorstel Regio Deal	Max. bijdrage RE
Noord		
1.	Noordoost Fryslân (incl verdere uitwerking Holwerd aan Zee)	€ 25 mln.
2.	Zuid- en Oost-Drenthe	€ 20 mln.
3.	Natuurinclusieve landbouw	€ 10 mln.
Totaal Noord		**€ 55 mln.**
Oost		
4.	Twente	€ 30 mln.
5.	Achterhoek	€ 20 mln.
6.	FoodValley	€ 20 mln.
Totaal Oost		**€ 70 mln.**
Zuid		
7.	Parkstad Limburg	€ 40 mln.
8.	Midden- en West-Brabant	€ 10 mln.
Totaal Zuid		**€ 50 mln.**
West		
9.	Bodemdaling Groene Hart	€ 10 mln.
10.	Noordelijk Flevoland	€ 15 mln.
11.	Den Haag Zuid-West	€ 7,5 mln.
12.	ZaanIJ	€ 7,5 mln.
Totaal West		**€ 40 mln.**
Totaal		**€ 215 mln.**

Noordoost Fryslân (inclusief verdere uitwerking Holwerd aan Zee)
Het Rijk gaat samen met een brede coalitie in Noordoost Fryslân aan de slag om het woon-, leef- en vestigingsklimaat in het gebied te versterken. Noordoost Fryslân heeft onder andere te maken met bevolkingsdaling en mismatch op de arbeidsmarkt, resulterend in een gebrek aan vaktechnisch personeel. In het voorstel voor een Regio Deal is een aanpak opgenomen gericht op de versterking van de relatie tussen onderwijs en arbeidsmarkt, innovatie en ondernemerschap in de sectoren agrifood, bouwnijverheid en maak (metaal)-industrie. Ook wil de regio werk maken van doorontwikkeling van de regionale samenwerking en gebiedsmarketing. Toerisme en recreatie zijn in het gebied kansrijk, mede door de nabijheid van de Wadden. Het voorstel van Holwerd aan Zee – dat in Noordoost

Fryslân ligt - is in die zin een betekenisvolle aanvulling. Dit separaat ingediende voorstel voorziet in het aantrekkelijker maken van het gebied voor bewoners en toeristen door het gebied anders in te richten met respect voor natuur en perspectief voor de aanwezige landbouw. Het kabinet reserveert maximaal € 25 mln. voor de Regio Deal Noordoost Fryslân, waarvan ten minste € 5 mln. beschikbaar zal worden gesteld voor uitwerking en koppeling met Holwerd aan Zee.

Op weg naar een sterke regio Zuid- en Oost-Drenthe
Als gevolg van bevolkingsdaling, mismatch op de arbeidsmarkt, dalende woningwaarde, "overerfbare" armoede, slechte gezondheid en een hoge zorgvraag staat in de regio Zuid- en Oost-Drenthe de leefbaarheid onder druk. Het te vormen partnership tussen Rijk en regio zal erop gericht zijn om een positieve sociaal economische impuls aan het gebied te geven. Projecten op de domeinen wonen, werken en leven moeten resulteren in woningen en voorzieningen die beter toegesneden zijn op veranderende behoeften, een versterkte uitgangspositie voor de maakindustrie, onderwijs dat beter aansluit op de arbeidsmarkt, en een verbeterde bereikbaarheid voor binnen- en buitenlandse markten, mede door grensoverschrijdende samenwerking. Daarbij wordt gekeken naar de mogelijkheden om voort te bouwen op de aanpak "Vierkant voor Werk". Het kabinet reserveert maximaal € 20 mln. voor de Regio Deal Op weg naar een sterke regio Zuid- en Oost-Drenthe.

Natuurinclusieve landbouw
Samen met de provincies Groningen, Fryslân en Drenthe, de regionale landbouw- en natuursector en de wetenschap investeert het Rijk in de toekomst van het platteland in dit gebied. Een goede balans tussen landbouw, natuur en landschapskwaliteit levert hier een belangrijke bijdrage aan de vitaliteit van de woon- en leefgemeenschappen. Gemeenschappen die natuurlijk kapitaal inzetten voor een duurzame voedselvoorziening; een landbouw die de biodiversiteit en het landschap versterkt. De gebiedsgerichte aanpak vormt de kern van het voorstel. Hierbij wordt per gebied (bijvoorbeeld het Groninger Hogeland) mét de lokale betrokkenen gekeken en bepaald welke ecologische, economische en sociaal-culturele componenten regionaal versterkt kunnen worden. Tevens richt dit voorstel zich op het versterken van landschap en het toeristisch recreatieve product. Waar dit voorstel landt in Groningen is het aanvullend op het bredere traject van het Nationaal Programma Groningen dat in oktober 2018 is ondertekend door Rijk en regio. Het kabinet reserveert maximaal € 10 mln. voor de Regio Deal Natuurinclusieve Landbouw.

Twente: Groen Technisch Topcluster
Het Rijk wil samen met de regio Twente investeren in een breed pakket aan maatregelen om de Twentse voorloopfunctie op hightech gebied te ondersteunen. Na de teloorgang van de textielindustrie en de teruggang van de metaalindustrie is veel geïnvesteerd in de ontwikkeling van vakmanschap, kennis en nieuwe technologie. Twente kent veel hightech gerelateerde maakbedrijven die echter de verdere omslag naar nieuwe technieken nog moeten maken. Nieuwe toepassingsmogelijkheden van hightech in landbouw en milieu verbreden de economische basis en leiden tot een beter woon-, leef- en vestigingsklimaat in

Twente. Investeringen in bijvoorbeeld het aantrekken en behouden van hoog- en laagopgeleid talent zijn essentieel om deze omslag te maken. Er is hierbij sprake van een unieke kans om de grensoverschrijdende samenwerking met Duitse partners te benutten. Het kabinet reserveert maximaal € 30 mln. voor de Regio Deal Twente: Groen Technisch Topcluster.

Achterhoek: Triple Smart met de Toekomst in de Maak
De Achterhoek is een sterke economische en innovatieve regio. Er zijn veel gespecialiseerde maakbedrijven en er is een groeiende sector zorg en welzijn. Tegelijkertijd is de Achterhoek een regio die te maken heeft met bevolkingsdaling. Door de vergrijzing en ontgroening moet de regio de komende jaren een grote inspanning leveren om het woon-, werk-, leer- en leefklimaat op peil te houden. Het voorstel van de Achterhoek is gericht op het toekomstbestendig maken van de regionale economie, woningvoorraad, voorzieningen, bereikbaarheid, retail en landbouw. Aansluitend ziet het Rijk graag aandacht voor het bestrijden van ondermijnende criminaliteit. Deze integrale opgave is geformuleerd in samenspraak met de bevolking en maatschappelijke partijen. De ervaringen met deze aanpak, gericht op het anticiperen op de effecten van de bevolkingsdaling wil de Achterhoek delen met andere krimpregio's in een op te zetten kennisinfrastructuur. In het realiseren van de doelstellingen zal grensoverschrijdend worden samengewerkt met de Duitse partners. Het kabinet reserveert maximaal € 20 mln. voor de Regio Deal Achterhoek: Triple Smart met de Toekomst in de Maak.

FoodValley
Het kabinet zet in op het waarborgen van een gezonde leefomgeving voor mensen en dieren, waarbij burgers en boeren goed met elkaar kunnen samenleven. De voedselproductie speelt hierbij een belangrijke rol. Er is een transitie in de primaire sector nodig, met innovaties die de hinder voor de omgeving verminderen. Ook zijn duurzame en economisch rendabele bedrijfsmodellen nodig voor circulaire productiemethoden. Andere belangrijke thema's die bijdragen aan het versterken van de brede welvaart zijn optimalisatie van voeding in de gezondheidszorg, het ontwikkelen van meer duurzame consumptiepatronen en het toegankelijker maken van faciliteiten voor MKB-ers en startende ondernemingen. Het Rijk investeert samen met de regio FoodValley, de provincies Gelderland en Utrecht, zorg- en kennisinstellingen, private partijen en belangenorganisaties in deze uitdagingen. Het kabinet reserveert maximaal € 20 mln. voor de Regio Deal FoodValley.

Transformatie van de regio Parkstad Limburg
Parkstad Limburg heeft te maken met een urgente, meervoudige opgave in de vorm van achterstanden in de sociaal-fysieke leefomgeving en ruimtelijk-economische structuur. Deze zijn het gevolg van de mijnsluitingen in de jaren zestig en zeventig en daarbovenop een sterke bevolkingsdaling in de jaren negentig. Daardoor zijn de benodigde herstructureringen onrendabel en blijft marktinitiatief uit. Vooral in de verdichte stedelijke gebieden is er sprake van hardnekkige problemen op het gebied van armoede, opleidingsniveau, gezondheid, veiligheid, afstand tot de arbeidsmarkt, schulden, vergrijzing en retail. In een te sluiten Regio Deal wil het kabinet met een brede publieke en

private coalitie in de regio afspraken maken over een duurzame aanpak van de achterstanden om samen met de inwoners een duurzame en levenskrachtige regio te realiseren. Mede door voort te bouwen op bestaande impulsen als IBA-Parkstad en grensoverschrijdende samenwerking met de regio Aken. Aanvullend op het voorstel zal in een te sluiten Regio Deal extra inspanning geleverd moeten worden op sociaal-economische structuurversterking, arbeidsmarkt en het bestrijden van ondermijnende criminaliteit. Versterking van de regionale samenwerking en uitvoeringskracht zijn aandachtspunten daarbij. Het kabinet reserveert maximaal €40 miljoen voor de Regio Deal Transformatie van de regio Parkstad Limburg.

Midden- en West-Brabant Makes and Moves
De ambitie is om met deze uit te werken Regio Deal de huidige kwaliteit van leven, de welvaart, het welzijn en de gezonde leefomgeving voor alle inwoners van Midden- en West-Brabant te doen vergroten en de huidige economische positie op de maakindustrie en logistiek te behouden en te verbeteren. Belangrijke thema's daarbij zijn een vernieuwing van de wijze waarop we grond bewerken en hulpstoffen verbouwen en telen, het versneld geven van een commodity-toepassing aan vernieuwbare materialen om verspilling, vervuiling en gebruik van fossiele stoffen te verminderen, de manier waarop we goederen verplaatsen slimmer en duurzamer maken en het aantrekken, benutten en behouden van menselijk kapitaal, kennis en ondernemerschap. Rijk en regio gaan samen aan de slag om met name het MKB in de maakindustrie en de logistiek slimmer, duurzamer en circulair te maken. Het kabinet reserveert maximaal € 10 mln. voor de Regio Deal Midden- en West-Brabant Makes and Moves.

Bodemdaling Groene Hart
Bodemdaling is een brede maatschappelijke opgave die invloed heeft op de leefbaarheid in landelijk gebied en stedelijk gebied, op ons cultuurhistorisch erfgoed, op het onderhoud van de infrastructuur en CO_2-uitstoot. Het Rijk wil samen met een brede coalitie in het Groene Hart aan de slag om gezamenlijk kennis omtrent bodemdaling verder te ontwikkelen, door middel van innovatie en experimenteren. Met deze deal beogen we de krachten van de betrokken overheden, bedrijfsleven en kennisinstellingen te bundelen om innovatieve oplossingen te vinden en handelingsperspectief te bieden in de transitie van het bodemgebruik. Rijk en regio werken met deze Regio Deal samen aan nationale kennisontwikkeling met testsites in het Groene Hart, vernieuwd ondernemerschap voor agrarische bedrijven, CO_2-reductie en toekomstbestendig bouwen en wonen in het veengebied. Het kabinet reserveert maximaal € 10 mln. voor de Regio Deal Bodemdaling Groene Hart.

Noordelijk Flevoland
Het Rijk gaat samen met de provincie Flevoland, gemeenten, onderwijs- en kennisinstellingen en andere publieke en private partijen werken aan een Regio Deal om het woon-, werk- en leefmilieu in Noordelijk Flevoland te verbeteren. Noordelijk Flevoland staat voor een aantal uitdagingen, o.a. op het gebied van economie en werkgelegenheid, fysieke leefomgeving, veiligheid en sociale cohesie. Met de Regio Deal worden deze thema's integraal aangepakt. Centraal staat het toekomstbesteding maken van het maritiem cluster rondom Urk, gelet op de grote economische en maatschappelijke betekenis hiervan voor Noordelijk Flevoland.

Rijk en regio werken met de Regio Deal aan initiatieven en projecten voor infrastructuur en haven, IJsselmeervisserij, innovatie, smart mobility, werk & talent en veiligheid en het tegengaan van ondermijnende criminaliteit. Het kabinet reserveert maximaal € 15 mln. voor de Regio Deal Noordelijk Flevoland.

ZaanIJ en de wijken duurzaam verbonden in de metropoolregio
De Metropoolregio Amsterdam kent een sterke economische groei, maar niet iedereen in dit gebied profiteert van de brede welvaart. Oorzaken hiervan liggen in sociaal economische problemen (zoals werkloosheid en opleidingsniveau), fysieke knelpunten (bijvoorbeeld onvoldoende kwaliteit van woningvoorraad en verbindingen) en problemen met leefkwaliteit, gezondheid en ondermijnende criminaliteit. De opgave ZaanIJ concentreert zich op het grensvlak van de gemeenten Zaanstad, Oostzaan en Amsterdam. Met een Regio Deal willen Rijk en regio samen werken aan het verbeteren van de leefomgeving, het bevorderen van gezondheid en de kwaliteit van natuur in dit gebied via investeringen in recreatieve en groenblauwe verbindingen (fiets/water) en aan het vergroten van ontplooiingskansen voor jongeren in de kwetsbare wijken, in een meervoudige aanpak met ook aandacht voor ondermijnende criminaliteit. De verbinding tussen stedelijk en landelijk gebied is een belangrijk aandachtspunt in de deal. Het kabinet reserveert maximaal € 7,5 mln. voor de Regio Deal ZaanIJ en de wijken duurzaam verbonden in de metropoolregio.

Den Haag Zuid-West
Samen met de gemeente Den Haag, woningbouwcorporaties, bedrijfsleven en onderwijs- en kennisinstellingen wil het Rijk met een Regio Deal investeren in het versterken van de brede welvaart en de toekomst van Den Haag Zuid-West. Het gebied Den Haag Zuid-West kent een grote, meervoudige sociaal-economische problematiek: armoede, schulden, polarisatie en opgroeiende kansarme jongeren in een sociaal zwakke omgeving. Daarnaast is er ook een duidelijke ruimtelijke/fysieke opgave. Deze brede opgave vraagt nadrukkelijk om een integrale aanpak om de weerbaarheid en veerkracht van het gebied te kunnen versterken. Rijk en regio werken in deze te ontwikkelen Regio Deal samen aan initiatieven gericht op scholing, veiligheid, werk en daarmee het vergroten van de (arbeids-)participatie om het sociaal welbevinden en de brede welvaart in Den Haag Zuid-West te versterken. Het kabinet reserveert maximaal € 7,5 mln. voor de Regio Deal Den Haag Zuid-West.

Cofinanciering
Bij het sluiten van een Regio Deal is betrokkenheid van alle partijen van groot belang. Dit komt onder meer tot uiting in de randvoorwaarde van cofinanciering. De middelen uit de Regio Envelop zijn een vliegwiel voor investeringen door de regio. De hierboven beschreven bedragen zijn maximaal 50% van de totale financiële omvang van de Regio Deal. In de uit te werken deals wordt verkend of er een koppeling kan worden gemaakt met andere financieringsbronnen, vanuit bijvoorbeeld de EU-fondsen, het toekomstige Invest-NL of departementen.

Vervolgstappen
De komende maanden gaan het Rijk en de geselecteerde regio's samen aan de slag om deze voorstellen uit te werken tot Regio Deals. Bij het sluiten van de

deals zal inzichtelijk worden gemaakt welke definitieve financiële bijdrage aan een Regio Deal uit de Regio Envelop zal worden toegekend en hoe dit in jaartranches zal worden verdeeld. In de Regio Deals zullen ook afspraken worden gemaakt ten aanzien van de doelen, aanpak en resultaten, de governance en monitoring. Mijn streven is dat deze Regio Deals uiterlijk in het voorjaar van 2019 zijn ondertekend. Uiteraard kunnen deals waar eerder overeenstemming over wordt bereikt, ook eerder in 2019 worden ondertekend. De Regio Deals zullen, wanneer zij zijn ondertekend, worden gepubliceerd en uw Kamer zal daarover worden geïnformeerd.

In heel Nederland is met de uitvraag van het kabinet een beweging op gang gekomen die allemaal ten doel hebben de regio te versterken. Ondanks dat het niet mogelijk is met alle aangemelde voorstellen een Regio Deal te sluiten, hebben de initiatiefnemers hiermee aangegeven te willen investeren in de regio. Alle aanmelders van een voorstel zullen schriftelijk op de hoogte worden gebracht, waarbij per brief zal worden ingegaan op de redenen waarom het Rijk er op dit moment niet voor kiest het voorstel verder uit te werken tot een Regio Deal.

De lessen en ervaringen uit deze tranche zullen worden meegenomen bij de voorbereiding van de volgende tranche. Ik zal uw Kamer op een nader moment informeren over deze lessen en over de volgende tranche Regio Deals.

Tot slot
De Regio Deals hebben de motivatie om in Nederland samen aan de slag te gaan verder aangewakkerd. Ik kijk uit naar de komende periode waarin Rijk en regio met elkaar om tafel gaan om concrete plannen uit te werken om de regio’s en de brede welvaart in Nederland te versterken.

Carola Schouten
Minister van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit

Provincie
Noord-Holland

POSTBUS 3007 | 2001 DA HAARLEM

Provinciale Staten van Noord-Holland
door tussenkomst van de statengriffier mw. drs. K. Bolt

Dreef 3, tweede etage
2012 HR HAARLEM

INGEKOMEN 13 DEC. 2018

Gedeputeerde Staten
Uw contactpersoon
dhr J.J. van den Berg
BEL/BS
Telefoonnummer +31235144076
bergjj@noord-holland.nl

Verzenddatum
13 DEC. 2018

Kenmerk
1100288/1152194

Uw kenmerk

Betreft: regiodeals in Noord-Holland

Geachte leden,

In het regeerakkoord heeft het kabinet voor de periode 2018-2022 een budget van 950 miljoen euro uitgetrokken (de 'Regio Envelop') om regionale opgaven aan te pakken samen met partners uit de regio. Uit dit budget kan geput worden om 'regio deals' af te sluiten. Tot 1 september 2018 konden voorstellen voor dergelijke regiodeals worden ingezonden naar de minister van LNV, die het proces rond de regiodeals coördineert. Die voorstellen konden dan meedingen naar een tranche van tweehonderd miljoen euro aan cofinanciering vanuit het Rijk.

We hebben u in de zomer tweemaal geïnformeerd over voorstellen die vanuit Noord-Holland zijn ingestuurd en door ons College zijn ondersteund. Bij drie aanvragen zijn wij intensief betrokken geweest. Het ging daarbij om voorstellen inzake de haven van Den Helder, de Energy & Health-campus Petten en de regiodeal Wadden en Texel (die door de provincie Groningen zou worden ingediend, die daar evenwel vooralsnog van heeft afgezien). In een iets later stadium zijn vervolgens nog twee voorstellen als regiodeal ingediend die ons College wilde ondersteunen. Het ging daarbij om de regiodeal Zaan-IJ en om de regiodeal Media Valley.

Op 16 november 2018 heeft de minister van LNV per brief bekend gemaakt welke regiodeals zijn gehonoreerd van de in totaal 88 voorstellen die er vanuit heel het land zijn ingediend. Uit de brief, die u hierbij als bijlage ontvangt, blijkt dat de regiodeal Zaan-IJ voor verdere uitwerking in aanmerking komt, waarbij door het Rijk een maximale cofinanciering van 7,5 miljoen ter beschikking wordt gesteld. In het voorstel, waarmee een budget van 44 miljoen euro is verbonden, was overigens om een Rijksbijdrage van 15 miljoen euro gevraagd.

De overige door de provincie Noord-Holland gesteunde aanvragen, zijn dus niet door het kabinet geselecteerd voor verdere uitwerking. Dat is teleurstellend.

Postbus 3007
2001 DA Haarlem
Telefoon (023) 514 3143
Fax (023) 514 3030

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

Dit behoeft echter nog niet te betekenen dat geen nadere uitwerking zou kunnen plaatsvinden van de regiodeals die met steun van ons College in eerste aanzet zijn voorbereid. U heeft op 9 juli 2018 de Kaderbrief 2019-2002 vastgesteld, waarin middelen zijn gereserveerd ten behoeve van Noord-Hollandse regiodeals. Het gaat daarbij om een bedrag van in totaal 29 miljoen euro voor de periode 2019-2021.

In de komende tijd zal ons College, in overleg met het Rijk en in samenwerking met de betrokken partners, nagaan op welke wijze de ambities uit die voorstellen kunnen worden uitgewerkt, gebruik makend van de middelen die daarvoor zijn gereserveerd. Daarbij zal het College tevens bezien of de regiodeals voor de volgende tranche kunnen worden ingediend. Wij zullen u hier nog nader over informeren.

Hoogachtend,

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,

provinciesecretaris

R.M. Bergkamp

voorzitter

J.W. Remkes

Ministerie van Landbouw,
Natuur en Voedselkwaliteit

> Retouradres Postbus 20401 2500 EK Den Haag

De Voorzitter van de Tweede Kamer
der Staten-Generaal
Binnenhof 4
2513 AA DEN HAAG

Regio Portefeuille LNV

Bezoekadres
Bezuidenhoutseweg 73
2594 AC Den Haag

Postadres
Postbus 20401
2500 EK Den Haag

Overheidsidentificatienr
00000001003214369000

T 070 379 8911 (algemeen)
F 070 378 6100 (algemeen)
www.rijksoverheid.nl/lnv

Ons kenmerk
DGNVLG / 18266046

Datum 16 november 2018
Betreft Selectie Regio Deals

Geachte Voorzitter,

De oproep voor mogelijke Regio Deals heeft veel energie en ideeën losgemaakt om Nederland te versterken. Overheden, kennisinstellingen, maatschappelijke organisaties en het bedrijfsleven hebben elkaar opgezocht om voorstellen voor een Regio Deal te formuleren. Samen hebben zij duidelijk gemaakt wat de kracht van de regio's in Nederland is en aangegeven onder welke uitdagingen we samen de schouders kunnen zetten.

Deze vorm van samenwerking sluit aan bij wat er nodig is om de uiteenlopende regionale opgaven aan te pakken. Verschillende partijen kunnen van elkaar leren en elkaar versterken, en daarmee succesvol zijn. Denkend en werkend vanuit verschillende ervaringen en perspectieven om problemen aan te pakken, kansen te benutten en nieuwe verbindingen te maken, met als doel het versterken van de regio. Dit heeft geresulteerd in een uiteenlopend palet aan opgaven, coalities en voorgestelde aanpakken.

Op 1 september jl. is de termijn voor het aanmelden van voorstellen voor Regio Deals gesloten. Uit alle delen van Nederland zijn in totaal 88 voorstellen aangemeld[1]. Deze voorstellen vragen bij elkaar om € 1,3 mld. aan middelen uit de Regio Envelop. Middels deze brief informeer ik u, mede namens de minister van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties, over de voorstellen die zijn geselecteerd om te worden uitgewerkt tot een Regio Deal.

Brede welvaart in de regio
Bij het inzetten van Regio Deals kiest het Rijk met partners in de regio voor een integrale aanpak van economische, sociale en ecologische opgaven die dáár aan de orde zijn. Opgaven die kenmerkend zijn voor de regio vragen een gebiedspecifieke, integrale aanpak. Er zijn regio's die te maken hebben met transities zoals bevolkingsdaling, regio's die onbenut economisch potentieel willen verzilveren en regio's die de leefbaarheid en sociaal welzijn willen verhogen. In alle gevallen is een regionale coalitie nodig om de opgaven effectief aan te pakken. Voor diverse opgaven is betrokkenheid van het Rijk noodzakelijk of biedt een gezamenlijke aanpak kansen om doelstellingen van het Rijk te realiseren. Daarbij kan de Regio Envelop worden ingezet.

[1] Een volledige lijst van de aangemelde voorstellen is beschikbaar op www.rvo.nl/regiodeals.

Selectie uit te werken Regio Deals

Het kabinet heeft de ingediende proposities gezien als een uitnodiging vanuit de verschillende regio's om tot een gezamenlijke aanpak, een Regio Deal, te komen. Het kabinet is voornemens in deze tranche met 12 regio's aan de slag te gaan en hun voorstellen samen verder uit te werken tot Regio Deals. Hierbij is gezamenlijk met de relevante vakdepartementen zorgvuldig gekeken naar de voorstellen op basis van het afwegingskader voor de Regio Deals[2]. Tevens is rekening gehouden met een evenwichtige verdeling over de vier landsdelen[3] en met de vorige tranche van de zes in het regeerakkoord genoemde opgaven[4]. De voorstellen zijn met name beoordeeld op de meervoudigheid van de opgaven en bijdrage aan de brede welvaart, de integrale aanpak, doelmatigheid en doeltreffendheid, de uitvoeringskracht om binnen afzienbare tijd concrete resultaten te kunnen boeken, publiek-private samenwerking en de beschikbaarheid van cofinanciering uit de regio.

Er heeft een uitgebreide kwalitatieve analyse plaatsgevonden van de voorstellen. Er is uitdrukkelijk voor gekozen om verder te gaan met de werkwijze van "dealmaking" zoals dat ook elders is beproefd (City Deals, Green Deals, Zorgakkoorden, Nationaal Programma's). Dit betekent dat er nog een vervolgstap te maken is om tot nieuwe Regio Deals te komen waarbij ook rekening zal worden gehouden met de wensen en inbreng van Rijkszijde en de financiële kaders. De inhoudelijke randvoorwaarden worden in voorliggende brief per voorstel op hoofdlijnen uiteengezet en vormen samen met het afwegingskader en het voorstel uit de regio het startpunt voor het uitwerkingsproces tot een Regio Deal. Een door Rijk en regio gedragen uitwerking van de genoemde thema's moet in het startdocument de aanzet geven tot een brede, meervoudige deal. Het ter beschikking stellen van de rijksbijdrage en het sluiten van de Regio Deal is onder voorbehoud van overeenstemming tussen Rijk en regio.

De totale beschikbare middelen uit de Regio Envelop in deze tranche Regio Deals tellen op tot € 215 mln.[5] De regio financiert minimaal hetzelfde bedrag zodat er in totaal minimaal € 430 mln. beschikbaar is. Hiermee wordt de oorspronkelijke omvang van deze tranche verruimd. Het grote aantal goede voorstellen geeft het kabinet de kans om de impact van de Regio Deals te vergroten en met elkaar meer resultaten te bereiken om de brede welvaart te versterken, rekening houdend met een evenwichtige verdeling over de landsdelen. Om deze reden heeft het Kabinet besloten tot deze beperkte verruiming van het oorspronkelijke bedrag van 200 mln. voor deze tranche. Rijk en regio bepalen de komende maanden samen welke concrete plannen uiteindelijk uitgewerkt worden in de deal. In het pakket van geselecteerde voorstellen komen regionale opgaven aan bod uit stedelijk en landelijk gebied, die zich integraal richten op verschillende thema's. Dit resulteert in een gebalanceerd totaalpakket met een diversiteit aan voorstellen en aan te pakken regionale opgaven in de verschillende landsdelen.

[2] Kamerstuk 29697-48 en stcrt-2018-32735.
[3] Noord (Groningen, Friesland en Drenthe), Oost (Gelderland en Overijssel), Zuid (Zeeland, Noord-Brabant en Limburg) en West (Noord-Holland, Zuid-Holland, Utrecht en Flevoland).
[4] Brainport Eindhoven, Rotterdam-Zuid, Zeeland, de BES-eilanden, ESTEC en nucleaire problematiek.
[5] Kamerstuk 29697-48.

Twaalf uit te werken Regio Deals

Onderstaande tekst betreft voor de 12 uit te werken Regio Deals een schets van de inhoud van de deal en het maximale beschikbare bedrag uit de Regio Envelop. De volgende voorstellen zullen de komende maanden, in samenwerking met de betrokken partijen in de regio en aan Rijkszijde, worden uitgewerkt tot een Regio Deal:

Tabel 1. Overzicht uit te werken Regio Deals

#	Voorstel Regio Deal	Max. bijdrage RE
Noord		
1.	Noordoost Fryslân (incl verdere uitwerking Holwerd aan Zee)	€ 25 mln.
2.	Zuid- en Oost-Drenthe	€ 20 mln.
3.	Natuurinclusieve landbouw	€ 10 mln.
Totaal Noord		**€ 55 mln.**
Oost		
4.	Twente	€ 30 mln.
5.	Achterhoek	€ 20 mln.
6.	FoodValley	€ 20 mln.
Totaal Oost		**€ 70 mln.**
Zuid		
7.	Parkstad Limburg	€ 40 mln.
8.	Midden- en West-Brabant	€ 10 mln.
Totaal Zuid		**€ 50 mln.**
West		
9.	Bodemdaling Groene Hart	€ 10 mln.
10.	Noordelijk Flevoland	€ 15 mln.
11.	Den Haag Zuid-West	€ 7,5 mln.
12.	ZaanIJ	€ 7,5 mln.
Totaal West		**€ 40 mln.**
Totaal		**€ 215 mln.**

Noordoost Fryslân (inclusief verdere uitwerking Holwerd aan Zee)
Het Rijk gaat samen met een brede coalitie in Noordoost Fryslân aan de slag om het woon-, leef- en vestigingsklimaat in het gebied te versterken. Noordoost Fryslân heeft onder andere te maken met bevolkingsdaling en mismatch op de arbeidsmarkt, resulterend in een gebrek aan vaktechnisch personeel. In het voorstel voor een Regio Deal is een aanpak opgenomen gericht op de versterking van de relatie tussen onderwijs en arbeidsmarkt, innovatie en ondernemerschap in de sectoren agrifood, bouwnijverheid en maak (metaal)-industrie. Ook wil de regio werk maken van doorontwikkeling van de regionale samenwerking en gebiedsmarketing. Toerisme en recreatie zijn in het gebied kansrijk, mede door de nabijheid van de Wadden. Het voorstel van Holwerd aan Zee – dat in Noordoost

Fryslân ligt - is in die zin een betekenisvolle aanvulling. Dit separaat ingediende voorstel voorziet in het aantrekkelijker maken van het gebied voor bewoners en toeristen door het gebied anders in te richten met respect voor natuur en perspectief voor de aanwezige landbouw. Het kabinet reserveert maximaal € 25 mln. voor de Regio Deal Noordoost Fryslân, waarvan ten minste € 5 mln. beschikbaar zal worden gesteld voor uitwerking en koppeling met Holwerd aan Zee.

Op weg naar een sterke regio Zuid- en Oost-Drenthe
Als gevolg van bevolkingsdaling, mismatch op de arbeidsmarkt, dalende woningwaarde, "overerfbare" armoede, slechte gezondheid en een hoge zorgvraag staat in de regio Zuid- en Oost-Drenthe de leefbaarheid onder druk. Het te vormen partnership tussen Rijk en regio zal erop gericht zijn om een positieve sociaal economische impuls aan het gebied te geven. Projecten op de domeinen wonen, werken en leven moeten resulteren in woningen en voorzieningen die beter toegesneden zijn op veranderende behoeften, een versterkte uitgangspositie voor de maakindustrie, onderwijs dat beter aansluit op de arbeidsmarkt, en een verbeterde bereikbaarheid voor binnen- en buitenlandse markten, mede door grensoverschrijdende samenwerking. Daarbij wordt gekeken naar de mogelijkheden om voort te bouwen op de aanpak "Vierkant voor Werk". Het kabinet reserveert maximaal € 20 mln. voor de Regio Deal Op weg naar een sterke regio Zuid- en Oost-Drenthe.

Natuurinclusieve landbouw
Samen met de provincies Groningen, Fryslân en Drenthe, de regionale landbouw- en natuursector en de wetenschap investeert het Rijk in de toekomst van het platteland in dit gebied. Een goede balans tussen landbouw, natuur en landschapskwaliteit levert hier een belangrijke bijdrage aan de vitaliteit van de woon- en leefgemeenschappen. Gemeenschappen die natuurlijk kapitaal inzetten voor een duurzame voedselvoorziening; een landbouw die de biodiversiteit en het landschap versterkt. De gebiedsgerichte aanpak vormt de kern van het voorstel. Hierbij wordt per gebied (bijvoorbeeld het Groninger Hogeland) mét de lokale betrokkenen gekeken en bepaald welke ecologische, economische en sociaal-culturele componenten regionaal versterkt kunnen worden. Tevens richt dit voorstel zich op het versterken van landschap en het toeristisch recreatieve product. Waar dit voorstel landt in Groningen is het aanvullend op het bredere traject van het Nationaal Programma Groningen dat in oktober 2018 is ondertekend door Rijk en regio. Het kabinet reserveert maximaal € 10 mln. voor de Regio Deal Natuurinclusieve Landbouw.

Twente: Groen Technisch Topcluster
Het Rijk wil samen met de regio Twente investeren in een breed pakket aan maatregelen om de Twentse voorloopfunctie op hightech gebied te ondersteunen. Na de teloorgang van de textielindustrie en de teruggang van de metaalindustrie is veel geïnvesteerd in de ontwikkeling van vakmanschap, kennis en nieuwe technologie. Twente kent veel hightech gerelateerde maakbedrijven die echter de verdere omslag naar nieuwe technieken nog moeten maken. Nieuwe toepassingsmogelijkheden van hightech in landbouw en milieu verbreden de economische basis en leiden tot een beter woon-, leef- en vestigingsklimaat in

Twente. Investeringen in bijvoorbeeld het aantrekken en behouden van hoog- en laagopgeleid talent zijn essentieel om deze omslag te maken. Er is hierbij sprake van een unieke kans om de grensoverschrijdende samenwerking met Duitse partners te benutten. Het kabinet reserveert maximaal € 30 mln. voor de Regio Deal Twente: Groen Technisch Topcluster.

Achterhoek: Triple Smart met de Toekomst in de Maak
De Achterhoek is een sterke economische en innovatieve regio. Er zijn veel gespecialiseerde maakbedrijven en er is een groeiende sector zorg en welzijn. Tegelijkertijd is de Achterhoek een regio die te maken heeft met bevolkingsdaling. Door de vergrijzing en ontgroening moet de regio de komende jaren een grote inspanning leveren om het woon-, werk-, leer- en leefklimaat op peil te houden. Het voorstel van de Achterhoek is gericht op het toekomstbestendig maken van de regionale economie, woningvoorraad, voorzieningen, bereikbaarheid, retail en landbouw. Aansluitend ziet het Rijk graag aandacht voor het bestrijden van ondermijnende criminaliteit. Deze integrale opgave is geformuleerd in samenspraak met de bevolking en maatschappelijke partijen. De ervaringen met deze aanpak, gericht op het anticiperen op de effecten van de bevolkingsdaling wil de Achterhoek delen met andere krimpregio's in een op te zetten kennisinfrastructuur. In het realiseren van de doelstellingen zal grensoverschrijdend worden samengewerkt met de Duitse partners. Het kabinet reserveert maximaal € 20 mln. voor de Regio Deal Achterhoek: Triple Smart met de Toekomst in de Maak.

FoodValley
Het kabinet zet in op het waarborgen van een gezonde leefomgeving voor mensen en dieren, waarbij burgers en boeren goed met elkaar kunnen samenleven. De voedselproductie speelt hierbij een belangrijke rol. Er is een transitie in de primaire sector nodig, met innovaties die de hinder voor de omgeving verminderen. Ook zijn duurzame en economisch rendabele bedrijfsmodellen nodig voor circulaire productiemethoden. Andere belangrijke thema's die bijdragen aan het versterken van de brede welvaart zijn optimalisatie van voeding in de gezondheidszorg, het ontwikkelen van meer duurzame consumptiepatronen en het toegankelijker maken van faciliteiten voor MKB-ers en startende ondernemingen. Het Rijk investeert samen met de regio FoodValley, de provincies Gelderland en Utrecht, zorg- en kennisinstellingen, private partijen en belangenorganisaties in deze uitdagingen. Het kabinet reserveert maximaal € 20 mln. voor de Regio Deal FoodValley.

Transformatie van de regio Parkstad Limburg
Parkstad Limburg heeft te maken met een urgente, meervoudige opgave in de vorm van achterstanden in de sociaal-fysieke leefomgeving en ruimtelijk-economische structuur. Deze zijn het gevolg van de mijnsluitingen in de jaren zestig en zeventig en daarbovenop een sterke bevolkingsdaling in de jaren negentig. Daardoor zijn de benodigde herstructureringen onrendabel en blijft marktinitiatief uit. Vooral in de verdichte stedelijke gebieden is er sprake van hardnekkige problemen op het gebied van armoede, opleidingsniveau, gezondheid, veiligheid, afstand tot de arbeidsmarkt, schulden, vergrijzing en retail. In een te sluiten Regio Deal wil het kabinet met een brede publieke en

private coalitie in de regio afspraken maken over een duurzame aanpak van de achterstanden om samen met de inwoners een duurzame en levenskrachtige regio te realiseren. Mede door voort te bouwen op bestaande impulsen als IBA-Parkstad en grensoverschrijdende samenwerking met de regio Aken. Aanvullend op het voorstel zal in een te sluiten Regio Deal extra inspanning geleverd moeten worden op sociaal-economische structuurversterking, arbeidsmarkt en het bestrijden van ondermijnende criminaliteit. Versterking van de regionale samenwerking en uitvoeringskracht zijn aandachtspunten daarbij. Het kabinet reserveert maximaal €40 miljoen voor de Regio Deal Transformatie van de regio Parkstad Limburg.

Midden- en West-Brabant Makes and Moves
De ambitie is om met deze uit te werken Regio Deal de huidige kwaliteit van leven, de welvaart, het welzijn en de gezonde leefomgeving voor alle inwoners van Midden- en West-Brabant te doen vergroten en de huidige economische positie op de maakindustrie en logistiek te behouden en te verbeteren. Belangrijke thema's daarbij zijn een vernieuwing van de wijze waarop we grond bewerken en hulpstoffen verbouwen en telen, het versneld geven van een commodity-toepassing aan vernieuwbare materialen om verspilling, vervuiling en gebruik van fossiele stoffen te verminderen, de manier waarop we goederen verplaatsen slimmer en duurzamer maken en het aantrekken, benutten en behouden van menselijk kapitaal, kennis en ondernemerschap. Rijk en regio gaan samen aan de slag om met name het MKB in de maakindustrie en de logistiek slimmer, duurzamer en circulair te maken. Het kabinet reserveert maximaal € 10 mln. voor de Regio Deal Midden- en West-Brabant Makes and Moves.

Bodemdaling Groene Hart
Bodemdaling is een brede maatschappelijke opgave die invloed heeft op de leefbaarheid in landelijk gebied en stedelijk gebied, op ons cultuurhistorisch erfgoed, op het onderhoud van de infrastructuur en CO_2-uitstoot. Het Rijk wil samen met een brede coalitie in het Groene Hart aan de slag om gezamenlijk kennis omtrent bodemdaling verder te ontwikkelen, door middel van innovatie en experimenteren. Met deze deal beogen we de krachten van de betrokken overheden, bedrijfsleven en kennisinstellingen te bundelen om innovatieve oplossingen te vinden en handelingsperspectief te bieden in de transitie van het bodemgebruik. Rijk en regio werken met deze Regio Deal samen aan nationale kennisontwikkeling met testsites in het Groene Hart, vernieuwd ondernemerschap voor agrarische bedrijven, CO_2-reductie en toekomstbestendig bouwen en wonen in het veengebied. Het kabinet reserveert maximaal € 10 mln. voor de Regio Deal Bodemdaling Groene Hart.

Noordelijk Flevoland
Het Rijk gaat samen met de provincie Flevoland, gemeenten, onderwijs- en kennisinstellingen en andere publieke en private partijen werken aan een Regio Deal om het woon-, werk- en leefmilieu in Noordelijk Flevoland te verbeteren. Noordelijk Flevoland staat voor een aantal uitdagingen, o.a. op het gebied van economie en werkgelegenheid, fysieke leefomgeving, veiligheid en sociale cohesie. Met de Regio Deal worden deze thema's integraal aangepakt. Centraal staat het toekomstbesteding maken van het maritiem cluster rondom Urk, gelet op de grote economische en maatschappelijke betekenis hiervan voor Noordelijk Flevoland.

Rijk en regio werken met de Regio Deal aan initiatieven en projecten voor infrastructuur en haven, IJsselmeervisserij, innovatie, smart mobility, werk & talent en veiligheid en het tegengaan van ondermijnende criminaliteit. Het kabinet reserveert maximaal € 15 mln. voor de Regio Deal Noordelijk Flevoland.

ZaanIJ en de wijken duurzaam verbonden in de metropoolregio
De Metropoolregio Amsterdam kent een sterke economische groei, maar niet iedereen in dit gebied profiteert van de brede welvaart. Oorzaken hiervan liggen in sociaal economische problemen (zoals werkloosheid en opleidingsniveau), fysieke knelpunten (bijvoorbeeld onvoldoende kwaliteit van woningvoorraad en verbindingen) en problemen met leefkwaliteit, gezondheid en ondermijnende criminaliteit. De opgave ZaanIJ concentreert zich op het grensvlak van de gemeenten Zaanstad, Oostzaan en Amsterdam. Met een Regio Deal willen Rijk en regio samen werken aan het verbeteren van de leefomgeving, het bevorderen van gezondheid en de kwaliteit van natuur in dit gebied via investeringen in recreatieve en groenblauwe verbindingen (fiets/water) en aan het vergroten van ontplooiingskansen voor jongeren in de kwetsbare wijken, in een meervoudige aanpak met ook aandacht voor ondermijnende criminaliteit. De verbinding tussen stedelijk en landelijk gebied is een belangrijk aandachtspunt in de deal. Het kabinet reserveert maximaal € 7,5 mln. voor de Regio Deal ZaanIJ en de wijken duurzaam verbonden in de metropoolregio.

Den Haag Zuid-West
Samen met de gemeente Den Haag, woningbouwcorporaties, bedrijfsleven en onderwijs- en kennisinstellingen wil het Rijk met een Regio Deal investeren in het versterken van de brede welvaart en de toekomst van Den Haag Zuid-West. Het gebied Den Haag Zuid-West kent een grote, meervoudige sociaal-economische problematiek: armoede, schulden, polarisatie en opgroeiende kansarme jongeren in een sociaal zwakke omgeving. Daarnaast is er ook een duidelijke ruimtelijke/fysieke opgave. Deze brede opgave vraagt nadrukkelijk om een integrale aanpak om de weerbaarheid en veerkracht van het gebied te kunnen versterken. Rijk en regio werken in deze te ontwikkelen Regio Deal samen aan initiatieven gericht op scholing, veiligheid, werk en daarmee het vergroten van de (arbeids-)participatie om het sociaal welbevinden en de brede welvaart in Den Haag Zuid-West te versterken. Het kabinet reserveert maximaal € 7,5 mln. voor de Regio Deal Den Haag Zuid-West.

Cofinanciering
Bij het sluiten van een Regio Deal is betrokkenheid van alle partijen van groot belang. Dit komt onder meer tot uiting in de randvoorwaarde van cofinanciering. De middelen uit de Regio Envelop zijn een vliegwiel voor investeringen door de regio. De hierboven beschreven bedragen zijn maximaal 50% van de totale financiële omvang van de Regio Deal. In de uit te werken deals wordt verkend of er een koppeling kan worden gemaakt met andere financieringsbronnen, vanuit bijvoorbeeld de EU-fondsen, het toekomstige Invest-NL of departementen.

Vervolgstappen
De komende maanden gaan het Rijk en de geselecteerde regio's samen aan de slag om deze voorstellen uit te werken tot Regio Deals. Bij het sluiten van de

deals zal inzichtelijk worden gemaakt welke definitieve financiële bijdrage aan een Regio Deal uit de Regio Envelop zal worden toegekend en hoe dit in jaartranches zal worden verdeeld. In de Regio Deals zullen ook afspraken worden gemaakt ten aanzien van de doelen, aanpak en resultaten, de governance en monitoring. Mijn streven is dat deze Regio Deals uiterlijk in het voorjaar van 2019 zijn ondertekend. Uiteraard kunnen deals waar eerder overeenstemming over wordt bereikt, ook eerder in 2019 worden ondertekend. De Regio Deals zullen, wanneer zij zijn ondertekend, worden gepubliceerd en uw Kamer zal daarover worden geïnformeerd.

In heel Nederland is met de uitvraag van het kabinet een beweging op gang gekomen die allemaal ten doel hebben de regio te versterken. Ondanks dat het niet mogelijk is met alle aangemelde voorstellen een Regio Deal te sluiten, hebben de initiatiefnemers hiermee aangegeven te willen investeren in de regio. Alle aanmelders van een voorstel zullen schriftelijk op de hoogte worden gebracht, waarbij per brief zal worden ingegaan op de redenen waarom het Rijk er op dit moment niet voor kiest het voorstel verder uit te werken tot een Regio Deal.

De lessen en ervaringen uit deze tranche zullen worden meegenomen bij de voorbereiding van de volgende tranche. Ik zal uw Kamer op een nader moment informeren over deze lessen en over de volgende tranche Regio Deals.

Tot slot
De Regio Deals hebben de motivatie om in Nederland samen aan de slag te gaan verder aangewakkerd. Ik kijk uit naar de komende periode waarin Rijk en regio met elkaar om tafel gaan om concrete plannen uit te werken om de regio’s en de brede welvaart in Nederland te versterken.

Carola Schouten
Minister van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit

Maandelijks MRA Raads- en Statenleden Bericht (**editie 22 – 18 december 2018)**

Geachte Raadsleden en Statenleden van de Metropoolregio Amsterdam,

Met deze maandelijkse brief informeren wij u graag in het kort over actuele ontwikkelingen van de samenwerking in de Metropoolregio Amsterdam (MRA).

Het maandelijkse Bericht wordt ook gearchiveerd op de MRA-website.

Nieuws uit de Metropoolregio Amsterdam

- Regionaal Skillsakkoord ondertekend
- Metropoolregio Amsterdam gaat met Job Cohen het landschap in
- Circulair Noordzeekanaalgebied komt van de grond
- Tony's bouwt chocoladefabriek met achtbaan in Zaanstad
- Metropoolregio Amsterdam lanceert website 'MRA Duurzaam'

Langetermijn-agenda en MRA-Jaarplanning 2019-2021
Op de MRA-website staat bij de Regiegroep van 10 oktober de langetermijn-agenda.
Tevens de jaarplanning voor de komende jaren (versie 20 november 2018). Deze jaarplanning met overleggen, bijeenkomsten en conferenties wordt bijgewerkt wanneer dat wenselijk is.

Geüpdatete 45 actiepuntenlijst en de MRA Agenda
De geüpdatete versie van de MRA Agenda kunt u downloaden via de MRA-website. Dat geldt ook voor de laatste update van de stand van zaken van de 45 actiepunten (per 25 oktober 2018).

Bestuurders in de MRA Agendacommissie en de Platforms
De leden van de Regiegroep en de agendacommissie zijn bekend. Daarnaast telt de MRA drie platforms: Ruimte, Economie en Mobiliteit. Deze zijn samengesteld uit wethouders en gedeputeerden. Onder het platform Ruimte vallen de portefeuillehoudersoverleggen Wonen, Duurzaamheid en Landschap. Na de recente gemeenteraadsverkiezingen zijn er enkele mutaties binnen de platforms en de portefeuillehoudersoverleggen. Wie in welk platform zit, is vermeld op de MRA-website: www.metropoolregioamsterdam.nl.

Middels deze brief hopen wij u voor dit moment voldoende te hebben geïnformeerd.
Het volgende 'MRA Raads- en Statenleden Bericht' verschijnt eind volgende maand.

Met vriendelijke groet,
Rijk van Ark
Directeur MRA Bureau

*) De 36 deelnemers van de MRA zijn de gemeenten Aalsmeer, Amstelveen, Diemen, Haarlemmermeer, Ouder-Amstel, Uithoorn, Amsterdam, Almere, Lelystad, Blaricum, Gooise Meren, Hilversum, Huizen, Laren, Weesp, Wijdemeren, Beverwijk, Heemskerk, Uitgeest, Velsen, Beemster, Edam-Volendam, Landsmeer, Oostzaan, Purmerend, Waterland, Wormerland, Zaanstad, Bloemendaal, Haarlem, Haarlemmerliede en Spaarnwoude, Heemstede, Zandvoort, de provincies Noord-Holland en Flevoland, en de Vervoerregio Amsterdam.
**) De 7 regio's zijn: Almere-Lelystad, Amstelland-Meerlanden, Amsterdam, Gooi en Vechtstreek, IJmond, Zaanstreek-

Waterland en Zuid-Kennemerland.

Dit digitale ’MRA Raads- en Statenleden Bericht’ verschijnt maandelijks, met uitzondering van de zomermaanden.

Maandelijks MRA Raads- en Statenleden Bericht (**editie 22 – 18 december 2018)**

Geachte Raadsleden en Statenleden van de Metropoolregio Amsterdam,

Met deze maandelijkse brief informeren wij u graag in het kort over actuele ontwikkelingen van de samenwerking in de Metropoolregio Amsterdam (MRA).

Het maandelijkse Bericht wordt ook gearchiveerd op de MRA-website.

Nieuws uit de Metropoolregio Amsterdam

- Regionaal Skillsakkoord ondertekend
- Metropoolregio Amsterdam gaat met Job Cohen het landschap in
- Circulair Noordzeekanaalgebied komt van de grond
- Tony's bouwt chocoladefabriek met achtbaan in Zaanstad
- Metropoolregio Amsterdam lanceert website 'MRA Duurzaam'

Langetermijn-agenda en MRA-Jaarplanning 2019-2021
Op de MRA-website staat bij de Regiegroep van 10 oktober de langetermijn-agenda.
Tevens de jaarplanning voor de komende jaren (versie 20 november 2018). Deze jaarplanning met overleggen, bijeenkomsten en conferenties wordt bijgewerkt wanneer dat wenselijk is.

Geüpdatete 45 actiepuntenlijst en de MRA Agenda
De geüpdatete versie van de MRA Agenda kunt u downloaden via de MRA-website. Dat geldt ook voor de laatste update van de stand van zaken van de 45 actiepunten (per 25 oktober 2018).

Bestuurders in de MRA Agendacommissie en de Platforms
De leden van de Regiegroep en de agendacommissie zijn bekend. Daarnaast telt de MRA drie platforms: Ruimte, Economie en Mobiliteit. Deze zijn samengesteld uit wethouders en gedeputeerden. Onder het platform Ruimte vallen de portefeuillehoudersoverleggen Wonen, Duurzaamheid en Landschap. Na de recente gemeenteraadsverkiezingen zijn er enkele mutaties binnen de platforms en de portefeuillehoudersoverleggen. Wie in welk platform zit, is vermeld op de MRA-website: www.metropoolregioamsterdam.nl.

Middels deze brief hopen wij u voor dit moment voldoende te hebben geïnformeerd.
Het volgende 'MRA Raads- en Statenleden Bericht' verschijnt eind volgende maand.

Met vriendelijke groet,
Rijk van Ark
Directeur MRA Bureau

*) De 36 deelnemers van de MRA zijn de gemeenten Aalsmeer, Amstelveen, Diemen, Haarlemmermeer, Ouder-Amstel, Uithoorn, Amsterdam, Almere, Lelystad, Blaricum, Gooise Meren, Hilversum, Huizen, Laren, Weesp, Wijdemeren, Beverwijk, Heemskerk, Uitgeest, Velsen, Beemster, Edam-Volendam, Landsmeer, Oostzaan, Purmerend, Waterland, Wormerland, Zaanstad, Bloemendaal, Haarlem, Haarlemmerliede en Spaarnwoude, Heemstede, Zandvoort, de provincies Noord-Holland en Flevoland, en de Vervoerregio Amsterdam.
**) De 7 regio's zijn: Almere-Lelystad, Amstelland-Meerlanden, Amsterdam, Gooi en Vechtstreek, IJmond, Zaanstreek-

Waterland en Zuid-Kennemerland.

Dit digitale ’MRA Raads- en Statenleden Bericht’ verschijnt maandelijks, met uitzondering van de zomermaanden.

Overzicht voortgang voorstellen uit motie 2017-110

Stand van zaken december 2018

In bijgaand overzicht wordt weergegeven hoe de stand van zaken is ten aanzien van de beleidsinitiatieven die zijn genomen ter uitvoering van motie 2017-110.

	Omschrijving voorstel	**Financieel beslag**
1	Structurele financiering uitvoering Visie Waterrecreatie	2,00 miljoen per jaar
Voortgang: dit vraagstuk speelt pas na 2019		
2	Bodemdaling veenweidegebieden	1,58 miljoen
Voortgang: Binnen het kader van dit voorstel gaat het om twee activiteiten: het tegengaan van bodemdaling en het realiseren van ecologische oevers. Ten aanzien van **bodemdaling** kan het volgende gemeld worden: Voorjaar 2018 is het spoorboekje bodemdaling veenweiden 2018-2019 door GS vastgesteld en besproken in de Statencommissie NLWM. Het Innovatieprogramma Veen is in uitvoering gegaan op de locatie Nauerna en bij een veehouder in Assendelft. De Taskforce Bodemdaling is gestart. Er is € 1 miljoen beschikbaar gesteld voor het Innovatieprogramma Veen. €330.000 is bestemd voor het inhuren van mensen om het programma bodemdaling verder uit te werken. En er is € 250.000,- geoormerkt voor de aanleg van natuurvriendelijke oevers langs provinciale vaarwegen. Naar verwachting wordt het bedrag in 2019 geheel besteed. Conform het spoorboekje hebben GS in het najaar van 2019 een document met “richtinggevende uitspraken bodemdaling veenweidegebieden” vastgesteld en dit ter bespreking aan de Statencommissie NLWM (d.d. 3 december) gestuurd. Ten aanzien van de aanleg van **natuurvriendelijke oevers** kan het volgende gemeld worden: Uit de motie 110-gelden is in totaal € 500.000,- geoormerkt voor de aanleg van natuurvriendelijke oevers in provinciale vaarwegen: € 250.000,- uit het budget voor dit project, aangevuld met € 250.000,- uit het budget voor het hieronder genoemde programma Natuurinclusieve landbouw. Een en ander is verwerkt in de Zomernota 2018 en in de begroting 2019. Het bedrag van € 500.000,- wordt in 2019 besteed. Het bedrag is bestemd voor de aanleg van natuurvriendelijke oevers in de Schermerringvaart, de Huigenvaart en Beverkoog. In 2019 zal in totaal 13 kilometer natuurvriendelijke oevers worden aangelegd. Deze natuurvriendelijke oevers zijn opgenomen in de *Kansenkaart natuurvriendelijke oevers provinciale vaarwegen*, die in februari 2018 aan PS is voorgelegd.		
3	Gezonde leefomgeving	2,6 miljoen
Voortgang: Binnen het kader van dit voorstel gaat het om drie activiteiten: het monitoren van luchtkwaliteit, het terugdringen van geluidsoverlast en het stimuleren van stiltegebieden, en fietsbeleid. Ten aanzien van de **monitoring van luchtkwaliteit** is een bedrag toegewezen van € 1 miljoen. Deze middelen zijn reeds ingezet en besteed aan inhuur van RIVM, GGD, Smart City Haarlem en TNO/ECN. De provincie Noord-Holland gaat in 2019 meetapparatuur aanschaffen. Naar verwachting gaat het budget volledig worden besteed. PS is hier reeds over geïnformeerd. Een update volgt eind dit jaar.		

Ten aanzien van het **terugdringen van geluidsoverlast en het stimuleren van stiltegebieden** zijn in totaal € 1,2 miljoen uitgetrokken voor stil asfalt (€ 500.000 voor de periode 2018-2023), gevelmaatregelen (€ 600.000) en extra handhaving (structureel €100.000 per jaar). Deze middelen zijn nog niet ingezet. Een en ander is momenteel in voorbereiding: het Actieplan Geluid is kortgeleden vastgesteld in PS. Besteding geld gaat vanaf 2019 plaatsvinden. Naar verwachting gaat het budget volledig worden besteed. Ook hierover is PS reeds geïnformeerd.

Ten aanzien van het **fietsbeleid** is in totaal € 600.000 beschikbaar.
Het budget voor extra impuls fietsbeleid is nadrukkelijk gekoppeld aan de in studiefase opgenomen fietsknelpunten (uit de voordracht van april 2017) en doorfietsroutes (kaderbrief 2019). De genoemde projecten zijn eind 2018 daadwerkelijk van start gegaan (in de studiefase). De eerste gesprekken met stakeholders zijn opgestart. Aanvankelijk was de verwachting dat een deel van deze kosten al in 2018 zouden worden gemaakt, maar dat is vanwege de extra inzet om te komen tot het Perspectief Fiets niet gelukt . Wij hebben de intentie deze gelden in 2019 voor deze projecten wel in te gaan zetten. Het gaat dus niet om extra subsidie, maar om extra studie – kosten voor het oplossen van **fietsknelpunten**.

4	Startkapitaal MRA landschapsfonds/kwaliteitsbeeld	0,64 miljoen

Voortgang: De financieringsopgave voor het landschap wordt in MRA-verband opgepakt, waarbij Noord-Holland samen met Amsterdam en Zaanstad bestuurlijk trekkende partij is. De investeringsopgave en de beheeropgave worden in beeld gebracht. Gebiedsateliers zijn in voorbereiding om de effecten van majeure ruimtelijke opgaven op cultuurhistorische, recreatieve en ecologische waarden in beeld te brengen. In 2019 worden, onder regie van bestuurlijk bemiddelaar Job Cohen en op basis van de uitkomsten van deze gebiedsateliers, investeringsopgaven en financieringsconstructies in beeld gebracht. Daarnaast wordt, ten behoeve van de Omgevingsverordening en in opdracht van ons college (besluit van 13 maart 2018), gezocht naar vereenvoudiging van de provinciale planologische beschermingsregimes voor het landschap, inclusief een beschrijving van de wezenlijke kenmerken en waarden van deze landschappen.

Voor de inhuur van benodigde expertise zijn procesmiddelen nodig. Hiervoor kan tevens gebruik gemaakt worden van geld uit de MRA-begroting. Voor 2018 is hier bovenop nog ca € 120.000 nodig van de middelen de op basis van motie 110 beschikbaar zijn gesteld. Omdat een deel van de activiteiten in 2019 plaats zal vinden, komt een deel van het geoormerkte bedrag dan tot besteding. De verwachting is dat in 2019 het volledige bedrag zal zijn benut voor:

- Inhuur van de hierboven genoemde bemiddelaar
- Inhuur van expertise over financieringsconstructies en verdieping van benoemde investerings- en beheeropgaven
- Uitwerking van wezenlijke kenmerken en waarden van provinciale landschappen, ten behoeve van de omgevingsverordening (€150.000)

PS zijn hierover op hoofdlijnen geïnformeerd via de MRA-begroting 2019. Begin 2019 begint de heer Cohen als bestuurlijk bemiddelaar. Begin maart 2019 worden GS op hoofdlijnen over de uitkomsten van de gebiedsateliers geïnformeerd. In april/mei 2019 zullen ook raads- en statenleden in een brede bijeenkomst worden geïnformeerd.

5	Natuurdoeleinden	0,9 miljoen
Voortgang: Dit voorstel is uitgewerkt door het beschikbaar stellen van een bedrag van € 450.000 structureel en € 50.000 voor twee opeenvolgende jaren. Deze middelen zijn bedoeld voor intensivering van het toezicht in resp. natuurgebieden en stiltegebieden. Deze middelen worden in de komende maanden aan resp. de terreinbeherende organisaties (SBB, NM, GNR, LNH) en de RUD Noord-Holland Noord beschikbaar gesteld.		
6	Natuurinclusieve landbouw	1,0 miljoen
Voortgang: Van het hiervoor ter beschikking gestelde bedrag van € 1,0 miljoen is € 250.000 overgeheveld t.b.v. natuurvriendelijke oevers (zie toelichting hiervoor). Van het resterende bedrag van € 750.000 is momenteel ongeveer € 100.000 uitgegeven. Omdat voor de uitvoering van het programma aanvullende personele inzet moest worden georganiseerd, is deze uitvoering na de zomer van 2018 daadwerkelijk gestart. Inmiddels zijn veel activiteiten in gang gezet; de verwachting is dat medio 2019 het budget grotendeels is besteed.		
7	Versterking kwaliteit en integriteit lokaal bestuur	0,8 miljoen
Voortgang: Na een fase van voorbereiding is het project *Versterking Kwaliteit & Integriteit Lokaal Bestuur* in september 2018 van start gegaan. Na een rondgang bij de belangrijkste stakeholders ligt het plan van aanpak nu voor bij de opdrachtgever (de CdK). Mogelijkheden worden onderzocht om aan te sluiten bij bestaande initiatieven. Er wordt in kaart gebracht welke partners kunnen meehelpen met het opstellen van een Provinciaal Weerbaarheidsbeeld. Buiten de personele kosten is het grootste deel van het budget nog beschikbaar. Momenteel overwegen we om mee te doen aan het BZK-project *landelijke impuls Vakantieparken*. daar zouden we in cofinanciering een bijdrage van 25.000 euro willen leveren om van de vakantieparken in Noord-Holland een ondermijningsscan te laten maken. De intentie is om de resterende gelden in 2019 in te zetten. Dat zal voor een deel afhangen van de kosten van het Provinciaal Weerbaarheidsbeeld en de status van de ondermijningsbeelden bij RIEC Noord-Holland. Daarover ontstaat op korte termijn meer duidelijkheid. Voor wat betreft het informeren over de voortgang zal driemaal een rapportage worden gestuurd aan de CdK. Op basis daarvan kunnen GS en PS nader worden geïnformeerd over de voortgang.		
8	Restauratie Rijksmonumenten	4,4 miljoen
Voortgang: In het kader van motie 110 is voor de jaren 2018 en 2019 jaarlijks een bedrag van € 2,2 miljoen euro beschikbaar gesteld en in vervolg op motie 110 is in de kaderbrief voor 2020 en 2021 eenzelfde bedrag jaarlijks beschikbaar gesteld om het subsidieplafond van 4,7 miljoen beschikbaar te houden. De € 2,2 miljoen voor 2018 blijkt niet nodig te zijn omdat de korting op de rijksmiddelen niet al in 2018 maar pas in 2019 wordt geeffectueerd. GS hebben PS hiervan reeds op de hoogte gebracht en aangegeven met een alternatieve bestemming van de eerste € 2.2 miljoen in het cultuurveld te komen. De tweede € 2.2 miljoen voor 2019 wordt geheel voor het doel restauratie Rijksmonumenten aangewend en zal geheel worden verplicht.		
9	Versnellen woningbouwproductie	7,72 miljoen

Voortgang: Het geld is toegevoegd aan het Uitvoeringsprogramma Binnenstedelijk Bouwen en Versnellen Woningbouw. Vanuit dat project zijn voorbereidingen getroffen om de flexibele schil (inclusief gebiedsontwikkelingsteams) in te stellen. De fiscale en juridische aspecten die hierbij komen kijken, vereisten een langere voorbereiding dan voorzien. Inmiddels is de flexibele schil (inclusief gebiedsontwikkelingsteams) opgezet en vanaf oktober is via de flexibele schil de eerste planeconoom in Zaanstad van start gegaan. Momenteel wordt er aan gewerkt om nog 3 functies in Zaanstad en twee in Amstelveen in te vullen. Daarnaast lopen er gesprekken met andere geïnteresseerde gemeenten om de flexibele schil en/of gebiedsontwikkelingsteams in te zetten.

Voor de flexibele schil (inclusief gebiedsontwikkelingsteams) is een subsidieaanvraag ingediend, waarna hiervoor € 2,7 miljoen wordt ingezet (€ 700.000 voor de inrichting en in stand houding van de flexibele schil, € 2 miljoen voor de cofinanciering van gebiedsontwikkelingsteams).

Naast de inzet van de flexibele schil kunnen er aanvragen worden gedaan voor projectgerichte maatregelen. De eerste aanvraag voor het versnellen van een woningbouwproject betreft een financiële bijdrage aan het project het Koepelterrein in Haarlem, waarmee dit project kan worden versneld. Door de gemeenten en corporaties wordt nu alle benodigde informatie in beeld gebracht, zodat de aanvraag begin 2019 kan worden ingediend en GS hierover een besluit kunnen nemen.

Daarnaast lopen er gesprekken over het inzetten van de gelden voor twee projecten in Zaanstad (Kogerveld en omgeving station Zaandam) en wordt er met het Ministerie van BZK gesproken over het koppelen van een deel van dit budget aan inzet van het Transformatiefonds van het Rijk. Door een bijdrage te doen, kan een deel van dit Transformatiefonds in Noord-Holland ingezet worden. In Noord-Holland Noord vinden ook gesprekken plaats om concrete projecten te bepalen waarvoor de gelden ingezet kunnen worden. Daarvoor is zeker belangstelling. De verwachting is dat het restantbudget in 2019 grotendeels besteed zal worden.

PS zijn na het zomerreces in een notitie reeds geïnformeerd over de voortgang in de MRA. In november hebben PS een voortgangsnotitie over NHN ontvangen, waarbij tevens een korte update over de MRA is gevoegd.

10	Duinpolderweg	25 miljoen

Voortgang: De PlanMERfase is zo goed als afgerond; nu start de planuitwerkingsfase, waarin in elk geval een projectMER gemaakt wordt. Beraadslaging in de commissie M&F heeft plaatsgevonden op 26 november 2018. De 25 miljoen euro die ten behoeve van dit project beschikbaar is, is een geoormerkte toevoeging aan het fonds infrastructuur, bedoeld voor de uiteindelijke realisatie van het project (investeringseuro's). De directe betekenis van dit bedrag voor dit moment zit in het feit dat de provincie Noord-Holland daarmee zijn financieel partnerschap duidelijk maakt. Het geheel aan geldmiddelen blijft (gelabeld) staan tot realisatiedatum (planning wordt op dit moment verfijnd). Realisatie wordt niet verwacht voor 2024. In de afronding van de PlanMERfase, de bespreking van motie 110 en de zomernota zijn alle financiële consequenties aan de orde geweest in GS en PS. Deze stonden ook vermeld in de financiële bijlage van het GS-besluit van 26 juni 2018.

11	Energietransitie	24,36 miljoen

Voortgang: Er is begin september een uitgebreide brief uitgegaan over de stand van zaken en inhoud van projecten van energietransitie binnen motie 110. De voortgang die de provincie Noord-Holland ten aanzien van dit thema kan boeken, is in sterke mate afhankelijk van de uitkomsten van de nog te sluiten bestuurs- en maatschappelijke akkoorden met het Rijk en de mate waarin de relevante onderwerpen voor Noord-Holland daarin geregeld worden. Onderwerpen waaraan binnen dit kader gewerkt wordt, betreffen geothermie, klimaatadaptatie, Green Deal CO2 (Solar Lab). Het bedrag dat daarvoor is uitgetrokken is € 24,36 miljoen.

Voor wat betreft de CO2 projecten wachten we op het oordeel van Brussel over staatssteun. Naar verwachting kan hierover nog dit jaar een besluit genomen worden. De subsidieaanvraag voor Solar Lab is binnen en in behandeling.

Ten aanzien van **geothermie** kan worden gemeld dat de provincie Noord-Holland in onderhandeling is met het Rijk over een onderzoeksprogramma dat per 2019 gaat worden uitgevoerd. Er is inmiddels € 150.000,- besteed aan de inhuur van expertise. Het grootste deel van het geld wordt naar het Rijk (EBN) overgemaakt na ondertekening van de overeenkomst (eind 2018/begin 2019). Daarnaast houden we nog geld over voor het opzetten van een projectorganisatie (in 2019). De verwachting is dat het voor geothermie beschikbare deelbudget (van € 4 miljoen) volledig wordt besteed.

Ten aanzien van **klimaatadaptatie** werkt de provincie Noord-Holland aan de pilot ‘vitaal en kwetsbaar’ die onderdeel is van het Deltaprogramma Ruimtelijke adaptatie. Het Deltaplan Ruimtelijke Adaptatie is een gezamenlijk plan van gemeenten, waterschappen, provincies en het Rijk dat de aanpak van wateroverlast, hittestress, droogte en de gevolgen van overstromingen versnelt en intensiveert. Op dit moment worden bij deze pilot evacuatiescenario’s ontwikkeld, waaraan, behalve de provincie Noord-Holland, ook het waterschap HHNK, Rijkswaterstaat en de veiligheidsregio’s boven het Noordzeekanaalgebied aan meewerken. Tevens wordt er voor het MRA-gebied een plan van aanpak opgesteld over het thema ‘vitaal en kwetsbare infrastructuur en klimaatverandering’. Daarbij zijn het waterschap, Rijkswaterschap en gemeenten betrokken.
Middelen zijn ingezet voor de ROR en Vitaal en kwetsbaar. Er is een voorstel in voorbereiding voor pilots, die worden waarschijnlijk eind 2018 aanbesteed. Nieuw is de aandacht voor het vraagstuk van droogte en zoetwaterbeheer. Dit thema wordt nieuw opgepakt vanwege de droogte in de afgelopen zomer (voor een bedrag van waarschijnlijk € 50.000).
De resultaten van deze pilots zullen eind 2019 worden verwacht.

Provincie Noord-Holland

POSTBUS 3007 2001 DA HAARLEM

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

INGEKOMEN 12 DEC. 2018

Gedeputeerde Staten
Uw contactpersoon
Dr. J.J. van den Berg
BEL

Telefoonnummer +31235144076
bergjj@noord-holland.nl

Betreft: Voortgang uitvoering motie 110 aanvullende initiatieven coalitieakkoord

Verzenddatum
12 DEC. 2018

Kenmerk
1145777/1145839

Uw kenmerk

Geachte leden,

In uw vergadering van 6 november 2017 heeft u motie 110 aangenomen. In deze motie constateerde u dat de uitvoering van het coalitieakkoord *Ruimte voor Groei* goed op weg is, maar dat er inmiddels een nieuwe regeerakkoord is dat financiële gevolgen voor de provincie zal hebben.

Tegen die achtergrond verzocht u ons College om zo spoedig mogelijk inzicht te verschaffen in de op dat moment bekende gevolgen van het regeerakkoord, en de financiële mogelijkheden die uit een doorlichting van bestaande reserves en voorzieningen voortkomen.

Ter uitvoering van deze motie heeft ons College een reeks beleidsinitiatieven voorgesteld. Deze voorstellen, die in totaal een financieel beslag hebben van 69 miljoen euro, richten zich op de terreinen van waterrecreatie, infrastructuur, terugdraaien bodemdaling in veenweidegebieden, ecologische oevers, handhaving in natuur- en stiltegebieden, fietsinfrastructuur en versterking van de regionale (duurzame) economie door aanleg van snel internet en CO2-leidingen. De voorstellen zijn bedoeld om nog in deze bestuursperiode tot uitvoering te komen.

Postbus 3007
2001 DA Haarlem
Telefoon (023) 514 3143
Fax (023) 514 3030

Houtplein 33
2012 DE Haarlem
www.noord-holland.nl

Ons College vindt het van belang u te informeren over de voortgang van de voorstellen, en biedt u daartoe bijgaand overzicht aan. Het overzicht laat zien dat het merendeel van de beleidsinitiatieven inmiddels in gang is gezet, waarbij wordt aangegeven om welke activiteiten het dan gaat.

Hoogachtend,

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,

provinciesecretaris
R.M. Bergkamp

voorzitter
J.W. Remkes

1 bijlage:

- Overzicht voortgang aanvullende initiatieven van motie 2017-110.

Provincie Noord-Holland

POSTBUS 3007 | 2001 DA HAARLEM

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

INGEKOMEN 11 DEC. 2018

Bijlage:
- Verslag werkbezoek gedeputeerde aan het UNESCO-werelderfgoed 'Historisch centrum Wenen'.

Gedeputeerde Staten
Uw contactpersoon
mw. N.C. van Goor
BEL/IOT

Telefoonnummer +31235143595
goorn@noord-holland.nl

Verzenddatum

11 DEC. 2018

Kenmerk
1115137/ 1149629

Uw kenmerk

Betreft: Verslag werkbezoek Werelderfgoed Wenen

Geachte leden,

Ter uitvoering van art. 167, tweede lid, van de Provinciewet (inzake de actieve informatieplicht) brengen wij u het volgende besluit van ons college ter kennis:

1. Kennis te nemen van het verslag van het werkbezoek van de gedeputeerde Stelling van Amsterdam aan het werelderfgoed 'Historisch centrum Wenen' in het kader van het Europees jaar van het Cultureel Erfgoed;
2. PS te informeren door middel van bijgaande brief.

Op 1-2 november 2018 heeft de gedeputeerde Stelling van Amsterdam een werkbezoek gebracht aan het UNESCO-werelderfgoed 'Historisch centrum Wenen', in het kader van het Europees jaar van het Cultureel Erfgoed.
Op 3 oktober 2018 hebben wij u per brief van dit reisvoornemen op de hoogte gebracht en u toegezegd te zijner tijd een verslag van dit werkbezoek toe te sturen.
Bijgaand treft u het verslag van dit werkbezoek aan.

Hoogachtend,
Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,

provinciesecretaris R.M. Bergkamp

voorzitter J.W. Remkes

Postbus 3007
2001 DA Haarlem
Telefoon (023) 514 3143

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

Verslag werkbezoek gedeputeerde J. Geldhof aan het UNESCO-werelderfgoed 'Historisch centrum Wenen' in het kader van het Europees jaar van het Cultureel Erfgoed (1-2 november 2018).

1. Inleiding

   Gedeputeerde Geldhof heeft op uitnodiging van de projectorganisatie van het Europees jaar van het Cultureel Erfgoed op 1 en 2 november 2018 een werkbezoek gebracht aan het UNESCO-werelderfgoed 'Historisch centrum Wenen'.
   Vier Nederlandse werelderfgoederen kregen dit najaar de gelegenheid om in het kader van het Europees jaar van het Cultureel Erfgoed een werkbezoek te brengen aan een collega-werelderfgoed om met hen een relevant vraagstuk te bespreken.
   De Stelling van Amsterdam is op werkbezoek gegaan bij het UNESCO-werelderfgoed 'Historisch centrum Wenen'. De Grachtengordel Amsterdam is op bezoek geweest bij het UNESCO-werelderfgoed Edinburgh (Schotland), het Woudagemaal heeft een bezoek gebracht aan het UNESCO-werelderfgoed Rhätische spoorweg (grens Zwitserland/Italië) en het toekomstig werelderfgoed de Koloniën van Weldadigheid zijn op bezoek geweest bij het sinds 2017 op de werelderfgoedlijst geplaatste Lake District in Engeland.
   De reden dat de Stelling van Amsterdam voor Wenen heeft gekozen is dat het 'historisch centrum Wenen', dat sinds 2001 op de werelderfgoedlijst staat, in 2017 op de lijst van bedreigd werelderfgoed is geplaatst door UNESCO.
   Bespreekpunten tijdens het werkbezoek waren onder meer de redenen waarom Wenen op de lijst van bedreigd werelderfgoed is geplaatst, wat daar qua proces aan vooraf ging, hoe de contacten met ICOMOS en UNESCO verlopen, nu maar ook in het verleden, en hoe de samenwerking/relatie is tussen de staat Oostenrijk (als State Party/contactpersoon voor UNESCO) en de stad Wenen (als siteholder/eerstverantwoordelijke voor het werelderfgoed).
   De gedeputeerde werd op haar werkbezoek vergezeld door een ambtenaar (sitemanager van de Stelling van Amsterdam). De reis (incl. verblijfkosten) werd voor beiden betaald vanuit de projectorganisatie 'Europees jaar van het Cultureel Erfgoed'.

2. Programma

   Op donderdag 1 november is de gedeputeerde eind van de middag naar Wenen afgereisd, in verband met de vroege start van het programma op vrijdag 2 november.
   Op vrijdag 2 november hebben er gesprekken plaats gevonden met de sitemanager van het UNESCO-werelderfgoed 'Historisch centrum Wenen' en met de focal-point (contactpersoon werelderfgoed) van de staat Oostenrijk. Tevens is die dag de werelderfgoedsite, en met name de locatie waar de huidige discussie met ICOMOS/UNESCO zich op toespitst, bezocht.

   In de ochtend vond het overleg met de sitemanager plaats. Hij is in dienst van de stad Wenen. Wenen is siteholder van het werelderfgoed 'historisch centrum Wenen'. De site-manager is verantwoordelijk voor het managen van het betreffende werelderfgoed.
   In het gesprek met de sitemanager kwam aan de orde dat de stad Wenen al vanaf 2009 veelvuldig discussies met UNESCO/ICOMOS heeft gehad over toekomstige ontwikkelingen in of in de nabijheid van het werelderfgoed. Dit betrof onder meer de bouw van een nieuw (ondergronds) treinstation, maar ook meerdere voornemens tot (hoog)bouwprojecten in de nabijheid van het werelderfgoed.
   Naar aanleiding van de diverse bouwplannen is er in september 2012 een Reactive Monitoring Mission vanuit het World Heritage Centre/ICOMOS uitgevoerd voor het werelderfgoed 'historisch centrum Wenen', gevolgd door een tweede Reactive Monitoring Mission door ICOMOS in november 2015.
   Beide missies hebben gerapporteerd dat de Outstanding Universal Value (OUV) van het werelderfgoed wordt bedreigd door:
   - Bebouwing, met name hoogbouwprojecten;
   - Gebrek aan effectiviteit van het besturen/beheren van de site (management);
   - Gebrek aan geschikte middelen voor (controle van) ruimtelijke planning.

   Naar aanleiding van deze missies, heeft ICOMOS meerdere aanbevelingen gedaan. De stad Wenen heeft een aantal van deze aanbevelingen opgevolgd of is momenteel nog bezig deze op te volgen. Zo is er in april 2017 een Heritage Impact Assessment (HIA) opgeleverd voor het project ‚Vienna Ice-Skating Club-Intercontinental Hotel-Vienna Konzerthaus'. Dit is het belangrijkste bouwproject waar de discussie met UNESCO/ICOMOS zich nu op

toespitst. Dit project, waar het om de nieuwbouw van een hotel/woontoren gaat (ter vervanging van een verouderd gebouw), ligt in de nabijheid van een ijsbaan en een concertzaal, welke beiden ook in de planvorming zijn betrokken. Het bouwproject ligt op de rand van de werelderfgoed-site, net grenzend aan de bufferzone. Het hotel/de woontoren betreft hoogbouw.
Zie foto 1, 2 en 3 onderaan verslag.

Wenen heeft in mei 2017, naar aanleiding van vragen van ICOMOS, tevens opheldering gegeven aan UNESCO/ICOMOS betreffende de ruimtelijke planningsinstrumenten welke gelden voor stedelijke ontwikkeling. Volgens nieuwe, door de gemeente Wenen, vastgestelde regels mogen noodzakelijke ontwikkelingen in het stadscentrum van Wenen de OUV van het werelderfgoed niet aantasten en mogen nieuwe hoogbouwprojecten niet hoger worden dan reeds bestaande hoogbouw. Het hoogste bestaande gebouw in of in de nabijheid het werelderfgoed Wenen is momenteel 75 meter.
De hoogbouw bij het project ‚Vienna Ice-Skating Club-Intercontinental Hotel-Vienna Konzerthaus' was oorspronkelijk ook gedacht op 75 meter, maar is inmiddels, naar aanleiding van de ICOMOS-adviezen, bijgesteld naar een bouwhoogte van 66,3 meter voor de woontoren. ICOMOS is echter van mening dat dit te hoog is, ook omdat dit gebouw op zo'n cruciaal punt aan de rand van het werelderfgoed ligt (zichtlijnen op het gebouw) en de huidige bebouwing alhier nu 46 meter bedraagt.

Dit alles heeft er toe geleid dat tijdens de vergadering van het World Heritage Comité in de zomer van 2017 het werelderfgoed ‚historisch centrum Wenen', op advies van ICOMOS, op de lijst van bedreigd werelderfgoed is geplaatst. De stad Wenen (als siteholder) en de staat Oostenrijk (als State Party) hebben met UNESCO/ICOMOS vervolgens afspraken gemaakt over hoe verder te gaan. Zo is er maart 2018 een expert-workshop georganiseerd, waarbij internationale experts op het gebied van ruimtelijke planning, stedelijke ontwikkeling en internationaal recht, advies hebben gegeven op deze casus. Daarnaast heeft er medio november 2018 opnieuw een Advisory Mission van het World Heritage Centre/ICOMOS plaatsgevonden.

Aansluitend aan het gesprek met de sitemanager van Wenen vond begin van de middag een overleg plaats met de 'focal-point' (contactpersoon voor UNESCO) vanuit de staat Oostenrijk. Deze 'focal-point' is vanuit de Oostenrijkse regering verantwoordelijk voor de contacten met UNESCO met betrekking tot alle Oostenrijkse werelderfgoedsites (Oostenrijk heeft momenteel 10 UNESCO-werelderfgoedsites). Zij is vanuit de Oostenrijkse regering nauw betrokken bij de discussie die momenteel speelt rondom het werelderfgoed 'Historisch centrum Wenen'.
De 'focal-point' benadrukte in haar verhaal dat het bouwplan met name de zichtas op de binnenstad vanuit de hoger gelegen tuinen van het paleis Belvédère, weg zou nemen (zie foto 4, onderaan dit verslag). Deze zichtas is bij de plaatsing van het 'historisch centrum Wenen' op de werelderfgoedlijst, aangeduid als een belangrijke OUV van het werelderfgoed. Deze OUV zijn destijds beschreven door de stad Wenen en zijn in feite de werelderfgoed-waarden die beschermd moeten worden. Daarnaast gaf de 'focal-point' aan dat ook meespeelt in de discussie tussen ICOMOS en Wenen dat dit niet het enige bouwproject is binnen het werelderfgoed Wenen, maar dat er afgelopen jaren over meerdere bouwplannen al discussies zijn geweest met ICOMOS en UNESCO.

Tweede helft van de middag heeft de gedeputeerde een bezoek gebracht aan de locatie waar het bouwplan gedacht is als ook aan de tuinen van het paleis Belvédère, om met eigen ogen de situatie te bekijken en de impact waar te nemen die uitvoering van het bouwplan kan hebben op de werelderfgoedsite 'historisch centrum Wenen'.

Begin van de avond vond de terugreis naar Amsterdam plaats.

3. <u>Opbrengst van het werkbezoek</u>
   Het werkbezoek heeft een aantal belangrijke inzichten opgeleverd.
   De belangrijkste inzichten die uit de gesprekken en het bezoeken van de locatie zijn opgehaald zijn:
   a. Wees je bewust van de OUV die ten tijde van de inschrijving van de werelderfgoedsite zijn vastgelegd in het nominatiedossier. ICOMOS accepteert geen aantasting van de OUV;

b. Bekijk ontwikkelingen integraal. Het is wenselijk om projecten in samenhang met elkaar te presenteren en te bespreken met ICOMOS/UNESCO, zodat zij een goed beeld krijgen van het totaalplaatje;
c. Neem als siteholder geen onomkeerbare besluiten zolang de dialoog met ICOMOS/UNESCO loopt;
d. Zorg voor een goede samenwerkingsrelatie tussen siteholder en 'State Party', de staat die de formele contacten met UNESCO onderhoudt;
e. Investeer in een goed ontwerp.

De leerpunten die Noord-Holland samengevat uit dit werkbezoek heeft gehaald zijn:
Als provincie Noord-Holland/siteholder vullen we bovenstaande punten zo goed mogelijk in. Er is een goede relatie/samenwerking tussen State Party en siteholder en er worden, zolang de dialoog met ICOMOS/UNESCO loopt, geen onomkeerbare besluiten genomen. Ook zijn wij ons bewust wat een goed ontwerp kan doen voor een project en willen we daar in beginsel in investeren.

De komende periode zal voor de stad Wenen spannend worden. Naar aanleiding van het ICOMOS-bezoek dat medio november plaats heeft gevonden, zal ICOMOS naar verwachting begin 2019 met een rapport komen. De adviezen in dit rapport zijn bepalend voor Wenen. Bij een positief advies kan Wenen door met dit plan. Bij een negatief advies staat de stad Wenen echter voor een dilemma. Zijn zij bereid om nog aanpassingen te doen aan het bouwplan c.q. hier mogelijk zelfs helemaal van af te zien? Of wil Wenen geen concessies doen aan het plan? Bij het laatste is de kans aanwezig dat het World Heritage Comité zomer 2019 besluit om het werelderfgoed 'historisch centrum Wenen' van de lijst van UNESCO-werelderfgoederen af te halen.

4. <u>Financiën</u>
De totale kosten van het werkbezoek (reis- en verblijfskosten) bedroegen € 1.099,85 voor 2 personen. Deze kosten zijn betaald vanuit de projectorganisatie van het 'Europees jaar van het Cultureel Erfgoed'.

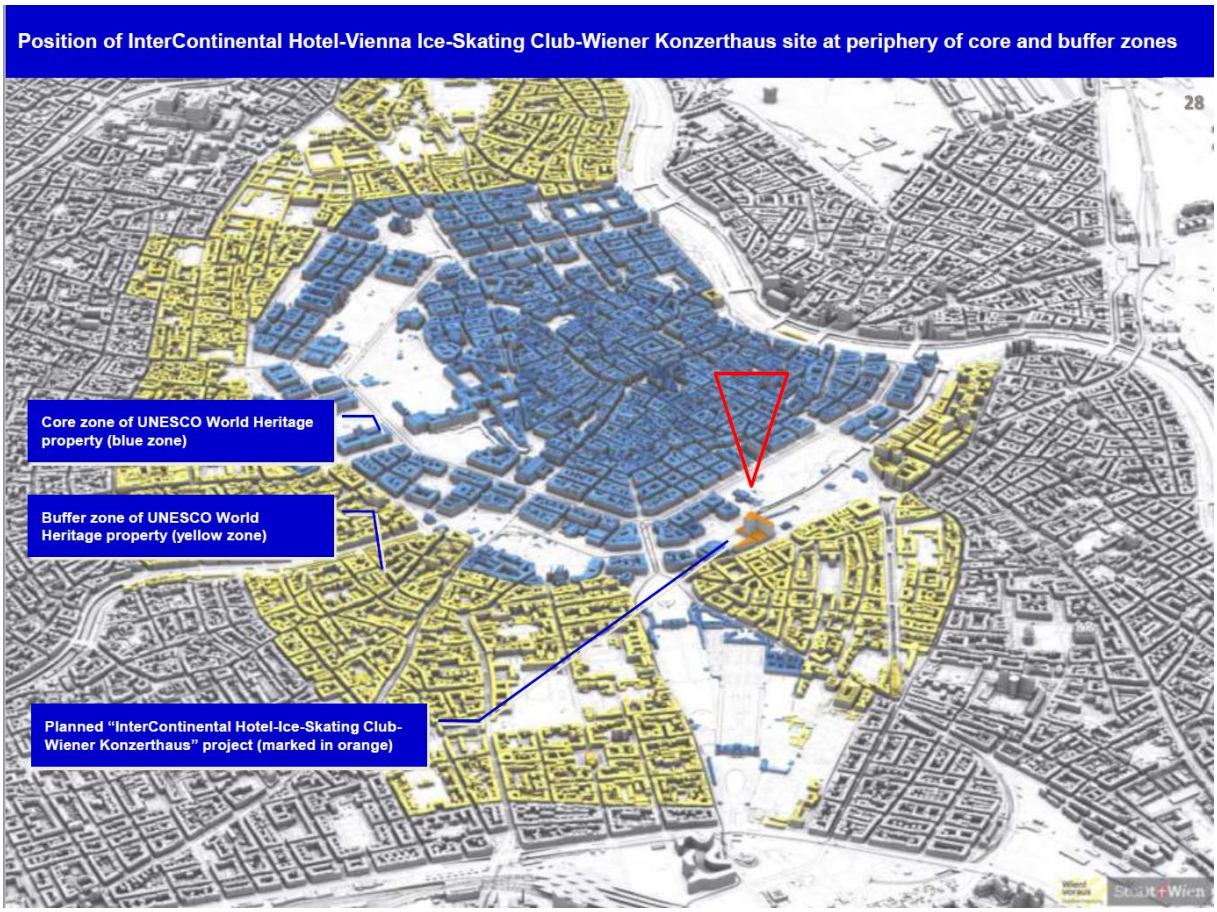


Foto 1: ligging van project op grens werelderfgoed-site en bufferzone. In blauw het beschermde werelderfgoed. In geel de bufferzone.

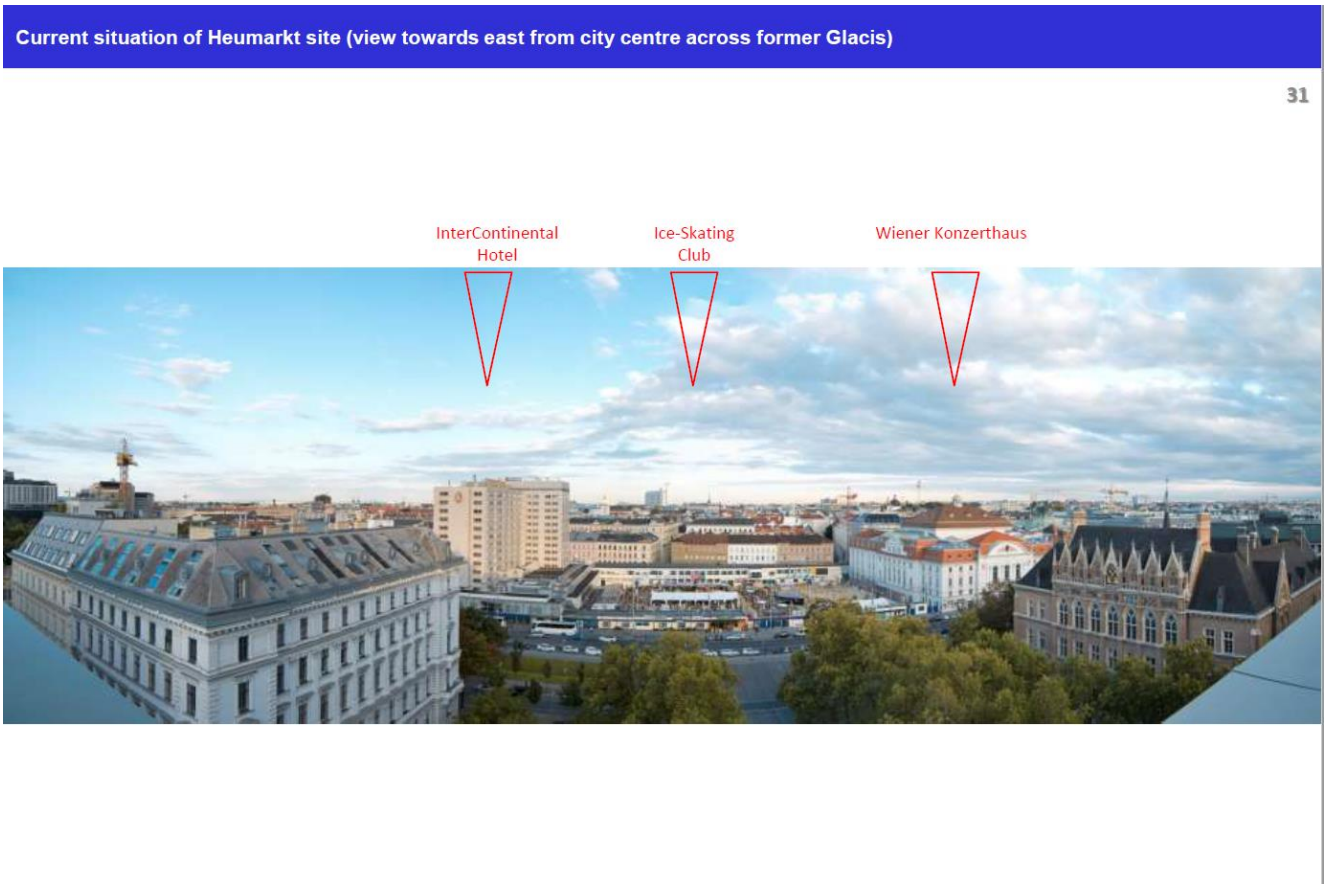


Foto 2: huidige situatie van locatie InterContinental Hotel, Ice-Skating Club en Wiener Konzerthaus.

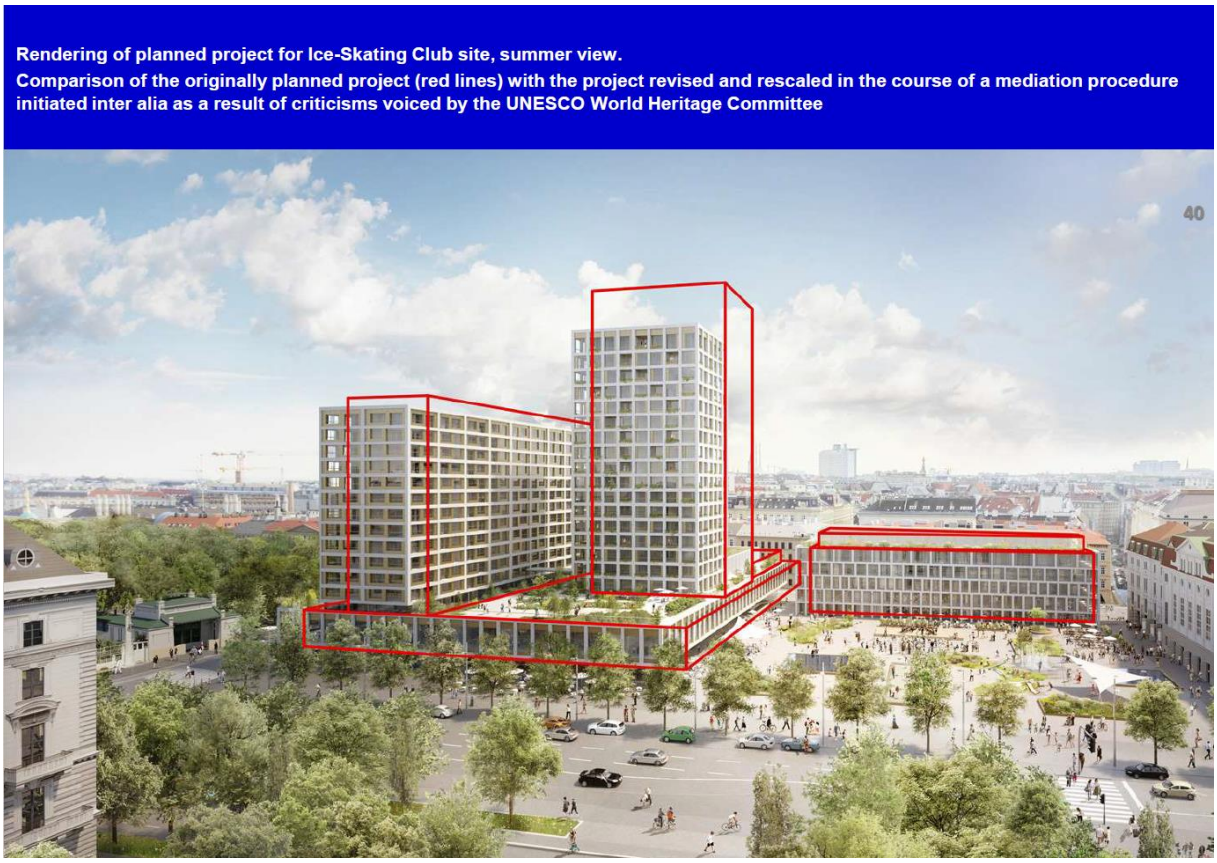


Foto 3: geplande nieuwbouw. In rood de oorspronkelijk bedoelde bouwhoogte/bouwvolume. De bouwhoogte was toen op 75 meter gesteld. Deze is inmiddels teruggebracht naar 66,3 meter. Altijd nog zo'n 20 meter hoger dan het huidige gebouw (zie foto 2).



Foto 4: De (toekomstige) zichtas vanaf het Belvédère op de binnenstad van Wenen en op het ingetekende project 'Ice-Skating Club'. Deze zichtas, die nu nog open is en waarbij de St. Stephans kathedraal (links) een belangrijk baken is, is een vastgelegde OUV van het werelderfgoed.

Provincie
Noord-Holland

POSTBUS 3007 | 2001 DA HAARLEM

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

INGEKOMEN 23 JAN. 2019

Gedeputeerde Staten
Uw contactpersoon
mw. H.S.E.D. van Velzen-Donker
BEL/BS

Telefoonnummer +31235145660
donkerh@noord-holland.nl

Verzenddatum

23 JAN. 2019

Kenmerk
1046103/1162979

Uw kenmerk

Betreft: Rapportage over 2018 Europastrategie Noord-Holland

Geachte leden,

Ter uitvoering van art. 167, tweede lid, van de Provinciewet (inzake de actieve informatieplicht) brengen wij u het volgende besluit van ons college ter kennis.

Wij hebben kennisgenomen van de rapportage over 2018 van de Europastrategie Noord-Holland 2017-2021.

In de Europastrategie Noord-Holland 2017-2021 is toegezegd dat er jaarlijks wordt gerapporteerd over de voortgang en de uitvoering van de doelstellingen en de provinciale acties.

Deze rapportage geeft weer wat er is gebeurd op de prioriteiten en wat de huidige stand van zaken is op de verschillende dossiers in het jaar 2018.

Hoogachtend,

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,

provinciesecretaris
R.M. Bergkamp

voorzitter
A. Th. H. van Dijk

1 bijlage(n)

Rapportage over 2018 Europastrategie Noord-Holland 2017-2021

Postbus 3007
2001 DA Haarlem
Telefoon (023) 514 3143

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

Rapportage Europastrategie Noord-Holland 2017-2021

Inleiding

Zoals u in de begroting kunt lezen rapporteren wij jaarlijks over de voortgang van de Europastrategie Noord-Holland 2017-2021. Deze rapportage behandelt de voortgang over het jaar 2018.
De Europastrategie is vastgesteld door Provinciale Staten op 6 februari 2017. De ambities en de acties geformuleerd in de strategie gelden voor de langere termijn, maar via een tussentijdse rapportage willen GS inzicht geven in welke voortgang er is behaald.

In deze rapportage wordt inhoudelijk ingegaan op de vier prioriteiten uit de strategie en nieuwe ontwikkelingen van het afgelopen jaar in Europa en in Noord-Holland. Ook zullen de Europese netwerken worden besproken en het doel, waarvoor deze gebruikt worden. Deelname aan de netwerken biedt een platform voor het kenbaar maken van onze provinciale doelen en het vervolgens samen optrekken met de netwerkpartners om Europees beleid te beïnvloeden.

Ontwikkelingen in Europa

Net als in 2017 is het dossier 'Brexit' veruit het meest dynamische dossier van het afgelopen jaar. In november 2018 wordt duidelijk dat de onderhandelingen tussen de Europese Unie en het Verenigd Koninkrijk hebben geleid tot een ontwerpakkoord over de terugtrekking van het VK. Bekrachtiging van het akkoord is echter erg onzeker en daarmee blijven de onzekerheden rondom de 'Brexit' bestaan. Zolang beide partijen het terugtrekkingsakkoord niet hebben geratificeerd behoren alle scenario's nog tot de mogelijkheden. Dit maakt het lastig voor overheden en andere belanghebbenden om zich voor te bereiden op de 'Brexit'. Het is wel duidelijk dat de economische gevolgen voor de Nederlandse economie, en dus ook de economie van Noord-Holland, overwegend negatief zijn. Uit een rapport van de Rekenkamer van 10 december 2018 blijkt dat bij een 'no-deal-Brexit' de gevolgen een stuk ernstiger zijn.

In april 2018 ondertekenden gedeputeerde Loggen en de regering van Wales een *Declaration of Friendship and Solidarity*. In de verklaring onderschrijven beide overheden dat samenwerking leidt tot goede verhoudingen, constructieve afspraken, kennisdeling en het samen ontwikkelen van initiatieven die leiden tot economische groei. Voortzetting van samenwerking op regionaal niveau is dus belangrijk en door het tekenen van deze verklaring onderstreept de provincie dat de 'Brexit' niet het einde van een goede samenwerking betekent. Hiermee willen beide overheden andere regio's inspireren om ook na de 'Brexit' samenwerking met elkaar te blijven zoeken.

Ondertussen bereidt de EU zich voor op de verkiezing van leden van het Europees Parlement en de benoeming van nieuwe topfunctionarissen in de Europese Commissie. 2019 is dan ook een overgangsjaar waarin de huidige Europese Commissie haar mandaat uitdient. Nieuwe beleidsontwikkelingen zijn niet te verwachten. De verkiezingen voor het Europees Parlement vinden in Nederland plaats op 23 mei 2019. Naar verwachting kiest het parlement voor de zomer een nieuwe Commissievoorzitter en is eind 2019 de nieuwe Europese Commissie bekend. Tevens lopen in het najaar van 2019 de mandaten van de voorzitter van de Europese Raad en van de president van de Europese Centrale Bank af.

Prioriteit 1 : Regionale economie[1]

Ambities voor de langere termijn

- Noord-Holland zet in op behoud en groei van werkgelegenheid in Noord-Holland door middel van innovaties en verduurzaming bij grote industrieën.
- Noord-Holland maakt hierbij optimaal gebruik van de Europese programma's Kansen voor West en INTERREG.
- Noord-Holland richt zich op het verbeteren van Europese regelgeving met als doel dat deze regelgeving bijdraagt aan zowel de regionale economie als het milieu en het klimaat. Wij kaarten de problematiek aan bij de Europese Commissie, o.a. door Europese beleidsmakers uit te nodigen voor werkbezoeken, en vragen aandacht voor uitvoeringsproblemen die de werkgelegenheid in Noord-Holland onder druk zetten.

Voortgang

MKB Innovatie

Ter bevordering van behoud en groei van werkgelegenheid in Noord-Holland en duurzame innovaties in het MKB zijn diverse instrumenten ingezet, zoals de PIM NH (Programma Innovatief Investeringsgereed MKB Noord-Holland) en het versnellingsprogramma GO!-NH. In 2018 is het Innovatiefonds Noord-Holland gelanceerd: een samenwerking tussen de Universiteit van Amsterdam, Sanquin en de provincie, waarbij leningen worden verstrekt aan ondernemers in de proof-of-conceptfase. Dit fonds heeft € 5 miljoen EFRO-subsidie ontvangen. Daarnaast zijn vanuit EFRO verschillende innovatieprojecten en -samenwerkingen met het MKB gesubsidieerd. Hier wordt verder op ingegaan onder de prioriteit Europees Cohesie- en investeringsbeleid.

Circulaire Economie

Gedeputeerde van der Hoek heeft met een tweetal bedrijven gesprekken gevoerd met beleidsmakers van de Europese Commissie en het Europees Parlement.
In mei 2018 heeft gedeputeerde van der Hoek een bezoek aan Brussel gebracht om samen met ondernemers in gesprek te gaan met Europese beleidsmakers ten behoeve van het verbeteren van Europese regelgeving in het kader van circulaire economie. Met de plaatsvervangend Permanent Vertegenwoordiger van Nederland en Europarlementariër Gerben-Jan Gerbrandy is gesproken over het beleid van de provincie Noord-Holland en Europese ontwikkelingen op het gebied van circulaire economie. Daarnaast is gedeputeerde Jack van der Hoek samen met twee Noord-Hollandse bedrijven, *Closing the Loop* en *Excess Materials Exchange*, in gesprek gegaan met vertegenwoordigers van de Europese Commissie om concrete belemmeringen in Europese wet- en regelgeving te agenderen. De Europese Commissie heeft aangegeven dergelijke praktijkvoorbeelden nuttig te vinden en zal deze meenemen bij het opstellen van nieuwe voorstellen voor wet- en regelgeving op het gebied van circulaire economie. Door dit gesprek heeft *Closing the Loop* de juiste contacten binnen de Europese Commissie gevonden om verder in gesprek te gaan over de uitvoering van de Basel-regels.
In 2018 is ook onderzocht of actieve deelname in het Vanguard Initiative een toegevoegde waarde kan hebben voor de uitvoering van het circulaire economie-beleid. De provincie Zuid-Holland is namens de Regio Randstad lid van het netwerk. Door GS is besloten om de betrokkenheid bij het Vanguard Initiative ongewijzigd via de provincie Zuid-Holland te laten lopen.

[1] In de Europastrategie Noord-Holland 2017-2021 vallen Regionale Economie en Land- en tuinbouw beiden onder prioriteit 1.

Tata Steel

Wij werken met Tata Steel samen op het gebied van Smart Grids, transitiepaden industrie/CO2 en voor de uitwerking van de energietransitie van het Noordzeekanaalgebied met het doel om TATA te verduurzamen door minder CO2 uitstoot en het gebruik van restwarmte.
Met betrekking tot de arbeidsmarkt werkt de provincie samen met Tata aan Techport, de Techniek Campus Techport. Techport bestaat uit een opleidingspoot die gericht is op de maakindustrie, de Techport academie en een innovation warehouse waarbij Tata en andere bedrijven elkaars innovaties gebruiken om zo tot verdere innovatie van de maakindustrie te komen.
Met andere Europese staalregio's wordt gekeken of het opzetten van een Europees netwerk nuttig kan zijn om de betekenis van de staalindustrie in de regio's te onderzoeken.

Schiphol(regio)

Ter versterking van de internationale concurrentiepositie van de Metropoolregio Amsterdam (MRA) en het versterken van de werkgelegenheid, zet de provincie Noord-Holland in hoofdlijnen in op de versterking van de ruimtelijke economie van de Schipholregio waarvoor het netwerk van Schiphol een belangrijke pijler is. Hierbij wordt onder meer ingezet op de Westas (circulaire gebiedsontwikkeling) en EnterNL (corridor Schiphol-Amsterdam). Ten aanzien van de Westas hebben de Westas-partijen in november 2018 een Ruimtelijk Economische Eindrapportage Westas opgeleverd. Hierin zijn vooral de ruimtelijke aspecten van circulaire economie in de Westas tegen het licht gehouden en vertaalt in beleidsaanbevelingen voor een ruimtelijk-economische strategie. Daarmee is de samenwerking in de vorm van programmamanagement in Westas-verband beëindigd en wordt verder ingezet op realisatie van projecten in MRA-verband. De verdere uitwerking van EnterNL is sinds 2018 vorm gegeven in een MIRT-onderzoek ZWASH (Zuid West Amsterdam Schiphol Hoofddorp). In dit MIRT onderzoek worden zowel de bereikbaarheidsopgaven als een ontwikkelstrategie voor de kerncorridor Schiphol-Amsterdam (EnterNL) opgepakt.

De relatie MRA-regio en Europa

Binnen de MRA bekijken we op welke wijze we de relatie tussen MRA projecten en Europa kunnen versterken en daarmee regionale kansen beter te benutten. Vooruitlopend op de nieuwe MRA-uitvoeringsagenda, die in 2020 van kracht moet worden, is afgesproken om te experimenteren met één onderwerp. Op basis van eerdere verkenningen en een ronde langs MRA partners is gekozen voor het thema Circulaire Economie. Samen met MRA partners werken we concrete acties uit om te testen op welke wijze een MRA Europastrategie kan bijdragen aan MRA prioriteiten. We gaan daarbij uit van vier mogelijke sporen: beleidsbeïnvloeding, kennisuitwisseling, financiële middelen en zichtbaarheid en we maken zoveel mogelijk gebruik van de bestaande lijnen van de MRA partners richting Brussel. De geleerde lessen op het gebied van Circulaire Economie dienen als input voor de uitwerking van acties op overige thema's binnen de MRA-uitvoeringsagenda.

Prioriteit 1: Land- en tuinbouw

Ambities voor de langere termijn

- Noord-Holland heeft Brussel iets te bieden als het gaat om land- en tuinbouw. Daarom willen wij de tuinbouw op de kaart zetten in Brussel en de positie van de tuinbouw in onze provincie in de wereld benoemen en zichtbaar maken.
- Noord-Holland wil voorbereid zijn op eventuele decentralisatie van het Rijk naar de provincie, op onze taken, rollen en positie zodat wij onze taken en onze verantwoordelijkheden richting inwoners en agrariërs goed kunnen invullen, samen met hen.
- Noord-Holland wil de goede samenwerking met collectieven, die gebaseerd is op innovatief coöperatief denken, als praktijkvoorbeeld voor de EU neerzetten en tevens als inspiratie-bron voor andere Europese landen dienen.

- Noord-Holland stelt een position paper op met lobbydoelen voor het Europees landbouw-beleid na 2020, waarin we het beleid zodanig willen moderniseren dat Noord-Hollandse agrariërs er mee uit de voeten kunnen. Dat doen wij samen met de andere provincies (in IPO verband).
- Noord-Holland onderhoudt contact met Europese instanties, het Rijk, de gemeenten en provincies, de ngo's, agrarische natuurverenigingen, het Europese netwerk ERIAFF (European Regions for Innovation in Agriculture, Food and Forestry), de Greenports in Nederland, en organisaties zoals de LTO-Nederland en de Unie van Waterschappen, om over en weer kennis te delen.

Voortgang

Sinds de ERIAFF-conferentie van juni 2017 in Den Haag zijn wij lid van ERIAFF en betrokken bij de activiteiten van het netwerk om de tuinbouw zichtbaar te maken in Europa. De regio Toscane neemt hierbij het voortouw. Noord-Holland gebruikt de informatie uit ERIAFF in de landelijke EU lobbygroep Tuinbouw & Uitgangsmaterialen en brengt daarmee de Europese kaders bij de provinciale kaders. Op 23 mei 2018 organiseerde ERIAFF een evenement in het Europees Parlement voor Europarlementariërs van de landbouwcommissie. De provincies Noord- en Zuid-Holland hebben daar de resultaten van de conferentie uit 2017 gedeeld middels een presentatie. Ook daarin veel nadruk op het belang van Europese samenwerking tussen tuinbouwregio's in Europa.

Op 1 juni 2018 presenteerde de Europese Commissie de wetsvoorstellen voor het nieuwe gemeenschappelijk landbouwbeleid (GLB) na 2020. Belangrijkste verandering is dat de Commissie een nieuw 'delivery model' voorstelt. De huidige systematiek van twee pijlers, met enerzijds rechtstreekse betalingen aan boeren (pijler 1) en anderzijds het ondersteunen van plattelandsontwikkeling (pijler 2), blijft behouden. In de voorstellen wordt veel verantwoordelijkheid teruggelegd bij de nationale overheden. Lidstaten moeten namelijk een *nationaal strategisch plan* (NSP) schrijven met daarin de voorgenomen plannen op GLB gebied. Dit plan bevat de acties die in het kader van de beide pijlers worden genomen om bij te dragen aan de GLB doelstellingen. SWOT-analyses moeten zorgen voor de onderbouwing van het ambitieniveau. Specifieke interventies voor het platteland zijn onderdeel van het nationaal plan.

Sinds de start van de behandeling van het wetsvoorstel fungeert de IPO werkgroep 'Toekomst GLB' als een belangrijke klankbordgroep. In deze IPO werkgroep formuleren experts vanuit diverse provincies de gezamenlijke standpunten. Deze worden in de BAC VP vastgesteld. Dit heeft geresulteerd in een breed gedragen position paper. Voornaamste kernpunt hieruit:

- Provincies steunen een grotere bijdrage vanuit het GLB aan het **klimaatakkoord** en een GLB dat meer gericht is op **innovatie** en **duurzaamheid** naast voedselzekerheid en voedselveiligheid.

Een volgende stap was de betrokkenheid van provincies bij de daadwerkelijke invulling van het nationaal strategisch plan (NSP) en de bijbehorende SWOT-analyse. Om de aansluiting tussen het Ministerie van LNV en de provincies te waarborgen is een provinciaal medewerker voor de duur van het proces gedetacheerd bij het Ministerie in Den Haag. Zij schrijft mee aan de SWOT-analyse en het NSP.

In mei 2018 heeft Noord-Holland geprobeerd om binnen het Europees Comité van de Regio's voor gedeputeerde Loggen het GLB rapporteurschap binnen te halen. De ALDE fractie bleek echter een te kleine speler en het rapporteurschap werd toegekend aan de socialisten (PES). Gedeputeerde Loggen werd vervolgens benoemd tot woordvoerder namens ALDE en hij heeft meerdere keren bijdrages geleverd aan het debat over de hervorming van het GLB in diverse (NAT) vergaderingen van het Comité van de Regio's. In deze bijdrages is telkens benadrukt dat modernisering, duurzaamheid en

vereenvoudiging van het beleid de prioriteiten zijn. Tevens heeft gedeputeerde Loggen benoemd dat het behoud van een level playing field binnen de EU interne markt van groot belang is.

Op het concept adviesrapport van Guillaume Cros (FR/PES) heeft gedeputeerde Loggen in november 2018, met steun van de Nederlandse delegatie, 22 amendementen ingediend op het rapport. Tijdens de stemming op 5 december 2018 zijn twintig hiervan aangenomen. Deze amendementen zorgen vooral voor het behoud van voldoende aandacht en ruimte in het adviesrapport voor de rol van digitalisering en nieuwe technologische ontwikkelingen. Daarnaast was het gericht op verdere vereenvoudiging. Een voorstel van de rapporteur voor de oprichting van een nieuw EU orgaan ter monitoring van marktverstoringen is door de amendementen van gedeputeerde Loggen tegengehouden. De argumentatie hiervoor is dat het instellen van zo'n nieuw EU orgaan indruist tegen de zo gewenste vereenvoudiging binnen het GLB. De voorgestelde maandelijkse rapportages lijken vooral extra administratieve lasten met zich mee te brengen.

De gezamenlijk opgestelde amendementen zijn tevens gedeeld met een drietal Europarlementariërs in de AGRI commissie: Ulrike Müller (DE), Jan Huitema en Annie Schreijer-Pierik (beiden NL Europarlementariërs). Daarnaast is er regelmatig contact met de landbouw attachés op de Nederlandse permanente vertegenwoordiging, bijvoorbeeld in de vorm van een terugkoppeling na de Landbouwraad.

Prioriteit 2: Water

Ambities voor de langere termijn

- Noord-Holland wil dat de interactie tussen ontwikkelingen op zee en op land én de rol die regio's daarbij spelen expliciet worden benoemd in nationale structuurvisies van de lidstaten rondom de Noordzee. Om dit proces van maritieme ruimtelijke ordening te beïnvloeden neemt Noord-Holland deel aan het INTERREG project 'NorthSEE' zodat de regionale inbreng bij de vorming van nationale structuurvisies verzekerd is. Daarmee bestendigen wij tevens de positie binnen het netwerk CPMR en de North Sea Commission.
- Noord-Holland wil bij de herziening van de Kaderrichtlijn Water de waterkwaliteit in Noord-Holland blijven garanderen. De ontwikkelingen omtrent de Kaderrichtlijn Water worden in samenwerking met regionale partners gevolgd en beïnvloed.
- Noord-Holland wil de positie van koploper op het gebied van innovatieve oplossingen voor toekomstig waterbeheer behouden en uitdragen naar andere Europese regio's. Wij schrijven daarom een adviesrapport voor het Comité van de Regio's over doeltreffende waterbeheersystemen met als doel dat het Comité van de Regio's een advies vaststelt over deze innovatieve oplossingen voor toekomstig waterbeheer en dat het wordt aangeboden aan de Europese Raad, de Europese Commissie en het Europees Parlement.
- Noord-Holland benut het CPMR netwerk om beleidsontwikkelingen op het gebied van maritieme ruimtelijke ordening en kustbeheer te beïnvloeden.

Voortgang

In de rapportage over 2017 stond dat een evaluatie van de Kaderrichtlijn Water (KRW) werd verwacht in 2018. Deze evaluatie, in de vorm van een zogeheten fitness check kwam echter pas in oktober 2018. Deze consultatie loopt tot maart 2019 en zal de basis vormen voor de herziening van de KRW. Waarbij we vooralsnog geen aanleiding zien om nu al te pleiten voor het verlengen van de deadline (van de implementatie van de KRW). Begin 2018 publiceerde de Europese Commissie een voorstel voor herschikking van de Drinkwaterrichtlijn. De Drinkwaterrichtlijn legt de minimumkwaliteit van het drinkwater in de EU vast. Ook geeft de richtlijn bepalingen over informatievoorziening naar het publiek, maatregelen, monitoring en analyse, en rapportage. Noord-

Holland en de andere Randstadprovincies sloten zich, samen met de Unie van Waterschappen en de Vewin, aan bij het Kabinetsstandpunt ter zake.

In juni bracht de Europese Commissie de Verordening Minimumvereisten Waterhergebruik in procedure. Primair doel van deze verordening is om waterhergebruik te stimuleren, om zo de druk op de schaarse zoetwatervoorraden te verminderen. Het concept was voor Noord-Holland en de andere Randstadprovincies aanleiding om richting het Kabinet enkele kritische kanttekeningen te plaatsen bij de door de Europese Commissie voorgestelde aanpak. Zo werd erop gewezen dat het onlogisch is dat een waterschap zichzelf vergunning verleent. Daarnaast werd erop gewezen dat het aantal vergunningen waarschijnlijk zeer beperkt zal zijn, maar dat elk bevoegd gezag in beginsel wel een vergunning moet kunnen verlenen en dus veel kennis in huis moet hebben. Dit is zelfs voor een provincie of een waterschap geen geringe vereiste. De Randstedelijke kritiek kreeg ook een plek in het advies dat het Comité van de Regio's over de verordening vaststelde.

Zoals bekend stelde het Comité van de Regio's in 2017 het advies "Een doeltreffend waterbeheersysteem: een benadering van innovatieve oplossingen" van rapporteur gedeputeerde Loggen vast. In 2018 werd de gedeputeerde bij diverse gelegenheden uitgenodigd om over de strekking van zijn rapport te spreken, o.a. door WssTP (het Europese technologienetwerk van waterproducenten en watergrootverbruikers), de Intermediterranean Commission van CPMR en bij de opening van een door de Europese Commissie georganiseerde conferentie over de Richtlijn Hergebruik Stedelijk Afvalwater.

Veel aspecten van water staan sterk onder invloed van de gevolgen van klimaatverandering. Via de Conference of Peripheral Maritime Regions is input geleverd op de consultatie van de Europese Commissie over de Langetermijn Strategie voor de vermindering van de uitstoot van broeikasgassen. Deze lobby zal in CPMR-verband worden voortgezet in reactie op de op 28 november 2018 door de Commissie gepubliceerde "strategische langetermijnvisie voor een bloeiende, moderne, concurrerende en klimaatneutrale economie tegen 2050."

Prioriteit 3: Europees Cohesie- en investeringsbeleid oftewel regionaal-economisch beleid

Ambities voor de langere termijn

- Noord-Holland maakt optimaal gebruik van de subsidiemogelijkheden van EFRO in de huidige programmaperiode. Daarom zetten we actief in op het stimuleren van de programma's Kansen voor West en INTERREG.
- Noord-Holland volgt en beïnvloedt op dit moment de beleidsontwikkelingen omtrent het nieuwe investeringsbeleid dat van kracht wordt na 2020.
- Noord-Holland is in IPO-verband actief betrokken bij toekomstige beleidsontwikkelingen om het investeringsbeleid na 2020 te beïnvloeden. In IPO-verband wordt er een standpunt namens de Nederlandse provincies ingenomen en uitgedragen.
- Noord-Holland zal parallel het gezamenlijke Nederlandse standpunt ook via het netwerk CPMR onder de aandacht brengen van Europese instellingen.

Voortgang

Het Europees regionaal-economisch beleid is succesvol geweest in het stimuleren van de regio om projecten in te dienen. De uitvoering van EFRO, KvW en Interreg, resulteert in 40 Interreg projecten waarbij ca. 1,5 miljoen provinciale cofinanciering geleid heeft tot ca. 20 miljoen aan Noord-Hollandse projectdeelname (waarvan iets meer dan 50% uit Europa wordt gesubsidieerd). Niet eerder was Noord-Holland zo succesvol in Interreg deelname. Het Interreg 2 Zeeënprogramma is het meest succesvolle programma (t.o.v. de drie andere Interreg programma's waar Noord-Holland in

deelneemt). Bij Kansen voor West gaat het om 16 projecten met ca. 19 miljoen EFRO-subsidie en 9 miljoen provinciale cofinanciering, gericht op innovatie in het MKB en duurzaamheid. EFRO projecten zijn hiermee een belangrijk instrument om de regionale economie te versterken. Dit onderstreept dan ook het belang van actieve provinciale betrokkenheid bij de totstandkoming van Europees structuurfondsen beleid.

In Europa wordt momenteel onderhandeld over de vormgeving van het Cohesiebeleid voor de periode 2021-2027. Hieronder valt een nieuw 'Kansen voor West 3' en de nieuwe Interreg programma's. Noord-Holland lobbyt in IPO verband en heeft input geleverd op basis van Noord-Hollandse doelstellingen en prioriteiten. Voor Interreg betekent het zowel een lobby om Interregionale samenwerking in het nieuwe Cohesiebeleid te verstevigen als de lobby voor behoud van maritieme dimensie in toekomstige programma's.

Prioriteit 4: Smart Mobility

Ambities voor de langere termijn

• Noord-Holland wil de beste regio in Europa zijn op het gebied van verkeersmanagement. Dit draagt bij aan de bereikbaarheid voor bewoners en bezoekers.
• Noord-Holland wil op Europese schaal een bijdrage leveren aan innovatieve ontwikkelingen van ITS en deze kennis delen met andere regio's, zodat de ontwikkelingen in Europees verband gelijk opgaan en er tevens goede regelgeving ontstaat.
• Noord-Holland wil op het gebied van E-mobility actief op Europees niveau samenwerken met andere regio's en steden om zo de uitrol van elektrisch rijden te bespoedigen en te kunnen leren van elkaars ervaringen.

Voortgang

In 2018 is gestart met het Uitvoeringsprogramma Smart Mobility waarin tot en met 2020 onderzoeken, testen, proeven en pilots op de vier kerngebieden van Smart Mobility worden uitgevoerd, te weten: data en informatie, fysieke en digitale infrastructuur, vaar- en voertuigtechnologie en Mobility as a Service (MaaS). Bij alle projecten die in dit kader worden uitgevoerd wordt gekeken wat de 'state of the art' in Europa is en of we van Europese projecten kunnen leren en of er standaards zijn ontwikkeld waar we in de projecten gebruik van kunnen maken. Zo is er voor de Impactstudie Autonome Voertuigen gebruik gemaakt van de zogenaamde Lissabon studie waar een dergelijk onderzoek in een andere context is uitgevoerd.
(zie: https://www.noord-holland.nl/Actueel/Archief/2018/Juli_2018/Effecten_van_de_komst_van_zelfrijdend_vervoer_nog_erg_onzeker)

In 2018 is ook de middellange termijn Koers Smart Mobility door GS vastgesteld. Hierin wordt ook verwezen naar de samenwerking die in Europa nodig is. Europese standaardisatie is vaak een vereiste voor de noodzakelijke opschaling van maatregelen. Bij de uitwerking van de MRA agenda Smart Mobility die is opgesteld samen met de Vervoerregio Amsterdam, Rijkswaterstaat West-Nederland Noord, de provincie Flevoland en diverse gemeenten (waaronder Amsterdam), staat Europa ook prominent op de agenda. Dit blijkt ook uit het bezoek van een delegatie van alle partijen aan het ITS Wereld congres in Kopenhagen dit jaar.

In 2018 heeft de provincie de volgende activiteiten ontplooid als uitwerking van het thema Smart Mobility in de Europastrategie:

a) Deelname aan de werkgroep Traffic Efficiency and Mobility van Polis met o.a. een bijeenkomst in Greenwhich over Europese best-practices en Europese regelgeving op het gebied van data. Dit wordt in 2019 omgezet in een discussiepaper. De provincie is voornemens om het lidmaatschap bij het platform Ertico aan te vragen.[2] Dat is in 2018 door omstandigheden niet gelukt. Bij de bijeenkomsten met Polis en Ertico brengt de provincie kennis in over de ontwikkeling van Smart Mobility, zowel inhoudelijk (o.a. ontwikkeling intelligente verkeerslichten, proeven met NISSAN en Daimler) als procesmatig (organiseren samenwerking tussen overheden en met de markt: hoe doe je dat?) en halen we kennis op over vergelijkbare initiatieven in andere landen en steden.

b) De provincie Noord-Holland heeft haar deelname aan de werkgroep 'C-ITS en automatisering voor stedelijke regio's en openbaar vervoer' van het Europese C-ITS Platform gecontinueerd. Er wordt nu gewerkt aan Europese regelgeving die in 2019 verwacht wordt, onder andere op het gebied van communicatietechnologie en het beschikbaar stellen van data. De provincie is hierbij betrokken en heeft daarmee direct invloed op maatregelen die de Europese Commissie op dit vlak wil voorstellen.

c) In het kader van de communicatietechnologie heeft de Provincie Noord-Holland gereageerd op het Nederlandse standpunt over WiFi-p vs G4/G5. De rijksoverheid dreigde haar standpunt over hybride communicatietechnologieën te verlaten om in te zetten op cellulaire technieken (G4/G5). De provincie heeft zowel schriftelijk als mondeling laten weten het hier niet mee eens te zijn omdat de cellulaire technieken in veiligheid gerelateerde usecases nog niet ver genoeg ontwikkeld zijn en omdat de Europese OEM's in willen zetten op WiFi-p. De Minister heeft laten weten het Nederlandse standpunt te nuanceren.

d) Om invloed uit te oefenen op Europees beleid en regelgeving heeft de provincie de afstemming tussen diverse overheidsinstellingen gecontinueerd en uitgebreid. Onder andere in het kader van de Smart Mobility Embassy, waarbij diverse Nederlandse initiatieven richting Europese partners worden gebundeld. Daarnaast zijn diverse bijeenkomsten bijgewoond van het RWS Europa overleg van Rijkswaterstaat (vanuit het Landelijk Verkeersmanagement Beraad (LVMB) én het voorzitterschap van de landelijke werkgroep Smart Mobility / ITS (ingevuld door directeur Beheer &Uitvoering). Gestart is met een Europa overleg voor decentrale overheden waaraan de meeste provincies en aantal grote gemeenten deelnemen. Onder andere is een gebundelde reactie gegeven op het voornemen van de Europese Commissie om een verordening te willen uitbrengen over verkeersdata in stedelijke gebieden. Onder andere is meegegeven dat veiligheid voorop hoort te staan en is aandacht gevraagd voor veiligheid en privacy bij divers data-items.

e) De provincie Noord-Holland was aanwezig bij het ITS wereldcongres in Kopenhagen en heeft daar afstemming gezocht met diverse nationale en internationale bedrijven. Daarnaast werkt de provincie mee aan de voorbereiding van het ITS congres 2019 dat in Eindhoven/Helmond wordt georganiseerd. Er zal onder meer een excursie naar de MRA worden georganiseerd.

f) De provincie Noord-Holland participeert via de Praktijkproef Amsterdam (PPA) in twee Europees gesubsidieerde projecten, te weten Socrates en Concorda. Bij beide projecten is de MRA pilotgebied voor de beproeving van Smart Mobility maatregelen die uiteindelijk in heel Europa uitgerold moeten worden. De provincie werkt hierin samen met partijen in de MRA en andere Europese regio's en internationale bedrijven. In Socrates worden 4 usecases

[2] Ertico is een samenwerkingsverband van ongeveer 100 Europese bedrijven en instellingen die betrokken zijn bij de productie van intelligente transportsystemen (ITS). Ze zijn zeer invloedrijk in Brussel en organiseren de Europese en wereldwijde ITS-congressen waar duizenden professionals naartoe komen.

uitgewerkt waarin data tussen overheden en serviceproviders worden gedeeld (o.a. over verkeersscenario's). In Concorda worden samen met Fiat/Chrysler en NXP proeven voorbereid waarmee zelfrijdende auto's op het wegennet in de MRA worden getest.

Afsluiting

Voor bovenstaande prioriteiten uit de Europastrategie zullen we ook in 2019 in Europees verband aandacht blijven vragen. De Europastrategie van Noord-Holland loopt tot 2021, maar de accenten op deze thema's kunnen in de loop van 2019 veranderen, afhankelijk van de uitkomst van de Provinciale Statenverkiezingen en het daaruit voortvloeiende coalitieakkoord. In het kader van de regionale economie blijven we de ontwikkelingen rondom de 'Brexit' en de Cohesieonderhandelingen volgen. In IPO-verband zetten we de lobby rondom de totstandkoming van de structuurfondsen voort en zitten we aan tafel bij de totstandkoming van het nieuwe Cohesiebeleid. Daarnaast verwachten we in 2019 een start te kunnen maken met het nieuwe EFRO-programma 'Kansen voor West', waarover we u zullen blijven informeren. Ook houden we u op de hoogte van de herziening van de Kaderrichtlijn Water en de ontwikkelingen van het toekomstig Europees Landbouw Beleid (GLB) na 2020.

Maandelijks MRA Raads- en Statenleden Bericht (**editie 23 - 29 januari 2019)**

Geachte Raadsleden en Statenleden van de Metropoolregio Amsterdam,

Met deze maandelijkse brief informeren wij u graag in het kort over actuele ontwikkelingen van de samenwerking in de Metropoolregio Amsterdam (MRA).

Het maandelijkse Bericht wordt ook gearchiveerd op de MRA-website.

Nieuws uit de Metropoolregio Amsterdam

- Eén op de vijf nieuwbouwwoningen staat in de MRA
- Versnelde uitrol Talking Traffic en slimme verkeerslichten in de MRA
- In 2018 recordoverslag in Amsterdam Haven
- Groen is het goud van de Metropoolregio Amsterdam
- Introductie slimme verkeerslichten verbetert doorstroming en veiligheid
- Impuls aan stationsgebieden in Zaanstad
- MRA in 2019: 35 overheden en 902 volksvertegenwoordigers
- Werken aan een gezonde en schone metropool voor iedereen
- Voortgangsrapportage metropolitane fietsroutes aangeboden

Regionale Raads- en Statenledenbijeenkomsten over de MRA Agenda 2.0 en Invest-MRA
Het traject om te komen tot de nieuwe MRA Agenda is gestart tijdens het MRA Congres in oktober 2018. Eind maart 2019 bespreekt de MRA Agendacommissie de zogenoemde '30 procent-versie', waarna in de verschillende deelregio's bijeenkomsten voor raads- en Statenleden worden georganiseerd om samen met bestuurders over de inhoud te spreken. Doel is te komen tot een voldragen conceptversie, die vanaf eind september het bekende traject van 'wensen en opvattingen' bij colleges, raden en Staten kan doorlopen. Het onderwerp Invest-MRA wordt als informatie-onderdeel aangeboden.

De regionale bijeenkomsten, die reeds gepland zijn, om met elkaar te spreken over de 30 procent-versie:

13 mei 2019	Gooi en Vechtstreek
14 mei 2019	IJmond
15 mei 2019	Zuid-Kennemerland
22 mei 2019	Zaanstreek-Waterland

Stoplichtenrapportage van de actiepuntenlijst en de MRA Agenda
De geüpdatete versie van de MRA Agenda kunt u downloaden via de MRA-website. Dat geldt ook voor de laatste update van de 45 actiepunten (per 28 januari 2019).

Langetermijn-agenda en MRA-Jaarplanning 2019-2021
Op de MRA-website staat bij de Regiegroep van 10 oktober de langetermijn-agenda.
Tevens de jaarplanning van 2019 (versie 21 januari 2019) en de komende jaren. Deze jaarplanning met overleggen, bijeenkomsten en conferenties wordt bijgewerkt wanneer dat wenselijk is.

Bestuurders in de MRA Agendacommissie en de MRA-platforms
De leden van de Regiegroep en de agendacommissie zijn bekend. Daarnaast telt de MRA drie platforms: Ruimte, Economie en Mobiliteit. Deze zijn samengesteld uit wethouders en gedeputeerden. Onder het platform Ruimte vallen de portefeuillehoudersoverleggen Wonen, Duurzaamheid en Landschap. Na de recente gemeenteraadsverkiezingen zijn er enkele mutaties binnen de platforms en de portefeuillehoudersoverleggen. Wie in welk platform zit, is vermeld op de MRA-website: www.metropoolregioamsterdam.nl.

Middels deze brief hopen wij u voor dit moment voldoende te hebben geïnformeerd.
Het volgende 'MRA Raads- en Statenleden Bericht' verschijnt eind volgende maand.

Met vriendelijke groet,
Rijk van Ark
Directeur MRA Bureau

*) De 35 deelnemers van de MRA zijn de gemeenten Aalsmeer, Amstelveen, Diemen, Haarlemmermeer, Ouder-Amstel, Uithoorn, Amsterdam, Almere, Lelystad, Blaricum, Gooise Meren, Hilversum, Huizen, Laren, Weesp, Wijdemeren, Beverwijk, Heemskerk, Uitgeest, Velsen, Beemster, Edam-Volendam, Landsmeer, Oostzaan, Purmerend, Waterland, Wormerland, Zaanstad, Bloemendaal, Haarlem, Heemstede, Zandvoort, de provincies Noord-Holland en Flevoland, en de Vervoerregio Amsterdam.
**) De 7 regio's zijn: Almere-Lelystad, Amstelland-Meerlanden, Amsterdam, Gooi en Vechtstreek, IJmond, Zaanstreek-Waterland en Zuid-Kennemerland.

Dit digitale 'MRA Raads- en Statenleden Bericht' verschijnt maandelijks, met uitzondering van de zomermaanden.

Provincie Noord-Holland

POSTBUS 3007 | 2001 DA HAARLEM

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

INGEKOMEN 30 JAN. 2019

Gedeputeerde Staten
Uw contactpersoon
dhr. M.G. Wezenberg
BEL/RO
Telefoonnummer +31235144393
wezenbergm@noord-holland.nl

Verzenddatum

30 JAN. 2019

Kenmerk
800345/1163596

Uw kenmerk

Betreft: Voortgangsrapportage 'regionale afspraken nieuwe stedelijke ontwikkelingen'

Geachte leden,

Ter uitvoering van art. 167, tweede lid, van de Provinciewet (inzake de actieve informatieplicht) zenden wij u de Voortgangsrapportage 'regionale afspraken nieuwe stedelijke ontwikkelingen' die wij op 29 januari 2019 hebben vastgesteld.

In uw vergadering van 12 december 2016 hebben wij bij de behandeling van de wijziging van de Provinciale Ruimtelijke Verordening aan u toegezegd de Uitvoeringsregeling regionale afspraken nieuwe stedelijke ontwikkelingen 2017 (Uitvoeringsregeling) tussentijds te evalueren, zodat de bevindingen kunnen worden meegenomen bij de Omgevingsvisie (*c.q. Omgevingsverordening*).

Wij hebben de evaluatie uitgevoerd in de vorm van een voortgangsrapportage. De reden is dat het nog te vroeg is om de Uitvoeringsregeling zinvol te evalueren. Daarnaast zouden bij een evaluatie ook de regio's nadrukkelijk moeten worden betrokken. Een dergelijke (uitvoerige) evaluatie staat onvoldoende in verhouding tot de huidige stand van zaken van de regionale afspraken.

Bijgevoegd is de voortgangsrapportage 'regionale afspraken nieuwe stedelijke ontwikkelingen'. De rapportage beslaat de periode van maart 2017 tot en met december 2018.

Een concept voortgangsrapportage is in november 2018 ambtelijk aan de regio's voorgelegd met een verzoek om een reactie. Dat heeft geleid tot actualisatie van enkele tekst- en tabelonderdelen. Er is niet bestuurlijk gereageerd. Wel heeft op 9 januari 2019 de Regio Alkmaar de voortgangsrapportage in het portefeuille overleg (PORA) voor kennisgeving aangenomen.

Het algemene beeld is dat de regio's komen tot goede regionale afspraken. In de regio's waar regionale afspraken voor een bepaalde stedelijke functie nog niet beschikbaar zijn, zoals bij woningbouw of

Postbus 3007
2001 DA Haarlem
Telefoon (023) 514 3143

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

detailhandel, is er vanuit de provincie het vertrouwen dat de regio's ook daarvoor tot goede regionale afspraken komen.

Een eventueel voorstel tot aanpassing van de Uitvoeringsregeling, bijvoorbeeld voor het onderdeel Verblijfsrecreatie, zal worden ingepast in het traject van de Omgevingsverordening.

Hoogachtend,

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,

provinciesecretaris

R.M. Bergkamp

voorzitter

A.Th.H. van Dijk

Bijlage: Voortgangsrapportage 'regionale afspraken nieuwe stedelijke ontwikkelingen'

Uitvoeringsregeling

‘regionale afspraken nieuwe stedelijke ontwikkelingen’

Voortgangsrapportage

15 januari 2019

Inhoudsopgave

1. Waarom deze voortgangsrapportage? 2

2. Wat is het doel en de essentie van de Uitvoeringsregeling? 3

3. Totaalbeeld regionale afspraken 6

   3.1 Zijn er regionale afspraken gemaakt? 6
   3.2 Voldoen de afspraken aan de PRV? 7
   3.3 Heeft er participatie plaatsgevonden? 8
   3.4 Is de provincie op de hoogte van de regionale afspraken? 8
   3.5 Hoe wordt er uitvoering gegeven aan de afspraken? 8

4. De regionale afspraken per stedelijke functie 8

   4.1 Woningbouw 8
   4.2 Bedrijventerreinen en kantoorlocaties 10
   4.3 Detailhandel 11
   4.4 Overige stedelijke voorzieningen 12

5. Samenvattend 14

Bijlage: Uitvoeringsregeling ‘regionale afspraken nieuwe stedelijke ontwikkelingen 2017’

1. Waarom deze voortgangsrapportage?

Aanleiding
Op 12 december 2016 hebben PS een wijziging van de Provinciale Ruimtelijke Verordening (PRV) vastgesteld in verband met het aansluiten van de PRV op de wettelijk verplichte toepassing van de Rijksladder voor Duurzame Verstedelijking (Ladder), zoals vastgelegd in het Besluit ruimtelijke ordening (Bro).

Bij de wijziging van de PRV zijn eerdere regels over 1) 'het aantonen nut en noodzaak' en 2) 'het eerst benutten van binnenstedelijke mogelijkheden' uit de PRV gehaald, omdat het al door het Rijk is geregeld in artikel 3.1.6 van het Bro.

Door het uit de PRV halen van regels die samenvallen met de Ladderregels in het Bro is het accent in de PRV komen te liggen op datgene wat niet door het Rijk is vastgelegd: de regionale afstemming. In de PRV is vastgelegd dat regionale afspraken een voorwaarde zijn voor het vaststellen van bestemmingsplannen voor nieuwe stedelijke ontwikkelingen.

Aan de regionale afspraken worden eisen gesteld, zodanig dat de afspraken voldoende stevig en niet vrijblijvend zijn.
De eisen die GS stellen zijn opgenomen in de Uitvoeringsregeling 'regionale afspraken nieuwe stedelijke ontwikkelingen 2017' (hierna te noemen 'Uitvoeringsregeling'), zie de bijlage.
De regionale afspraken betreffen de stedelijke functies:

- woningbouw
- bedrijventerreinen en kantoorlocaties
- detailhandel
- overige stedelijke voorzieningen[1]

Toezegging van GS aan PS op 12 december 2016
Tijdens de vergadering op 12 december hebben PS de zorg geuit of de gemeenten op een goede wijze tot regionale afspraken komen. Het gaat om de zorg dat de gemeenten 'het op een akkoord met elkaar gooien', maar ook over het democratisch gehalte en over de participatie van burgers, marktpartijen en maatschappelijke organisaties.

Vanwege de zorgen van PS hebben GS toegezegd om eind 2017 een evaluatie uit te voeren naar de werking van de regionale afspraken. Eind 2017 is door de betrokken portefeuillehouders geconstateerd dat een evaluatie niet zinvol was, onder andere vanwege de overgangsbepaling[2] detailhandel, die liep tot en met 31 december 2017. Daarbij waren regio's nog volop bezig met het proces om te komen tot afspraken. Omdat ook in2018 er nog niet voor alle stedelijke functies regionale afspraken beschikbaar zijn, is er gekozen voor een stand van zaken in de vorm van een voortgangsrapportage.

[1] Bij deze categorie gaat het om initiatieven zoals een ziekenhuis, crematorium, hotel, vakantiepark, bioscoop, zwembad, sporthal of school.

[2] Artikel 6 Overgangsbepaling van de Uitvoeringsregeling, zie de bijlage.

Inhoud en totstandkoming van deze rapportage
Deze rapportage geeft op beknopte wijze weer of en hoe de regio's invulling hebben gegeven aan het maken van regionale afspraken voor nieuwe stedelijke ontwikkelingen.

Met deze voortgangsrapportage geven GS een eerste invulling aan de toezegging om de werking van de regionale afspraken te evalueren. Deze rapportage beslaat de periode vanaf de inwerkingtreding op 1 maart 2017 tot en met december 2018.
De voortgangsrapportage gaat in op de volgende vragen:

- Zijn er regionale afspraken?
- Voldoen de afspraken aan de PRV?
- Heeft er participatie plaatsgevonden?
- Is de provincie op de hoogte van de regionale afspraken?
- Wordt er uitvoering gegeven aan de afspraken?

De rapportage is gebaseerd op informatie van de provinciale beleidsadviseurs die bij de regionale afspraken van de diverse stedelijke functies zijn betrokken. De voortgangsrapportage is in november 2018 voorgelegd aan de regio's voor een reactie. Op enkele punten heeft dat geleid tot een actualisatie van de stand van zaken van regionale afspraken.

2. Wat is het doel en de essentie van de Uitvoeringsregeling?

Regionale afstemming staat centraal
Zoals eerder is aangegeven zijn de onderdelen in de PRV die al bij wet zijn geregeld per 1 maart 2017 uit de PRV verdwenen. Het gaat om het aantonen van 1) nut en noodzaak (behoefte) en 2) het eerst benutten van binnenstedelijke mogelijkheden bij een nieuwe stedelijke ontwikkeling.

Wat niet door het Rijk is verankerd is de regionale afstemming. Om die reden is regionale afstemming gehandhaafd in de PRV. Daarover gaat artikel 5a van de PRV.

Artikel 5a Nieuwe stedelijke ontwikkeling
1. Een bestemmingsplan kan uitsluitend voorzien in een nieuwe stedelijke ontwikkeling als deze ontwikkeling in overeenstemming is met de binnen de regio gemaakte schriftelijke afspraken.
2. Gedeputeerde staten stellen nadere regels aan de afspraken zoals bedoeld in het eerste lid.

De regionale afspraken betreffen nieuwe stedelijke ontwikkelingen van woningbouw, bedrijventerreinen en kantoorlocaties, detailhandel en overige stedelijke voorzieningen.
Voor het borgen van het provinciale hoofdbelang van duurzaam ruimtegebruik worden aan de regionale afspraken via nadere regels inhoudelijke en procedurele voorwaarden gesteld. Het doel van deze regels is dat vooraf duidelijk is waaraan de regionale afspraken moeten voldoen.

GS hebben op basis van artikel 5a, lid 2 voorwaarden opgenomen in de Uitvoeringsregeling 'Regionale afspraken Nieuwe Stedelijke Ontwikkelingen 2017' die op 1 maart 2017 in werking is getreden.

'Ladderproof'
Er staan geen regels meer in de PRV over het aantonen van nut en noodzaak en het benutten van binnenstedelijke mogelijkheden. De regionale afspraken moeten wel, conform de Uitvoeringsregeling, nut en noodzaak aantonen en inzicht geven in de binnenstedelijke (on)mogelijkheden voordat uitleglocaties aan de orde kunnen komen. De regionale afspraken en de daaruit voortvloeiende bestemmingsplannen moeten namelijk voldoen aan de wet (in casu met name het Bro), dat wil zeggen 'Ladderproof' zijn. Overigens is op 1 juli 2017 artikel 3.1.6 van het Bro zodanig tekstueel gewijzigd dat er niet meer sprake is van treden. Het begrip Ladder wordt in de praktijk echter nog steeds gehanteerd.

Evenals de Ladder gaat de PRV uit van een 'ja, mits' voor nieuwe stedelijke ontwikkelingen.

De uitvoeringsregeling raakt niet de bescherming van het landelijk gebied
De regionale afstemming betreft de (programmering van) nieuwe stedelijke ontwikkelingen. Als blijkt dat er behoefte is aan de nieuwe stedelijke ontwikkeling en er zijn binnenstedelijk in de (sub)regio geen mogelijkheden, dan kan worden gezocht naar een uitleglocatie, een locatie buiten bestaand stedelijk gebied.
De beschermingsregimes voor het landelijk gebied zijn hetzelfde gebleven. Waar voor de wijziging van de PRV geen uitleglocatie mogelijk was door beschermingsregimes, kan ook na de wijziging van de PRV geen uitleg plaatsvinden.

Het 'ja, mits' geldt voor de nieuwe stedelijke ontwikkeling. Echter, een beschermingsregime van het landelijk gebied kan het realiseren van een nieuwe stedelijke ontwikkeling onmogelijk maken vanwege de onverenigbaarheid met de te beschermen waarden. Ondanks dat nut en noodzaak is aangetoond en er geen binnenstedelijke mogelijkheden zijn.
Bij alle nieuwe stedelijke ontwikkelingen buiten bestaand stedelijk gebied moet daarnaast worden voldaan aan de ruimtelijke kwaliteitseisen van artikel 15 van de PRV.

Doel van de Uitvoeringsregeling
De uitvoeringsregeling stelt eisen aan de regionale afstemming in de vorm van regionale afspraken. Het doel van het laten maken van regionale afspraken is dat gemeenten gezamenlijk werken aan een sterke(re) regio en dat wordt voorkomen dat gemeenten individueel een koers varen die de kracht van buurgemeenten en/of de regio niet ten goede komt of aantast.

De essentie van de uitvoeringsregeling
1) De te maken regionale afspraken voor woningbouw, bedrijventerreinen en kantoorlocaties en detailhandel moeten zijn gebaseerd op de regionale visies, waarbij deze visies moeten zijn gebaseerd op het provinciaal beleid en op de door de provincie vastgestelde prognoses en behoefteramingen[3].
2) De regionale afspraken moeten expliciet minimaal de instemming hebben van de colleges van burgemeester en wethouders van de gemeenten in de regio.

[3] In het bestuurlijk overleg Noord-Holland Noord hebben GS op 31 augustus 2016 toegezegd dat de regio's zelf in de gelegenheid worden gesteld om werkafspraken te maken over de wijze van regionale afstemming bij 'overige stedelijke voorzieningen'.

Verantwoordelijkheid en afwegingsruimte ligt bij de regio
De gemeenten in de regio moeten het gezamenlijk eens worden over de nieuwe stedelijke ontwikkelingen. De verantwoordelijkheid en de afwegingsruimte liggen bij de regio. Dit is in lijn met de gedachte van de Omgevingswet, waarbij de verantwoordelijkheid zo decentraal mogelijk wordt belegd.
De regionale afspraken worden bij voorkeur op visie- en programmaniveau gemaakt, zodat wordt voorkomen dat pas in een laat planstadium, bijvoorbeeld bij het voorontwerp van een bestemmingsplan duidelijk wordt of wordt voldaan aan de wetgeving.

Geen instemming door GS
Bij het uitgangspunt dat de verantwoordelijkheid en de afwegingsruimte binnen het ruimtelijk spoor bij de regio ligt, past geen expliciete goedkeuring van, of instemming met, de uitkomsten van het proces in een vorm van een afrondend besluit door GS. De samenwerkende gemeenten zijn er zelf verantwoordelijk voor dat de regionale afspraken voldoen aan de inhoud en bedoelingen van de Ladder, PRV en Uitvoeringsregeling.

Het ontbreken van een juridisch besluit door GS over de regionale afspraken betekent uiteraard niet dat GS niet betrokken willen zijn op bestuurlijk en ambtelijk niveau bij de totstandkoming van de regionale afspraken. GS gaan er vanuit dat dergelijk overleg wordt gevoerd en dat door de betrokken medeoverheden de waarde van deze beleidsafstemming en samenwerking wordt ingezien.

De keuze om de regionale afspraken in het ruimtelijk spoor niet afhankelijk te maken van een instemmingsbesluit van GS laat onverlet:
- de positie van GS en PS in de diverse sectorale beleidssporen, zoals het woonbeleid;
- de bevoegdheden van GS om interventie instrumenten in te zetten op basis van de Wet ruimtelijke ordening (zienswijze en reactieve aanwijzing)

Kenbaarheid van gemaakte afspraken
Aandachtspunt is de kenbaarheid van gemaakte afspraken, ook voor derden. GS gaan ervan uit dat de gemeenten de gemaakte regionale afspraken beschikbaar zullen stellen op hun websites. Bij bestemmingsplannen waarbij gebruik wordt gemaakt van de regionale afspraken, zal in de toelichting inzicht moeten worden geboden in de inhoud en totstandkoming van deze afspraken.

Participatie
De betrokkenheid van burgers, ondernemers, belangengroepen, marktpartijen, woningbouwcorporaties en gemeenteraden is een belangrijk aspect bij het maken van de regionale afspraken. Dit is de verantwoordelijkheid van de betrokken colleges van burgemeester en wethouders, die hier door hun gemeenteraden zo nodig op kunnen worden aangesproken. De manier waarop deze betrokkenheid wordt vormgegeven, zal per situatie kunnen verschillen. Zonder deze betrokkenheid bestaat het risico dat de afspraken onvoldoende draagvlak hebben, hetgeen bijvoorbeeld bij de besluitvorming over concrete projecten tot discussies kan leiden.

Overgangsbepaling
Om de regio's voldoende tijd te geven om te komen tot regionale afspraken is in de Uitvoeringsregeling een overgangsbepaling opgenomen. Vanaf 1 januari 2018 kan er geen beroep meer worden gedaan op de overgangsbepaling. Dat betekent dat vanaf 1 januari 2018 voor elke nieuwe stedelijk ontwikkeling moet worden voldaan aan de vereisten van de Uitvoeringsregeling.

Handreiking en voorlichtingsbijeenkomsten
Als hulpmiddel voor een goede toepassing van de Uitvoeringsregeling is vanaf 1 juni 2017 een Handreiking[4] beschikbaar op de provinciale website. De Handreiking sluit naadloos aan bij de Handreiking van het Rijk over de Ladder voor duurzame ontwikkeling. Zo kan vanuit de provinciale Handreiking per item worden doorgeklikt naar de Handreiking van het Rijk.
In de periode mei-september 2017 heeft de provincie voorlichtingsbijeenkomsten georganiseerd voor medewerkers RO, Wonen en Economie bij de gemeenten. Doelstelling was om de gemeenten te informeren over de Uitvoeringsregeling en de bijbehorende Handreiking.
Voor de stedelijke functie Wonen is een info graphic[5] opgesteld, waarin de regels stapsgewijs beeldend zijn weergegeven.

3. Totaaloverzicht regionale afspraken

3.1 Zijn er regionale afspraken gemaakt?
In de tabel op de volgende pagina is beknopt weergegeven wat de stand van zaken is per regio en per stedelijke functie.

Een belangrijk deel in het overzicht is 'groen'. Daar waar de afspraken nog niet tot stand zijn gekomen komt dat omdat er nog wordt gewerkt aan actualisering of het compleet maken van de afspraken. In hoofdstuk 4 is per stedelijke functie meer informatie te vinden over de stand van zaken.

Alle regio's hebben voor bedrijventerreinen en kantoorlocaties bestuurlijk vastgestelde regionale afspraken.
Voor detailhandel zijn er enkele regio's die de regionale detailhandelsvisies op dit moment actualiseren, zodanig dat ze kunnen worden aangemerkt als regionale afspraken conform de PRV.
Voor woningbouw is de kwantitatieve opgave bij de regio's inmiddels goed in beeld, maar moet het kwalitatieve aspect en de programmering bij enkele regio's nog worden afgerond.
Een aantal regio's heeft werkafspraken gemaakt voor de overige stedelijke voorzieningen. Als er geen werkafspraken zijn en er dient zich een nieuwe stedelijke ontwikkeling aan, bijvoorbeeld een bioscoop, dan moet de gemeente het initiatief aan de colleges van alle gemeenten in de regio ter instemming voorleggen.

---

[4] Link naar de Handreiking: http://nota.noord-holland.nl/handreiking/home-2/

[5] Link naar de info graphic Woningbouw: *(klik op de kavels voor meer informatie)* https://www.noord-holland.nl/Onderwerpen/Bouwen_wonen/Woonbeleid

Regio	Woningbouw	Bedrijventerreinen en kantoorlocaties	Detailhandel	Overige stedelijke voorzieningen
De Kop	V	V		V
Westfriesland		V	V	
Regio Alkmaar		V	V	V
IJmond		V	V	
Zuid-Kennemerland			V	
Zaanstreek-Waterland	V		V	
Amsterdam	V		V	n.v.t.
Amstelland-Meerlanden			V	
Gooi en Vechtstreek	V			V

Regionale afspraken conform de PRV en Uitvoeringsregeling

Nog in voorbereiding, met het vertrouwen dat de regio er uit komt

Geen werkafspraken

V Door de colleges van B&W vastgesteld

Stand per december 2018

Tabel 1: Totaaloverzicht van de regionale afspraken per regio, per stedelijke functie

Er zijn geen signalen dat ontwikkelingen stagneren, omdat er in een aantal regio's voor een bepaalde stedelijke functie nog geen regionale afspraken zijn gemaakt. Dat komt omdat er voor de korte en middellange termijn voldoende harde plancapaciteit is, voor woningbouw, bedrijventerreinen en kantoorlocaties. In de Regio Alkmaar dreigde dat wel te gebeuren voor woningbouw, maar daar is een tussenoplossing voor gevonden, zie paragraaf 4.1.

In diverse regio's gaan de regionale afspraken over woningbouw, bedrijventerreinen en kantoorlocaties niet over extra plancapaciteit, maar over deprogrammeren in verband met overaanbod. Dat overaanbod kan kwalitatief en/of kwantitatief zijn. In die regio's zijn afspraken gemaakt om locaties in het geheel niet meer of veel later te ontwikkelen.

3.2 Voldoen de afspraken aan de PRV[6]?

Ja. De door de gemeenten bestuurlijk vastgestelde regionale afspraken voldoen aan de Ladder, PRV en Uitvoeringsregeling.
Bij enkele locaties is er sprake van strijdigheid met de PRV op het punt van beschermingsregimes en een aantal locaties word niet voldaan aan de Ladder, zoals het aantonen van nut en noodzaak. Dit is wel als zodanig door de regio's benoemd bij de betreffende regionale afspraken. Het is niet duidelijk waarom deze locaties toch zijn opgenomen in de regionale afspraken.

[6] Dit is alleen toegespitst op de PRV. Uiteraard is ook andere provinciale regelgeving van toepassing.

In paragraaf 4.1 Woningbouw en 4.2 Bedrijventerreinen en kantoorlocaties is aangegeven om welke locaties het gaat en op welke wijze de locaties onderdeel zijn van de regionale afspraken.

3.3 Heeft er participatie plaatsgevonden?
Ja, waarbij de participatie in verschillende vormen plaatsvindt. De regio's vragen aan de adviesbureaus, die de regionale visies of plannen opstellen, om met hun aanpak te voorzien in het betrekken van de belanghebbende stakeholders. Zo zijn in de regio De Kop ondernemers(verenigingen) uitgenodigd om gezamenlijk met de gemeenten in een busrit de diverse bedrijventerreinen te bezoeken en kwalitatief te beoordelen.

De Uitvoeringsregeling geeft de verplichting dat de regionale afspraken door de colleges van B&W worden vastgesteld. Bij alle stedelijke functies is het de ervaring dat de regionale visies en afspraken door de gemeenteraden worden vastgesteld.
Alleen voor de 'overige stedelijke voorzieningen' geldt dit niet. Voor de regionale afstemming voor dit type nieuwe stedelijke ontwikkelingen volstaan werkafspraken tussen gemeenten in de regio. Per initiatief beoordeelt de regio of, en zo ja hoe, een initiatief doorgang kan vinden. Participatie vindt dan plaats tijdens het planproces voor realisatie van dat initiatief.

3.4 Is de provincie op de hoogte van de regionale afspraken?
Ja, de provincie is altijd betrokken bij het traject om te komen tot regionale afspraken Voor de stedelijke functies wonen, bedrijventerreinen en kantoorlocaties en detailhandel worden de regionale visies en plannen door de gemeenteraden vastgesteld. Daarmee zijn de regionale afspraken vindbaar op de gemeentelijke websites.
Voor de werkafspraken 'overige stedelijke voorzieningen' is de betrokkenheid van de provincie minder vanzelfsprekend, gezien de aard van de afspraken. Ambtelijk zijn de regio's daarom verzocht om de provincie op de hoogte te stellen over de werkafspraken en wijzigingen daarvan.

3.5 Hoe wordt er uitvoering gegeven aan de afspraken?
Met het uitvoering geven aan de afspraken is nog onvoldoende praktijkervaring. Inmiddels worden er bestemmingsplannen door gemeenteraden vastgesteld die gebaseerd zijn op de regionale afspraken.

Er zijn regionale afspraken waarbij de acties minder gericht zijn op het realiseren van nieuwe ontwikkelingen, maar bijvoorbeeld op deprogrammeren vanwege een overaanbod van harde plancapaciteit. Voorbeelden van regionale afspraken waarbij het gaat om het uit de markt halen van harde plancapaciteit is het convenant bedrijventerreinen van de Regio Alkmaar en het convenant over de woningbouwafspraken van De Kop.

Een aantal regio's heeft voor bepaalde stedelijke functies afspraken over evaluatie en/of monitoring van de regionale afspraken.

4. De regionale afspraken per stedelijke functie

4.1 Woningbouw

Bij de woningbouw zijn de regionale afspraken gebaseerd op de Regionale Actie Programma's woningbouw (RAP) en de afspraken gaan over kwantiteit, kwaliteit en tijdsfasering van de te bouwen woningen.
Indien er sprake is van locaties buiten Bestaand Stedelijk Gebied (BSG) dan dienen deze op kaart te worden aangegeven. Uiteraard mogen deze locaties niet conflicteren met beschermingsregimes, zoals opgenomen in de PRV.

Woningbouw	
Regio	**Stand van zaken**
De Kop	RAP Kop NH 2.0 is op 12 juni 2017 vastgesteld en het Regionaal Kwalitatief Woningbouwprogramma Kop van NH op 15 oktober 2015. Op verzoek van de regio hebben GS gereageerd op 6 door de regio aangedragen locaties buiten BSG. GS hebben daarbij aangegeven dat 3 van de locaties strijdig zijn met de PRV.
Westfriesland	Het RAP 2017-2020 en de regionale woonvisie Westfriesland zijn vastgesteld medio 2017. GS hebben op 11 juli 2018 positief besloten over het RAP en kennis genomen van de kwantitatieve programmering. De regionale kwantitatieve woningbouwprogrammering is vastgesteld in de gemeentelijke colleges en raden. Er wordt gewerkt aan de kwalitatieve programmering en deze is volgens planning eind 2018 gereed.
Regio Alkmaar	Het RAP Regio Alkmaar is vastgesteld in juni 2017. Oplevering van de kwantitatieve en kwalitatieve woningbouwprogrammering wordt verwacht eind 2018.
IJmond	In november 2016 hebben de gemeenten van Zuid-Kennemerland en de IJmond het RAP 2.0 vastgesteld. Hierin is de kwantitatieve woningopgave in kaart gebracht. Regionale afspraken zijn in februari 2018 vastgesteld. Een BSG-kaart is bijgevoegd, maar vooralsnog zijn er geen locaties buiten BSG in de programmering opgenomen. In een tweede slag (tweede helft 2018) werkt de regio de programmering kwalitatief verder uit. Bestuurlijke besluitvorming is voorzien in februari 2019
Zuid-Kennemerland	
Zaanstreek-Waterland	De gemeenten van deze drie regio's (de voormalige SRA) hebben een RAP vastgesteld medio 2017. Daarmee zijn afspraken gemaakt over de kwalitatieve woningbouwprogrammering. Daarnaast zijn de uitgangspunten bepaald voor het proces om tot een kwalitatieve woningbouwprogrammering te komen en om deze programmering up-to-date te houden. Gelijktijdig zijn, conform de uitgangspunten van de PRV/Uitvoeringsregeling en het RAP, de regionale kwantitatieve woningbouwafspraken door de regio vastgesteld.
Amsterdam	
Amstelland Meerlanden	

Gooi en Vechtstreek	Het RAP Gooi en Vechtstreek 2,0 (2016 -2020) is in augustus 2017 vastgesteld. Een kwantitatieve en kwalitatieve woningbouwprogrammering maakt hier onderdeel van uit. Het RAP is gebaseerd op de regionale woonvisie en maakt onderdeel uit van de regionale afspraken. Regionale afspraken en een kaart van het stedelijk gebied (incl. een lijst met locaties) zijn in mei 2018 door alle colleges vastgesteld.

Tabel 2: Overzicht stand van zaken regionale afspraken 'Woningbouw'

Er zijn drie punten die opvallen bij de regionale afspraken over woningbouw.

Woningbouwafspraken De Kop
Op verzoek van de regio hebben GS op 22 september 2016 gereageerd op 6 door de regio aangedragen locaties buiten BSG. GS hebben daarbij aangegeven dat 3 van de locaties strijdig zijn met de PRV. De gemeente Schagen heeft desondanks één van deze drie locaties, de locatie Buitenvaert / Grote Sloot (USP gronden) bij Schagerbrug, in procedure gebracht. Deze locatie is strijdig met de PRV vanwege de ligging in weidevogelleefgebied en bollenconcentratiegebied. GS hebben daarom op 13 augustus 2018 een zienswijze ingediend op het ontwerp-bestemmingsplan.

Woningbouwafspraken Regio Alkmaar
Het is de Regio Alkmaar nog niet gelukt om te komen tot regionale afspraken. Dit is wel nodig omdat alle gemeenten voor nieuwe woningbouwlocaties bestemmingsplannen willen vaststellen. Om binnenstedelijke woningbouwlocaties niet onnodig te laten stagneren, heeft de regio in afstemming met de provincie een tussenoplossing bedacht voor plannen binnen BSG die bij het beëindiging van de overgangsregeling voor woningbouw op 1 juli 2017 al urgent waren. Deze plannen zijn als bundel in het Portefeuille Overleg Regio Alkmaar (PORA) besproken en vastgesteld in alle colleges. De regio heeft nu opdracht gegeven aan een adviesbureau om eind 2018 een kwalitatief/kwantitatief woningbouwprogramma op te leveren. Voor de zomer is afgesproken dat er nog een keer, in het kader van de tussenoplossing, een verzamellijst met urgente plannen binnen BSG wordt opgesteld voor besluitvorming in het PORA en de colleges. Deze verzamellijst is op 9 november 2018besproken in een bestuurlijk overleg met de provincie.

Woningbouwafspraken (voormalige) SRA
In de woningbouwprogrammering van de SRA staan de locaties Kwadijk en Middelie genoemd die, vanwege de ligging in weidevogelleefgebied, strijdig zijn met de PRV. In de programmering staat vermeld dat er over deze locaties een dispuut is met de provincie. Het is niet duidelijk waarom deze locaties in de programmering zijn opgenomen, omdat op voorhand duidelijk is dat deze woningbouwlocaties op grond van de PRV niet kunnen worden gerealiseerd. Daar is de gemeente al een aantal keren op gewezen.

4.2 Bedrijventerreinen en kantoorlocaties
GS hebben besloten een convenant met elk van de drie regio's in Noord-Holland Noord aan te gaan en deze te beschouwen als regionale planningsopgave. De afspraken in het convenant beschouwen GS als de regionale afspraken conform de Uitvoeringsregeling. De geldigheid is 10 jaar.

Bedrijventerreinen en kantoorlocaties	
Regio	**Stand van zaken**
De Kop	Regionaal convenant Bedrijventerreinenvisie, juli 2016.
Westfriesland	Regionaal convenant bedrijventerreinen, juni 2018.
Regio Alkmaar	Regionaal convenant werklocaties Regio Alkmaar, 2016
IJmond	GS hebben op 20 juni 2018 kennis genomen van Plabeka 3.0 en vastgesteld dat de bestuurlijke afspraken uit dit document kunnen worden aangemerkt als regionale afspraken.
Zuid-Kennemerland	
Zaanstreek-Waterland	
Amsterdam	
Amstelland-Meerlanden	
Gooi en Vechtstreek	

Tabel 3: Overzicht stand van zaken regionale afspraken 'Bedrijventerreinen en kantoorlocaties'

Voor Noord-Holland Zuid is op basis van een recent uitgevoerde behoefteraming een regionale vertaalslag gemaakt in het kader van Plabeka 3.0.
GS hebben op 20 juni 2018 kennis genomen van Plabeka 3.0 en vastgesteld dat de bestuurlijke afspraken uit dit document kunnen worden aangemerkt als regionale afspraken.
GS hebben de gemeenten per brief laten weten dat zij Plabeka 3.0 onderschrijven. In die brief hebben GS de gemeenten er op gewezen dat in het rapport, ondanks het overaanbod van harde plancapaciteit, vier zachte plannen voor bedrijventerreinen zijn genoemd. Dit zijn Uitbreiding Oosthuizerweg (Edam-Volendam), Crailo (Hilversum), Amstelveen Zuid (Amstelveen) en Amstel Business Park/De nieuwe Kern (Ouder-Amstel). Om deze zachte plannen als bestemmingsplan te kunnen vaststellen dienen deze plannen niet alleen de procedure te doorlopen zoals in het rapport is aangegeven, ook dienen zij te voldoen aan de vereisten van de PRV en de Uitvoeringsregeling. Omdat nog niet is aangetoond dat deze plannen voldoen aan de vereisten van de PRV en Uitvoeringsregeling kan door de gemeenten daarom geen enkel recht worden ontleend aan de vermelding van de vier zachte plannen in het rapport Plabeka 3.0.

4.3 Detailhandel

De regionale afspraken voor detailhandel komen in de vorm van regionale visies. Hierin beschrijft de regio de gewenste detailhandelsstructuur in de regio en de marktruimte, maar ook een leegstandsanalyse en het beleid ten aanzien van herstructurering en transformatie.
Alle regio's beschikken over een regionale detailhandelsvisie. Enkele regio's actualiseren hun visie of zijn van plan dit te gaan doen.

Detailhandel	
Regio	**Stand van zaken**
De Kop	Regionale detailhandelsvisie Kop NH, 2011. Een geactualiseerde regionale detailhandelsvisie is in concept af en gaat nu de besluitvorming in. De planning is om deze visie in het 4e kwartaal 2018 te laten vaststellen door de gemeenteraden.
Westfriesland	Regionale detailhandelsvisie Westfriesland, 30 september 2015. De visie is nog geldig t/m 2020. De visie wordt door GS gezien als regionale afspraken conform de Uitvoeringsregeling.
Regio Alkmaar	Detailhandelsvisie regio Alkmaar 2016. De regionale detailhandelsvisie is vastgesteld door alle gemeenteraden, met uitzondering van Castricum. Dit laatste betekent dat Castricum niet voldoet aan de nadere regels in de PRV voor regionale afspraken m.b.t. detailhandel. Voor elke nieuwe ontwikkeling moet de gemeente Castricum nu haar ontwikkeling voorleggen aan de regio.
IJmond	De IJmond heeft in 2016 een detailhandelsvisie vastgesteld. De visie wordt door GS gezien als regionale afspraken conform de Uitvoeringsregeling.
Zuid-Kennemerland	Detailhandelsbeleid Regio Zuid-Kennemerland 2018-2023 voldoet aan de nadere regels.
Zaanstreek-Waterland	Detailhandelsvisie SRA (d.d. 15 maart 2016). Voldoet aan de nadere regels. De regio overweegt een MRA brede regionale detailhandelsvisie in de toekomst.
Amsterdam	
Amstelland-Meerlanden	
Gooi en Vechtstreek	Retailvisie Gooi & Vechtstreek 2013. De huidige regionale visie van de Gooi- en Vechtstreek voldoet nog niet volledig aan de nadere regels. De regio is bezig met een nieuwe visie die in 2019 gereed zal zijn.

Tabel 4: Overzicht stand van zaken regionale afspraken 'Detailhandel'

4.4 Overige stedelijke voorzieningen

Werkafspraken

Het gaat hierbij om stedelijke voorzieningen, niet zijnde woningbouw, bedrijventerreinen, kantoorlocaties of detailhandel, zoals een ziekenhuis, crematorium, hotel, vakantiepark, bioscoop, zwembad, sporthal of school. Het is een categorie van ruimtelijke ontwikkelingen waar geen visies op voorhand nodig worden geacht en die de regio elk apart beoordeelt of en zo ja, waar ze kunnen worden gefaciliteerd.

De uitvoering van de werkafspraken hebben de colleges van B&W in enkele regio's belegd bij het regionale portefeuille overleg.

Overige stedelijke voorzieningen	
Regio	**Stand van zaken**
De Kop	De werkafspraken zijn door de colleges vastgesteld.
Westfriesland	De werkafspraken zijn vastgesteld door de portefeuillehouders VVRE.
Regio Alkmaar	De werkafspraken door de colleges vastgesteld.
IJmond	Er zijn geen werkafspraken.
Zuid-Kennemerland	Er zijn geen werkafspraken.
Zaanstreek-Waterland	Er zijn geen werkafspraken.
Amsterdam	Niet van toepassing, omdat de gemeente als een regio wordt gezien. Wanneer nodig stemmen regio's onderling af.
Amstelland-Meerlanden	Er is een ambtelijk voorstel.
Gooi en Vechtstreek	Er zijn werkafspraken gemaakt als onderdeel van de regionale afspraken die door de colleges zijn vastgesteld.

Tabel 5: Overzicht stand van zaken werkafspraken 'Overige stedelijke voorzieningen'

Verblijfsrecreatie

Naar aanleiding van de 'regionale afspraken nieuwe stedelijke ontwikkelingen' zijn de regio's zelfstandig aan de slag gegaan om de ontwikkelingen rond de verblijfsrecreatie (vakantieparken, hotels, ect) in goede banen te leiden. Los van de werkafspraken rond 'overige stedelijke voorzieningen' zijn de gemeenten in zowel Noord-Holland Noord (NHN) als de Metropool Regio Amsterdam (MRA) een traject ingegaan om tot een visie te komen, inclusief ontwikkelkader. NHN en de MRA willen daarbij regionale afspraken om tot een goede, regionale afweging te komen waar nieuwe ontwikkelingen in de regio worden gefaciliteerd en waar niet. In NHN is dit traject al bijna volledig afgerond, waarbij in bijna alle gemeenten de stukken inmiddels zijn vastgesteld in de colleges en gemeenteraden. In de MRA wordt binnenkort gestart met de bestuurlijke besluitvorming.
Vanwege de ruimtelijke impact van de ontwikkelingen in de verblijfsrecreatie en aansluitend op het proces dat reeds door de gemeenten is gestart, volstaan algemene werkafspraken niet meer en is een apart artikel in de Uitvoeringsregeling noodzakelijk.

5. Samenvattend

Zijn er regionale afspraken?
Alle regionale afspraken zijn of komen op orde.

Voldoen de regionale afspraken aan de Ladder/PRV/Uitvoeringsregeling?
Ja. In een enkel geval worden locaties genoemd die niet voldoen aan de PRV. Dit wordt wel als zodanig benoemd, maar het is onduidelijk waarom deze locaties toch in de programmering zijn opgenomen.

Heeft er participatie plaatsgevonden?
Ja. De regio's zorgen er voor dat belanghebbende stakeholders worden meegenomen in het proces dat leidt tot de regionale afspraken. Hoewel de Uitvoeringsregeling alleen besluitvorming van de colleges van B&W vereist, worden regionale visies en afspraken ook besproken en/of vastgesteld in de gemeenteraden.

Is de provincie op de hoogte van de gemaakte afspraken?
Ja. De provincie is bij alle stedelijke functies op de hoogte van de regionale afspraken. De provincie is betrokken bij het proces dat de regio's doorlopen om te komen tot regionale afspraken.

Hoe wordt er uitvoering gegeven aan de afspraken?
Met het uitvoering geven aan de afspraken is nog onvoldoende ervaring om er zinvol over te kunnen rapporteren.
Een aantal regio's heeft voor bepaalde stedelijke functies afspraken gemaakt over evaluatie en/of monitoring van de regionale afspraken.

Besluit van Gedeputeerde Staten van Noord-Holland van 28 februari 2017, nr. 800345-912532, tot vaststelling van de Uitvoeringsregeling regionale afspraken nieuwe stedelijke ontwikkelingen 2017

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland

Overwegende dat artikel 5a, tweede lid, van de Provinciale Ruimtelijke Verordening de opdracht bevat om nadere regels te stellen aan de binnen regio's te maken afspraken over nieuwe stedelijke ontwikkelingen;

Besluiten vast te stellen de navolgende regeling:

Uitvoeringsregeling regionale afspraken nieuwe stedelijke ontwikkelingen 2017

Artikel 1 Begripsbepalingen

In deze regeling wordt verstaan onder:

a. bedrijventerrein: een bedrijventerrein als bedoeld in artikel 2, onder i, van de Provinciale Ruimtelijke Verordening;
b. bestaand stedelijk gebied: gebied als bedoeld in artikel 1.1.1, eerste lid, onder h, van het Besluit ruimtelijke ordening;
c. kantoorlocatie: een kantoorlocatie als bedoeld in artikel 2, onder x, van de Provinciale Ruimtelijke Verordening;
d. regionale adviescommissie: adviescommissie als bedoeld in artikel 2, onder mm, van de Provinciale Ruimtelijke Verordening;
e. regio: een aantal gemeenten binnen de provincie Noord-Holland waartussen regionale afspraken worden gemaakt;
f. regionale afspraken: schriftelijke afspraken als bedoeld in artikel 5a, tweede lid, van de Provinciale Ruimtelijke Verordening Noord-Holland;
g. stedelijke ontwikkeling: ontwikkeling als bedoeld in artikel 1.1.1, eerste lid, onder i, van het Besluit ruimtelijke ordening;
h. winkelgebied; winkelgebied als bedoeld in artikel 2 onder ww van de Provinciale Ruimtelijke Verordening;
i. winkelvloeroppervlak: winkelvloeroppervlak als bedoeld in artikel 2, onder xx, van de Provinciale Ruimtelijke Verordening.

Artikel 2 Woningbouw

1. Regionale afspraken kunnen worden gemaakt over de ontwikkeling, transformatie en herstructurering van woningbouwlocaties.

2. Regionale afspraken als bedoeld in het eerste lid:
   a. betreffen in ieder geval de te ontwikkelen, transformeren en herstructureren woningbouwlocaties in kwantiteit, kwaliteit en tijdsfasering per gemeente;
   b. geven op een kaart de locaties buiten bestaand stedelijk gebied aan;
   c. worden overeengekomen door de colleges van burgemeester en wethouders van de gemeenten in de regio;
   d. zijn onderwerp van monitoring, en;
   e. kunnen worden bijgesteld wanneer daar aanleiding voor is.

3. Regionale afspraken, als bedoeld in het eerste lid, zijn gebaseerd op een regionaal actieprogramma dat:
   a. de uitgangspunten weergeeft van het regionaal woningbouwbeleid;
   b. in overeenstemming is met het provinciale woonbeleid;
   c. is gebaseerd op de door de provincie vastgestelde woningbouwprognose;
   d. geldt voor minimaal 5 jaar met de mogelijkheid om tussentijds bij te stellen en;
   e. is vastgesteld door de colleges van burgemeester en wethouders van de gemeenten in de regio.

Artikel 3 Bedrijventerreinen en kantoorlocaties

1. Regionale afspraken kunnen worden gemaakt over de ontwikkeling, transformatie en herstructurering van bedrijventerreinen en kantoorlocaties.

2. Regionale afspraken als bedoeld in het eerste lid:
   a. betreffen in ieder geval de te ontwikkelen, transformeren en herstructureren terreinen en locaties in kwantiteit, kwaliteit en tijdsfasering per gemeente;
   b. maken op kaart duidelijk om welke terreinen en locaties het gaat;
   c. worden overeengekomen door de colleges van burgemeester en wethouders de gemeenten in de regio;
   d. zijn onderwerp van monitoring, en;
   e. kunnen worden bijgesteld wanneer daar aanleiding voor is.

3. Regionale afspraken, als bedoeld in het eerste lid, zijn gebaseerd op een visie van de regio die:
   a. de uitgangspunten weergeeft van het regionaal bedrijventerreinen- en kantorenbeleid;
   b. in overeenstemming is met het provinciale bedrijventerreinen- en kantorenbeleid;
   c. is gebaseerd op de door de provincie vastgestelde behoefteraming;
   d. in het geval dat er sprake is van transformatie van bedrijventerreinen een verantwoording geeft over de wijze waarop in het verlies aan bedrijventerrein wordt voorzien zowel wat betreft oppervlakte als beschikbaarheid van voldoende terrein voor specifieke milieubelastende bedrijvensoorten;

e. aangeeft op welke wijze de regio de herstructurering en/of transformatie mogelijk wil maken;
f. geldt voor minimaal 5 jaar met de mogelijkheid om tussentijds bij te stellen, en;
g. is vastgesteld door de colleges van burgemeester en wethouders van de gemeenten in de regio.

Artikel 4 Detailhandel

1. Regionale afspraken kunnen worden gemaakt over te ontwikkelen, transformeren en herstructureren detailhandelslocaties.

2. Regionale afspraken als bedoeld in het eerste lid zijn:
   a. in overeenstemming met een regionale detailhandelsvisie;
   b. voorzien van een advies van de regionale adviescommissie
      I. als het gaat om nieuwe detailhandel groter dan 1500 m2 winkelvloeroppervlak (wvo), of;
      II. als het gaat om winkelgebieden die groter zijn dan 25.000 m2 wvo en de nieuwe detailhandel groter dan 3.000 m2 wvo moet zijn.

3. Een regionale detailhandelsvisie, zoals genoemd in het eerste lid onder a:
   a. geeft de uitgangspunten weer van het regionaal detailhandelsbeleid;
   b. is in overeenstemming met het provinciale detailhandelsbeleid;
   c. is gebaseerd op het in opdracht van de provincie uitgevoerde marktruimte- en koopstromenonderzoek;
   d. wordt ter advisering voorgelegd aan de regionale adviescommissie;
   c. geldt voor minimaal 5 jaar met de mogelijkheid om tussentijds bij te stellen, en;
   d. is vastgesteld door de colleges van burgemeester en wethouders van de gemeenten in de regio.

4. Een regionale detailhandelsvisie, zoals genoemd in het eerste lid onder a, beschrijft:
   a. de bestaande detailhandelsstructuur in de regio;
   b. de demografische ontwikkeling van de regio;
   c. de marktruimte in de regio;
   d. een analyse van de leegstand, waaronder ontwikkeling van leegstand en specifieke probleemlocaties;
   e. het beleid ten aanzien van herstructurering en eventueel transformatie van bestaande winkelcentra;
   f. de aanwezige planvoorraad;
   g. de gewenste detailhandelsstructuur in de regio;
   h. de uitbreidingen die de regio de komende vijf jaar binnen de bestaande marktruimte wil mogelijk maken;
   i. hoe de regiogemeenten de planvoorraad en leegstand gaan monitoren, en;
   j. het beleid ten aanzien van volumineuze detailhandel, grootschalige detailhandel en afhaalpunten voor internetaankopen.

Artikel 5 Overige stedelijke voorzieningen

Regionale afspraken tussen de colleges van burgemeester en wethouders van de gemeenten in een regio over overige stedelijke voorzieningen, niet zijnde woningbouw, bedrijventerreinen, kantorenlocaties of detailhandel, kunnen worden beperkt tot werkafspraken over de wijze van afstemming bij overige stedelijke voorzieningen.

Artikel 6 Overgangsbepaling

Tot het moment dat sprake is van regionale afspraken zoals bedoeld in de artikelen 2 tot en met 5 wordt een nieuwe stedelijke ontwikkeling geacht in overeenstemming te zijn met deze regeling, indien:

a. de colleges van burgemeester en wethouders in de betrokken regio schriftelijk instemmen met de betreffende nieuwe stedelijke ontwikkeling, en;
b. het bestemmingsplan dat de genoemde ontwikkeling mogelijk maakt uiterlijk als ontwerp ter inzage is gelegd op:
    I. 30 juni 2017 voor zover de nieuwe stedelijke ontwikkeling zich richt op woningbouw en overige stedelijke voorzieningen;
    II. 30 september 2017 voor zover de nieuwe stedelijke ontwikkeling zich richt op bedrijventerreinen en kantoorlocaties;
    III. 31 december 2017 voor zover de nieuwe stedelijke ontwikkeling zich richt op detailhandel.

Artikel 7 Slotbepaling en citeertitel

1. Deze uitvoeringsregeling treedt in werking met ingang van de eerste dag na de datum van uitgifte van het provinciaal blad waarin het wordt geplaatst en werkt terug tot en met 1 maart 2017.
2. Deze regeling wordt aangehaald als: Uitvoeringsregeling regionale afspraken nieuwe stedelijke ontwikkelingen 2017.

Haarlem, 28 februari 2017.
Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,

J.W. Remkes, voorzitter

R.M. Bergkamp, provinciesecretaris

TOELICHTING

Algemene toelichting
Deze uitvoeringsregeling is vastgesteld ter uitvoering van artikel 5a, tweede lid, van de Provinciale Ruimtelijke Verordening om nadere regels te stellen aan de binnen de regio's door gemeenten te maken afspraken inzake nieuwe stedelijke ontwikkelingen zoals bedoeld in het Besluit ruimtelijke ordening.

Ladder voor duurzame verstedelijking
Op 12 december 2016 hebben provinciale staten (PS) de wijziging van de Provinciale Ruimtelijke Verordening (PRV) vastgesteld waardoor de PRV is afgestemd op de Ladder voor duurzame verstedelijking (Ladder), zoals is opgenomen in het Besluit ruimtelijke ordening (Bro). De datum van inwerkingtreding van deze wijziging van de PRV is 1 maart 2017.

Wijziging van de PRV
De onderdelen in de PRV die al bij wet zijn geregeld in artikel 3.1.6 lid 2a en 2b van het Bro zijn met de wijziging per 1 maart 2017 uit de PRV verdwenen. Het gaat om het aantonen van 1) nut en noodzaak (behoefte) en 2) het eerst benutten van binnenstedelijke mogelijkheden bij een nieuwe stedelijke ontwikkeling.

Regionale afstemming staat centraal
Wat niet in de wet is verankerd is de regionale afstemming. Om die reden is regionale afstemming gehandhaafd in de PRV. Daarover gaat artikel 5a van de PRV.

Artikel 5a Nieuwe stedelijke ontwikkeling
1. Een bestemmingsplan kan uitsluitend voorzien in een nieuwe stedelijke ontwikkeling als deze ontwikkeling in overeenstemming is met de binnen de regio gemaakte schriftelijke afspraken.
2. Gedeputeerde staten stellen nadere regels aan de afspraken zoals bedoeld in het eerste lid.

De regionale afspraken betreffen nieuwe stedelijke ontwikkelingen van woningbouw, bedrijventerreinen en kantoorlocaties, detailhandel en overige stedelijke voorzieningen.
Voor het borgen van het provinciale hoofdbelang van duurzaam ruimtegebruik worden aan de regionale afspraken via nadere regels inhoudelijke en procedurele voorwaarden gesteld. Deze regels zorgen er voor dat vooraf duidelijk is waaraan de regionale afspraken moeten voldoen.

Doel van de uitvoeringsregeling regionale afspraken nieuwe stedelijke ontwikkelingen
De uitvoeringsregeling stelt eisen aan de regionale afstemming in de vorm van regionale afspraken. Het doel van het laten maken van regionale afspraken is dat gemeenten gezamenlijk werken aan een sterke(re) regio en dat wordt voorkomen dat gemeenten individueel een koers varen die de kracht van buurgemeenten en/of de regio niet ten goede komt of aantast.

De essentie van de uitvoeringsregeling

1) De te maken regionale afspraken voor woningbouw, bedrijventerreinen en kantoren en detailhandel moeten zijn gebaseerd op de regionale visies en waarbij deze visies moeten zijn gebaseerd op het provinciaal beleid en op de door de provincie vastgestelde prognoses en behoefteramingen.
2) De regionale afspraken moeten expliciet minimaal de instemming hebben van de colleges van burgemeester en wethouders van de gemeenten in de regio.

'Ladderproof'

Er staan geen regels meer in de PRV over het aantonen van nut en noodzaak en het benutten van binnenstedelijke mogelijkheden. De regionale afspraken moeten wel nut en noodzaak aantonen en inzicht geven in de binnenstedelijke (on)mogelijkheden voordat uitleglocaties aan de orde kunnen komen. De regionale afspraken en de daaruit voortvloeiende bestemmingsplannen moeten namelijk voldoen aan de wet (in casu met name het Besluit ruimtelijke ordening), dat wil zeggen 'Ladderproof' zijn.

Evenals de Ladder gaat de PRV uit van een 'ja, mits' voor nieuwe stedelijke ontwikkelingen.

Verantwoordelijkheid en afwegingsruimte ligt bij de regio

De gemeenten in de regio moeten het gezamenlijk eens worden over de gemeentegrens overschrijdende nieuwe stedelijke ontwikkelingen. De verantwoordelijkheid en de afwegingsruimte liggen bij de regio. Dit is in lijn met de gedachte van de Omgevingswet, waarbij de verantwoordelijkheid zo decentraal mogelijk wordt belegd.
De regionale afspraken worden bij voorkeur op visie- en programmaniveau gemaakt, zodat wordt voorkomen dat pas in een laat planstadium, bijvoorbeeld bij het voorontwerp van een bestemmingsplan duidelijk wordt of wordt voldaan aan de wetgeving.

Geen instemming door GS

Bij het uitgangspunt dat de verantwoordelijkheid en de afwegingsruimte binnen het ruimtelijk spoor bij de regio ligt, past geen expliciete goedkeuring van, of instemming met, de uitkomsten van het proces in een vorm van een afrondend besluit door GS. De samenwerkende gemeenten zijn er zelf verantwoordelijk voor dat de regionale afspraken voldoen aan de inhoud en bedoelingen van het Bro, de PRV en nadere regels. GS gaan er vanuit dat gemeenten op een zorgvuldige manier de afspraken tot stand laten komen, daarbij de provinciale regels in acht nemen en rekening houden met het provinciale beleid. De betrokken gemeenten hebben hier ook belang bij, omdat afspraken die niet voldoen aan de PRV of andere provinciale regelgeving leiden tot een afbreukrisico bij de projecten die worden gebaseerd op die afspraken. GS willen de verantwoordelijkheid voor de afspraken ook bij de gemeenten laten en niet overnemen door het nemen van een instemmingsbesluit. Een dergelijke manier van werken past goed in het stelsel van de Omgevingswet.

Het ontbreken van een juridisch besluit door GS over de regionale afspraken betekent uiteraard niet dat GS niet betrokken wil zijn op bestuurlijk en ambtelijk niveau bij de totstandkoming van de regionale afspraken. GS gaan er vanuit dat dergelijk overleg wordt gevoerd en door de betrokken medeoverheden de waarde van deze beleidsafstemming en samenwerking wordt ingezien.

De keuze om de regionale afspraken in het ruimtelijk spoor niet afhankelijk te maken van een instemmingsbesluit van GS , laat onverlet de positie van GS en PS in de diverse sectorale beleidssporen zoals het woonbeleid.

Aandachtspunt is de kenbaarheid van gemaakte afspraken, ook voor derden. GS gaan ervan uit dat de gemeenten gemaakte regionale afspraken beschikbaar zullen stellen op hun websites. Bij bestemmingsplannen waarbij gebruik wordt gemaakt van de regionale afspraken, zal in de toelichting ook inzicht moeten worden geboden in de inhoud en totstandkoming van deze afspraken.

Ook de betrokkenheid van burgers (ondernemers, omwonenden, belangengroepen) en de gemeenteraden is een belangrijk aspect bij het maken van de regionale afspraken. Dit is de verantwoordelijkheid van de betrokken colleges van burgemeester en wethouders, die hier door hun gemeenteraden zo nodig op kunnen worden aangesproken. De manier waarop deze betrokkenheid wordt vormgegeven, zal per situatie kunnen verschillen. Zonder deze betrokkenheid bestaat het risico dat de afspraken onvoldoende draagvlak hebben, hetgeen bijvoorbeeld bij de besluitvorming over concrete projecten tot discussies kan leiden.

Bij de evaluatie van de PRV-wijziging en deze uitvoeringsregeling in de tweede helft van 2017 zullen bovengenoemde onderwerpen aan de orde komen.

Uitvoeringsregeling raakt niet de bescherming van het landelijk gebied
De regionale afstemming betreft de (programmering van) nieuwe stedelijk ontwikkelingen. De Ladder draagt bij aan een duurzaam ruimtegebruik. Als blijkt dat er behoefte is aan de nieuwe stedelijke ontwikkeling en er zijn binnenstedelijk in de regio geen mogelijkheden, dan kan worden gezocht naar een uitleglocatie, een locatie buiten bestaand stedelijk gebied.

De beschermingsregimes voor het landelijk gebied zijn hetzelfde gebleven. Waar voor de wijziging van de PRV geen uitleglocatie mogelijk was, kan ook na deze wijziging van de PRV geen uitleg plaatsvinden.
Het ‘ja, mits’ geldt voor de nieuwe stedelijke ontwikkeling. Echter, een beschermingsregime van het landelijk gebied kan het realiseren van een nieuwe stedelijke ontwikkeling onmogelijk maken vanwege de onverenigbaarheid met de te beschermen waarden. Ondanks dat nut en noodzaak is aangetoond en er geen binnenstedelijke mogelijkheden zijn.
Bij alle nieuwe stedelijke ontwikkelingen buiten bestaand stedelijk gebied moet daarnaast worden voldaan aan de ruimtelijke kwaliteitseisen van artikel 15 van de PRV.

Handreiking
Ter bevordering van een goede toepassing van de uitvoeringsregeling is vanaf 1 juni 2017 een Handreiking beschikbaar op de provinciale website.

Artikelsgewijze toelichting

Artikel 1 Begripsbepalingen

Voor zover definities al in het Bro of de PRV zijn opgenomen dan worden deze definities aangehouden. Voor een aantal kernbegrippen is dit nog specifiek aangegeven door ze te noemen en te verwijzen naar de plek in het Bro of de PRV waar het begrip wordt omschreven.

Regio
Bij de Ladder wordt onder de regio verstaan het 'marktgebied' of 'verzorgingsgebied' van de betreffende nieuwe stedelijke ontwikkeling. Voor het bepalen van de behoefte waarin een nieuwe stedelijke ontwikkeling voorziet is de marktregio van belang. De inhoudelijke onderbouwing van nieuwe stedelijke ontwikkelingen moet zich dus richten op het markt- of verzorgingsgebied.
De marktregio kan echter per stedelijke ontwikkeling verschillen. Om te voorkomen dat voor elk individueel ruimtelijk plan dat gemeentegrensoverschrijdende effecten heeft een overleg moet worden ingesteld tussen de betrokken gemeenten kunnen gemeenten al bestaande regionale overlegverbanden hiervoor benutten.

Bij de regio indeling is het vooral een zoeken van een balans tussen een goede inhoudelijk gerichte indeling van marktgebieden en het zoveel mogelijk aansluiten op efficiënte (bestaande) bestuurlijke overlegverbanden. Zie de bijlage op blz. 12 voor een overzicht van een al bestaande regio indeling.

Regio- en provinciegrensoverschrijdende nieuwe stedelijke ontwikkelingen
Bij nieuwe stedelijk ontwikkelingen die de grens van een regio overschrijden heeft de provincie de rol van intermediair tussen de regio's. Dat geldt ook voor provinciegrensoverschrijdende nieuwe stedelijke ontwikkelingen.

Artikel 2 Woningbouw

Het artikel is geformuleerd als een 'kunnen' bepaling, om aan te geven dat het maken van de regionale afspraken een verantwoordelijkheid is van de gemeenten in de regio zelf. Het maken van regionale afspraken is geen verplichting, maar dergelijke afspraken zijn wel nodig om nieuwe stedelijke ontwikkelingen mogelijk te maken.

Regionale afspraken over woningbouw kunnen in meerdere documenten worden vastgelegd. In de praktijk ontwikkelen gemeenten in regioverband doorgaans de volgende producten die op elkaar aansluiten:

1. een regionale woonvisie voor 10 jaar met een doorkijk;
2. een regionaal actieprogramma wonen (RAP) als uitvoeringsagenda voor 5 jaar;
3. en een regionale woningbouwprogrammering voor 5 tot 10 jaar met een methodiek om nieuwbouw en transformatieplannen af te wegen en een projectenlijst.

De woningbouwprogrammering kan al dan niet onderdeel uitmaken van het RAP. De producten worden indien gewenst tussentijds bijgesteld en zijn onderwerp van monitoring.

Regionale actieprogramma's wonen
De regio's in Noord-Holland stellen als uitwerking van het provinciaal woonbeleid regionale actieprogramma's wonen (RAP's) op. Een RAP bevat regionale afspraken over kwantitatieve en kwalitatieve woningbouw voor de komende 5 jaar met een doorkijk naar 10 jaar.

Vanuit het provinciaal woonbeleid hebben GS vooraf aan de regio's thema's meegegeven om uit te werken in de RAP's 2016-2020. Dit zijn: vraaggestuurd bouwen, binnenstedelijk bouwen en transformeren, sociale woningbouw, wonen, zorg, welzijn en voorzieningen, duurzaam bouwen, zelfbouw, statistieken en ov-knooppunten.

Prognoses
De regionale woningbouwprogrammering is gebaseerd op de regionale indicatieve woningbehoefte uit de door de provincie vastgestelde bevolkingsprognose. Er kan gemotiveerd worden afgeweken van de prognoses, als bijvoorbeeld de uitkomst van de monitoring daarvoor aanleiding geeft.

Programmering
De programmering moet inzicht geven in de te ontwikkelen, transformeren en herstructureren locaties in kwantiteit, kwaliteit en tijdsfasering per gemeente (oftewel een projectenlijst). Op een kaart worden in ieder geval de locaties buiten BSG aangegeven. Bij locaties buiten BSG is getoetst of realisatie binnen BSG mogelijk is en of er provinciale ruimtelijke beschermingsregimes op de locatie aan de orde zijn.

Artikel 3 Bedrijventerreinen en kantoorlocaties

Het artikel is geformuleerd als een 'kunnen' bepaling, om aan te geven dat het maken van de regionale afspraken een verantwoordelijkheid is van de gemeenten in de regio zelf. Het maken van regionale afspraken is geen verplichting, maar dergelijke afspraken zijn wel nodig om nieuwe stedelijke ontwikkelingen mogelijk te maken.

De markt van bedrijventerreinen en kantoorlocaties is een regionale markt. Daarom staat regionale samenwerking en afstemming centraal in het provinciaal bedrijventerreinen- en kantorenbeleid.

Hoewel in artikel 3 onderscheid wordt gemaakt in enerzijds regionale afspraken over ontwikkeling, transformatie en herstructurering en anderzijds het opstellen van een regionale visie, kunnen beide onderdelen samengevoegd zijn in één document.

Basis voor zowel de visie als de afspraken is de door provincie in samenwerking met gemeenten en bedrijfsleven opgestelde behoefteraming. Daarin worden vraag en aanbod aan bedrijventerreinen en kantoorlocaties in kaart gebracht. Daarbij gaat het niet alleen om omvang in hectaren, dan wel vloeroppervlakte, maar ook om kwalitatief te onderscheiden locaties die invulling geven aan de vraag van bepaalde marktsegmenten.

Transformatie biedt mogelijkheden om overaanbod aan bedrijventerreinen en kantorenlocaties te verminderen. Echter, voorkomen moet worden dat daardoor bedrijven in problemen komen doordat zij gedwongen worden zich te verplaatsen terwijl er voor deze bedrijven onvoldoende alternatieve vestigingsmogelijkheden zijn, dan wel dat er onvoldoende uitbreidingsmogelijkheden zijn. Regionale afstemming over transformatieplannen is dan ook essentieel.

De herstructurering van verouderde bedrijventerreinen en kantorenlocaties is een middel om efficiënter gebruik van bestaande terreinen te maken en de toekomstvastheid en kwaliteit van bedrijventerreinen te behouden. Daarom is het ook onderdeel van een regionaal bedrijventerreinen- en kantorenbeleid.

Artikel 4 Detailhandel

Het artikel is geformuleerd als een 'kunnen' bepaling, om aan te geven dat het maken van de regionale afspraken een verantwoordelijkheid is van de gemeenten in de regio zelf. Het maken van regionale afspraken is geen verplichting, maar dergelijke afspraken zijn wel nodig om nieuwe stedelijke ontwikkelingen mogelijk te maken.

Bij detailhandel zijn de regionale afspraken gebaseerd op regionale detailhandelsvisies. Bestemmingsplannen die voorzien in detailhandel met een regionale impact (> 1500 m2), evenals de regionale detailhandelsvisies, worden voorgelegd aan de regionale adviescommissie detailhandel (RAC). Er zijn twee RAC's ingesteld, het RAC Noord-Holland Noord en de Adviescommissie Detailhandel Zuid (ADZ).
In de bestemmingsplannen moet worden toegelicht of advies van een RAC is ingewonnen en hoe dit advies luidde. De RAC brengt gevraagd en ongevraagd advies uit aan gedeputeerde staten.

De detailhandelsstructuur is één geheel en uitbreidingen kunnen niet los van elkaar worden gezien. Alle plannen groter dan 1.500 m2 moeten worden afgestemd (lid 1b I) met uitzondering van plannen voor ontwikkelingen in winkelgebieden die reeds groter zijn dan 25.000 m2 wvo (lid 1b II). Voor deze grote winkelcentra moeten detailhandelsplannen groter dan 3.000 m2 voor advisering aan de regionale adviescommissies worden voorgelegd.
Deze grote winkelcentra zijn alle hoofdwinkelcentra, te weten de binnenstadcentra van Alkmaar, Amstelveen, Amsterdam, Beverwijk, Bussum, Den Helder, Haarlem, Heerhugowaard, Hilversum, Hoofddorp, Hoorn, Purmerend, Schagen en Zaandam en de grote ondersteunende centra welke ook groter zijn dan 25.000 m2 wvo, te weten Amsterdam Buikslotermeerplein en Amsterdam Amsterdamse Poort.
De genoemde grootte van winkelplannen (1.500 m2 en 3.000 m2) geldt voor de totale ontwikkeling in een winkelgebied (en dus niet per winkel) en voor een tijdsperiode van twee jaar. Deze periode is gekozen om te voorkomen dat grote plannen in kleinere delen worden opgeknipt om verplichte advisering te omzeilen.

Artikel 5 Overige stedelijke voorzieningen

In het bestuurlijk overleg Noord-Holland Noord hebben gedeputeerde staten op 31 augustus 2016 toegezegd dat de regio's zelf in de gelegenheid worden gesteld om werkafspraken te maken over de wijze van regionale afstemming bij 'overige stedelijke voorzieningen', zoals bijvoorbeeld een crematorium, bioscoop of theater. Het gaat hierbij dus om stedelijke voorzieningen, niet zijnde woningbouw, bedrijventerreinen, kantoorlocaties of detailhandel.

Het artikel is geformuleerd als een 'kunnen' bepaling, om aan te geven dat het maken van de regionale afspraken een verantwoordelijkheid is van de gemeenten in de regio zelf. Het maken van regionale afspraken is geen verplichting, maar dergelijke afspraken zijn wel nodig om nieuwe stedelijke ontwikkelingen mogelijk te maken.

Artikel 6 Overgangsbepaling

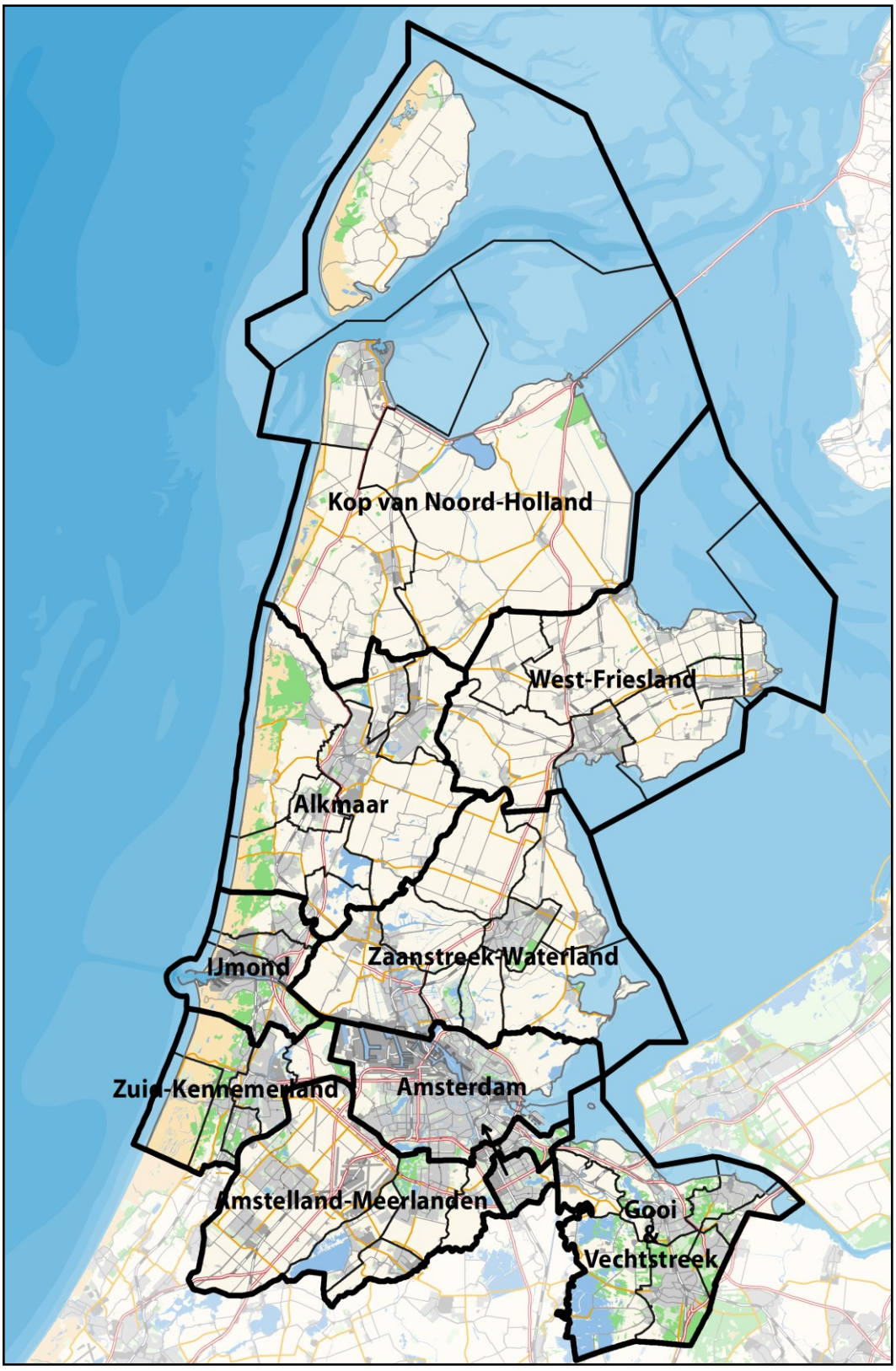
Uit een inventarisatie is gebleken dat nog niet elke regio voor elk onderdeel (woningbouw, bedrijventerrein en kantoorlocaties, detailhandel en overige stedelijke voorzieningen) kan voldoen aan de vereiste van deze uitvoeringsregeling. Om die reden is een overgangsbepaling opgenomen, om te voorkomen dat een reeds ingezet planproces van een goed onderbouwde en gewenste nieuwe stedelijke ontwikkeling stagneert omdat de regionale afspraken nog niet rond zijn. Het is de verwachting dat voor het eind van 2017 alle regionale afspraken op orde kunnen zijn.

Artikel 7 Slotbepaling en citeertitel

Inwerkingtreding met terugwerkende kracht
Deze uitvoeringsregeling treedt tezamen met de wijziging van de PRV in werking op 1 maart 2017. Omdat de regeling kort na 1 maart zal worden bekend gemaakt (vaststelling is voorzien op 28 februari), is er formeel sprake van terugwerkende kracht. In het recht wordt terughoudend omgegaan met het toekennen van terugwerkende kracht aan regelingen. In dit geval achten wij terughoudende kracht aanvaardbaar en zelfs wenselijk.
De PRV treedt namelijk per 1 maart 2017 in werking en zonder deze uitvoeringsregeling is sprake van een incomplete regeling. Dit achten wij onwenselijk.
De periode dat sprake zal zijn van terugwerkende kracht is zeer kort, waarschijnlijk een week of minder. De inhoud van de uitvoeringsregeling is bovendien al uitvoerig gecommuniceerd, onder andere bij de behandeling van de PRV in PS van 12 december 2016 heeft een eerder concept bij de stukken gezeten. Terugwerkende kracht leidt daarom niet tot onaanvaardbare rechtsonzekerheid.

In de citeertitel is een jaartal opgenomen, omdat is afgesproken de uitvoeringsregeling ongeveer een half jaar na inwerkingtreding voor de eerste keer te evalueren. Indien uit de praktijk volgt dat de regeling aanpassing behoeft, zal de regeling worden aangepast. Een jaartal in de citeertitel maakt daarbij het versiebeheer overzichtelijker.

Bijlage: regio-indeling



Uitgegeven op 10 maart 2017

Namens Gedeputeerde Staten van Noord-Holland

R.M. Bergkamp, provinciesecretaris

ERFGOEDVERENIGING
HEEMSCHUT

Aan de Minister van Onderwijs,
Cultuur en Wetenschap
Mevrouw mr. drs. I..K. van Engelshoven
Postbus 16375
2500 BJ DEN HAAG

Betreft: zorgen over toekomst fort bij Velsen

Amsterdam, 21 januari 2019

Geachte mevrouw Van Engelshoven,

Erfgoedvereniging Bond Heemschut volgt met groeiende bezorgdheid de discussie over het fort bij Velsen.

In 2018 heeft de gemeenteraad van Beverwijk het bestemmingsplan van het fort gewijzigd naar de een-na-zwaarste milieucategorie. Kort daarna is het fort te koop gezet door de particuliere eigenaar. Met de rijks- en werelderfgoedstatus in combinatie met een milieucategorie 5.2 lijkt een goede toekomst van dit fort uiterst onzeker. Wij vragen ons af op welke wijze een zorgvuldige bestemming die recht doet aan het erfgoed te combineren is met de toegestane industriële bestemming.

Recent is het fort gekraakt. Met medewerking van de krakers konden historici van het documentatiecentrum Stelling van Amsterdam toegang krijgen tot het 19de-eeuwse fort. Daarmee is voor het eerst in 40 jaar de toestand van het fort gedocumenteerd. Dit stuk werelderfgoed blijkt in slechte staat te verkeren. Ook is het bouwwerk aangetast omdat in de jaren ’80 een deel is gesloopt.

Het Fort bij Velsen ligt op de hoek van het Noordzeekanaal en Zijkanaal A bij in de gemeente Beverwijk bij Velsen-Noord. Het fort was tot halverwege de zeventiger jaren in gebruik als munitieopslagplaats. In 1975 droeg het Ministerie van Defensie het fort over aan de Dienst der Domeinen voor de verkoop. Het fort genoot toen nog geen bescherming als monument. In 1979 werd het verkocht aan een particulier. In 1983 werd een deel van het fort gesloopt. Mede hierdoor kwam de Provincie Noord-Holland hierna in actie voor het behoud van de Stelling, met de uiteindelijke werelderfgoedstatus als gevolg.

U schrijft in de beleidsbrief Erfgoed Telt dat u zich inspant voor meer begrip voor de grote ruimtelijke dynamiek in Nederland en voor de Nederlandse oplossingen om de Werelderfgoedwaarden in stand te houden. U schrijft dat u hiervoor in gesprek gaat met UNESCO.

De situatie rondom het fort bij Velsen betreft naar onze mening een dergelijke complexe situatie waarbij wij benieuwd zijn op welke wijze de UNESCO het veiligstellen van de te behouden werelderfgoedwaarden ziet in relatie tot de recente gemeentelijke besluitvorming en het feit dat het fort thans te koop is aangeboden en gekraakt.

Wij zien met belangstelling uit naar uw reactie.

Wij sturen deze brief in afschrift naar de Kamerleden Financiën en Cultuur, Gedeputeerde en Provinciale staten van de provincie Noord-Holland, het college van B & W en de gemeenteraad van Beverwijk en de Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed.

Met vriendelijke groet,

Karel Loeff
Directeur Erfgoedvereniging Bond Heemschut

Provinciale Staten van Noord-Holland
T.a.v. mevrouw M. de Zwart
Postbus 3007
2001 DA HAARLEM

ons kenmerk
3340
behandeld door
S.J. Harkema
doorkiesnummer
(030) 234 76 66

Datum: 31 januari 2019
Onderwerp: Regionale energiestrategie (RES) en milieueffectrapportage

Geachte mevrouw De Zwart,

Graag vraagt de Commissie voor de milieueffectrapportage uw aandacht voor het volgende. Het (ontwerp) Klimaatakkoord moet leiden tot een halvering van de CO_2-uitstoot in Nederland. Per regio worden de haalbaarheid van dit doel en de ruimtelijke consequenties ervan verkend in een regionale energiestrategie (RES). Het resultaat van die verkenning wordt later vastgelegd in omgevingsvisies en -plannen.

De omgevingseffecten van zulke strategieën zijn in de praktijk vaak aanzienlijk. Verder is het bereiken van een breed draagvlak voor duurzame energievoorziening, gelet op die effecten, niet vanzelfsprekend. Het opstellen van een milieueffectrapport kan daarom voor de besluitvorming over een RES meerwaarde hebben. In de bijgevoegde factsheet gaat de Commissie in op die meerwaarde. Bovendien is de tijd voor het opstellen van een RES beperkt en leert de ervaring dat tijdig beginnen met milieueffectrapportage bijdraagt aan de kwaliteit van het besluit. Een milieueffectrapport bij een RES is ook goed bruikbaar bij de daaropvolgende discussie over de omgevingsvisies en -plannen van een provincie of gemeente.

De Commissie adviseert straks over de milieueffectrapporten voor uw omgevingsvisie en -plan en kan u ook adviseren over een dergelijk rapport bij de RES. Hiervoor kunt u contact opnemen met Sjoerd Harkema (030 234 76 66) of Johan Lembrechts (030 234 76 22).

Met vriendelijke groet,

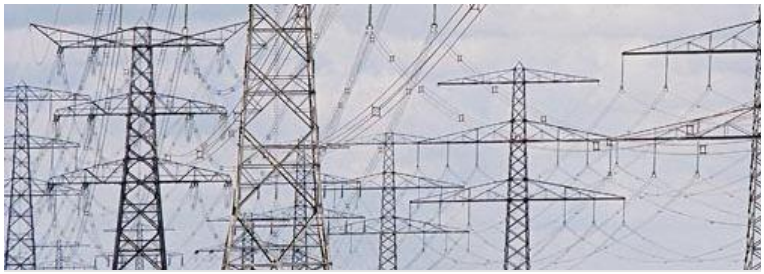


Kees Linse
Voorzitter Commissie voor de milieueffectrapportage

Bijlage: factsheet Commissie m.e.r. Regionale energiestrategieën

In afschrift aan PS, GS en m.e.r.-coördinatoren provincie, RUD('s) en gemeenten

Commissie voor de
milieueffectrapportage



Naar een regionale energiestrategie (RES)

Het Klimaatakkoord gaat over het halveren van de CO_2-uitstoot in Nederland. Per regio worden de haalbaarheid van dit doel en de ruimtelijke consequenties in een RES verkend. Het resultaat van die verkenning wordt later vastgelegd in omgevingsvisies en omgevingsplannen.

Deze factsheet laat zien hoe een milieueffectrapport (MER) nu al bij de verkenning behulpzaam kan zijn. Het vergelijken van keuzes en het tijdig in beeld brengen van de milieugevolgen staan centraal.

Wat is een regionale energiestrategie?

In een regionale energiestrategie (RES) onderzoekt een regionaal samenwerkingsverband van provincies, gemeenten en waterschappen de mogelijkheden voor de uitvoering van de energietransitie. Er zijn 30 samenwerkingsverbanden. Een RES zet de keuzes voor regionale warmtebronnen, de infrastructuur en de opgave voor duurzame energieopwekking (wind, zon, biomassa etc.) op een rij. De RES geeft de bouwstenen om de latere besluiten daarover in goed overleg voor te bereiden. Ook moet de RES de maatschappelijke acceptatie voor de transitie bevorderen, via bewustwording, kennisoverdracht en urgentiebesef bij de burger.

Meerwaarde milieueffectrapportage

Het opstellen van een milieueffectrapportage helpt om alle (ruimtelijke) belangen en claims zichtbaar te maken en onderling af te wegen. Daarbij gaat het onder meer om de gevolgen voor het landschap, de leefomgeving en de natuur.

Door voor een RES een dergelijk proces te doorlopen komen vroegtijdig de keuzemogelijkheden in een regio in beeld (handelingsperspectief) en kunnen de verschillende (conflicterende) belangen worden afgewogen. Alle overheden in de regio kunnen die milieu-informatie later hergebruiken bij hun planprocedures.

Proces regionale energiestrategie (RES)

Het proces van de RES en de (ruimtelijke) vertaling daarvan in omgevingsvisies, omgevingsplannen en vergunningen ziet er als volgt uit:

1. Klimaatakkoord
2. RES, keuzeopties per regio
3. Omgevingsvisie met een MER
4. Omgevingsplan met een MER
5. Vergunningen met mogelijk een MER

Meer informatie over de RES vindt u onder andere op de site van de VNG.

Deze aanpak voorkomt dat:

- de uitvoering van energieprojecten vertraging oploopt omdat juridisch en maatschappelijk onaanvaardbare milieueffecten te laat worden onderkend;
- de ruimtelijke samenhang ontbreekt en de kwaliteit van het landschap en de leefomgeving ongewild achteruitgaat;
- bij het opstellen van een plan of visie opnieuw de mogelijkheden voor de energietransitie onderzocht moeten worden, omdat dan pas blijkt dat de RES andere functies en belangen teveel in de weg staat.

In de praktijk blijkt namelijk vaak dat optimaal invullen van alle belangen van de omgeving meer (milieu)ruimte vraagt dan in eerste instantie was verwacht.

Milieueffectrapportage biedt daarnaast goede participatiemogelijkheden. Initiatiefnemers zoeken dan samen

met anderen naar oplossingen die niet alleen de doelen van het Klimaatakkoord realiseren, maar bijvoorbeeld ook een goede kwaliteit van de leefomgeving bevorderen. Doordat milieueffectrapportage een (h)erkend instrument is, geeft het deelnemers houvast in de dialoog over de RES. Ook biedt ze mogelijkheden om burgers vroegtijdig bij opties voor invulling van de RES te betrekken en draagvlak te creëren.

Wat staat er in een milieueffectrapport?

Een milieueffectrapport voorziet in de informatie voor de discussie over een voorgenomen ontwikkeling zoals de energietransitie (waarom, hoe, waar, hoeveel).

Het gaat daarbij vooral om de haalbaarheid van de gewenste ontwikkeling. Zijn gebieden bijvoorbeeld geschikt voor duurzame energie? Meer concreet: is de ondergrond bijvoorbeeld geschikt voor geothermie? Hoeveel aanbod van restwarmte is er? Is er voldoende ruimte voor windturbines in de buurt van woningen en gebieden met veel vogels of vleermuizen? Stedelijke regio's en regio's met veel industrie zullen daarbij andere oplossingen zoeken dan landelijke.

Het milieueffectrapport verkent hoe ambitieus het doel kan zijn en hoeveel ruimte mogelijk beschikbaar is voor groene energie en infrastructuur (warmte- en hoogspanningsnet). Centraal staat ook de keuze tussen enerzijds gebieden waar windturbines en zonneweides mogen komen en anderzijds te vrijwaren gebieden. Ten slotte gaat het rapport ook over gewenste randvoorwaarden, zoals eisen aan landschappelijke inpassing en aan afstanden tot woningen.

Voorbeelden

Er zijn veel voorbeelden van milieueffectrapporten over energietransitie, van strategisch tot zeer concreet. Denk aan regioplannen voor windenergie in Flevoland, het energiepark Pottendijk in Emmen of windparken zoals die op Goeree Overflakkee.

Parallellen RES- en MER-systematiek

Voor het maken van een RES is een handreiking opgesteld. De voorgestelde aanpak vertoont veel gelijkenis met die van milieueffectrapportage. Zo beginnen beide met het opstellen van een startdocument (uitgangspunten, beoogd resultaat, fasering, verantwoordelijkheden, planning). Ook moet voor beide de betrokkenheid van lokale partijen en bewoners worden georganiseerd. Het gezamenlijk doorlopen in één proces biedt voordelen (doorlooptijd, kosten, overzichtelijkheid).

Sociale en economische effecten

In een milieueffectrapport kunnen ook sociaalmaatschappelijke en economische thema's meegenomen worden. Voorbeelden zijn sociale effectrapportages (IFC) buiten en Economische effectrapportages (EER) in Nederland. Gezien de mogelijk verstrekkende consequenties van een RES kan het meerwaarde hebben deze thema's toe te voegen waarmee een complete duurzaamheidseffectrapportage ontstaat.

Vrijwillig of verplicht?

Aan het realiseren én plannen van activiteiten met grote milieugevolgen is de verplichting verbonden om voorafgaand aan het besluit een milieueffectrapport op te stellen. De activiteiten en ingrepen die in een RES worden verkend, zullen vaak zo omvangrijk zijn dat ook de milieugevolgen voor landschap, leefomgeving en natuur groot zijn.

Dit roept de vraag op of milieueffectrapportage voor een RES vrijwillig of verplicht is. Dit hangt af van de inhoud van het RES en de keuzes die daarin worden gemaakt. Vrijwillig of verplicht, de Commissie acht in alle gevallen het opstellen van een milieueffectrapport zinvol.

Benut onze kennis

Een advies van de Commissie m.e.r. kan helpen bij het opstellen en toetsen van een milieueffectrapport in het kader van de besluitvorming over een RES. Ook al omdat Commissie in een later stadium betrokken wordt bij de kwaliteitsbeoordeling van milieueffectrapporten voor omgevingsvisies en -plannen. Zij kan u nu al helpen door mee te denken.

Meer weten?

Meer weten over MER en regionale energiestrategieën?

- Sjoerd Harkema, 030 234 76 66, sharkema@eia.nl
- Johan Lembrechts, 030 234 76 22, jlembrechts@eia.nl

Provincie Noord-Holland

POSTBUS 3007 | 2001 DA HAARLEM

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

INGEKOMEN - 7 FEB. 2019

Gedeputeerde Staten

Uw contactpersoon

dhr. J.W. Mollema
BEL/BS

Telefoonnummer +31235144297

mollemajw@noord-holland.nl

Verzenddatum

- 7 FEB. 2019

Kenmerk

1162789/1162791

Uw kenmerk

Betreft: Aanbieding end term review van het uitvoeringsprogramma bij het coalitieakkoord 'Ruimte voor Groei'

Geachte leden,

Op 20 maart a.s. zijn de verkiezingen voor Provinciale Staten. We zijn dus aangekomen in de laatste fase van deze collegeperiode en willen daarom graag met u de balans opmaken van de afgelopen vier jaar. Als basis voor deze reflectie bieden we u hierbij de end term review van het uitvoeringsprogramma van ons coalitieakkoord aan.

Coalitieakkoord

Bij het aantreden van ons college in 2015 klom Nederland langzaam uit een diep dal waar het sinds de recessie en schuldencrisis lange tijd in had verkeerd. Noord-Holland is één van de meest vitale provincies van ons land en daarmee een belangrijke motor voor duurzaam economisch herstel en werkgelegenheid. Daarom hebben we in 2015 als motto voor ons coalitieakkoord 'Ruimte voor Groei' gekozen.

Om vanuit onze eigen provinciale rol en mogelijkheden een bijdrage te leveren aan duurzaam economisch herstel, hebben wij in ons coalitieakkoord een aantal stevige ambities geformuleerd waarin innovatie, duurzaamheid, infrastructuur, natuur, cultuur en leefbaarheid centraal staan.

Uitvoeringsprogramma

In uw vergadering van 26 mei 2015 heeft u verzocht het coalitieakkoord 'Ruimte voor Groei' uit te laten werken in een uitvoeringsprogramma. Dit uitvoeringsprogramma hebben wij u op 24 september 2015 aangeboden. Daarbij is afgesproken dat ons college uw Staten op twee momenten nader over de voortgang van de uitvoering van het coalitieakkoord zou informeren, namelijk halverwege de collegeperiode en aan het eind van de bestuurstermijn.

Postbus 3007
2001 DA Haarlem
Telefoon (023) 514 3143

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

Mid term review

Op 26 september 2017 hebben we u in de vorm van een mid term review op de hoogte gesteld van de stand van zaken rond de uitvoering van het coalitieakkoord. Daarbij is ook aandacht besteed aan de toepasbaarheid van het BOB-model om uw Staten via de cyclus van beeldvorming, oordeelsvorming en besluitvorming vroegtijdig bij het beleidsproces te betrekken. In grote lijnen was de conclusie van de mid term review dat veel activiteiten in gang waren gezet en tot uitvoering kwamen of reeds waren afgerond. Tegelijk werd geconstateerd dat zowel in de beleidsvorming als in de uitvoering nog het nodige diende te gebeuren.

Opzet end term review

De ambities die wij geformuleerd hebben in ons coalitieakkoord zijn in het uitvoeringprogramma vertaald in concrete activiteiten. Ten behoeve van de end term review is bij iedere activiteit vermeld welke acties in de afgelopen twee jaar - sinds de mid term review - zijn ondernomen en welke resultaten daarmee zijn behaald.

Evaluatie

Wij vinden het belangrijk om aan het eind van deze bestuursperiode te evalueren of het coalitieakkoord ook daadwerkelijk is uitgevoerd, en de bevindingen daaromtrent met u te delen. De end term review biedt dit inzicht.

Uit deze evaluatie blijkt dat vrijwel alle geplande activiteiten, in nauwe samenwerking met uw Staten, in de afgelopen vier jaar ook daadwerkelijk hebben plaatsgevonden. Wij noemen enkele voorbeelden:

- Ter versterking van de provinciale economie is een innovatieregeling Topsectoren opengesteld en zijn subsidies beschikbaar gesteld voor herstructurering en verduurzaming van bedrijventerreinen.
- In de afgelopen jaren zijn belangrijke duurzaamheidinitiatieven genomen, zoals de verbreding van het Participatiefonds Duurzame Economie, de planologische inpassing van zonne-akkers en de verduurzaming van de gebouwde omgeving.
- Met de aanleg van de Westfrisiaweg is een belangrijke oost-west verbinding gerealiseerd, zijn voorbereidingen getroffen voor de Duinpolderweg en zijn belangrijke HOV-verbindingen gerealiseerd. Daarnaast is ingezet op vermindering van geluidsoverlast en op verbetering van de luchtkwaliteit. Ook is er geïnvesteerd in nieuwe vormen van duurzame mobiliteit.
- Het Natuurnetwerk Nederland (NNN) is verder versterkt door de aankoop en inrichting van ruim 250 hectare per jaar. Verder is een nieuw programma voor de versterking van biodiversiteit vastgesteld, waarbij de verduurzaming van de landbouw een belangrijk aandachtspunt is en door maatschappelijke organisaties in een gezamenlijke verklaring gezien wordt als een goede invulling van het provinciale deltaplan biodiversiteit. De wezenlijke kenmerken en waarden binnen alle NNN-gebieden zijn vastgesteld. Dat geeft de mogelijkheid om ruimtelijke initiatieven beter te beoordelen, ongewenste ontwikkelingen

tegen te gaan en gewenste ontwikkelingen te ondersteunen, met name in de recreatieschappen.
- Het ontwerp voor de Markermeerdijken is gereed gekomen, er wordt volop ingezet op meekoppelkansen en er is een impuls gegeven aan waterrecreatie. Met de aanstelling van de werkambassadeur en de uitvoering van de agenda arbeidsmarkt en onderwijs is een groot aantal initiatieven genomen om de aansluiting op de arbeidsmarkt te verbeteren.
- Tot slot mag zeker de vaststelling van de nieuwe provinciale Omgevingsvisie niet in deze opsomming ontbreken, want hiermee zijn de nieuwe kaders voor de ruimtelijke ordening vastgelegd.

In een aantal gevallen is weliswaar sprake geweest van vertraging bij de uitvoering, maar zijn de doelstellingen uiteindelijk wel behaald. In de end term review worden de oorzaken van de vertraging toegelicht. Over de toepassing van het BOB-model zijn we ook overwegend positief. Deze werkwijze heeft een duidelijke meerwaarde, omdat de aanpak uw Staten in staat stelt eerder in het proces van beleidsontwikkeling en besluitvorming invulling te geven aan uw kaderstellende rol.

Bij de vaststelling van het uitvoeringsprogramma en de mid term review is afgesproken dat de financiële vertaling van het uitvoeringsprogramma verwerkt wordt in de reguliere planning- en controlcyclus. De financiële verantwoording, voor zover die nog niet heeft plaatsgevonden, zal dan ook via de jaarrekeningen van 2018 en eventueel 2019 plaatsvinden.

Conclusie

Wij zijn positief over de uitkomsten van de end term review. Vrijwel alle activiteiten die gepland waren om ons coalitieakkoord uit te voeren, hebben in nauwe samenwerking met uw Staten plaatsgevonden. Toch is de uitvoering nooit statisch geweest, maar is er flexibel ingespeeld op de vaak snel veranderende omstandigheden in de wereld om ons heen.

Verder waarderen wij de wijze waarop u door de toepassing van het BOB-model eerder in het proces de kaders heeft vastgesteld waarbinnen wij het beleid hebben uitgevoerd. Deze methodiek heeft naar ons inzicht zowel de samenwerking als de rolverdeling versterkt.

Hoogachtend,

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,

provinciesecretaris

R.M. Bergkamp

voorzitter

A.Th.H. van Dijk

Bijlage: End term review uitvoeringsprogramma coalitieakkoord

Uitvoeringsprogramma coalitieakkoord

‘Ruimte voor Groei’

2015-2019

End Term Review 2019

(januari 2019)

1. Openbaar bestuur

Doel uit begroting	Activiteit coalitieakkoord	PF-houder	Reguliere activiteit	Nieuw speerpunt	Te ondernemen acties/activiteiten	Stand van zaken 2017	Stand van zaken 2019
1.1.1 De kwaliteit van het bestuur in Noord-Holland optimaliseren	Initiatieven tot samenwerking van gemeenten ondersteunen wij actief door middel van kennisoverdracht en begeleiding	Van der Hoek	X		Vanuit het bestaande beleidskader – 'Bestuurskrachtige regio's in Noord-Holland' – en de uitvoeringsregeling 'Versterken bestuurskracht NH 2013' kan deze activiteit worden ingevuld. Bezien wordt in hoeverre dit beleidskader en de uitvoeringsregeling de ambitie van de coalitie voldoende ondersteunt.	Wij hebben bestuurlijk overleg gevoerd over samenwerking met gemeenten in de regio's Gooi en Vechtstreek, IJmond, Zaanstreek-Waterland, West-Friesland en Alkmaar. Wij hebben de uitvoeringsregeling geëvalueerd en een aangepaste regeling aan PS voorgesteld dat in april 2017 van kracht is geworden.	Wij hebben bestuurlijk overleg gevoerd over samenwerking met gemeenten in de regio's Gooi en Vechtstreek, IJmond, Zuid-Kennemerland, Zaanstreek-Waterland, West-Friesland en Alkmaar. Hiermee hebben wij deze doelstelling gerealiseerd.
	De provincie kan gebruik maken van haar instrumentarium op basis van de wet Arhi indien bestuurlijke kwaliteit dan wel verminderde bestuurskracht tot gevolg hebben dat de dienstverlening aan burgers of de democratische legitimiteit onder druk komt te staan	Van der Hoek	X		Evenals de afgelopen periode zal naar grote waarschijnlijkheid de Arhi-procedure deze collegeperiode ook een of meerdere keren worden doorlopen, vanwege bestuurskrachtontwikkelingen bij gemeenten.	Wij zijn in februari 2017 een Arhi-procedure gestart voor de Gooi en Vechtstreek, op grond van artikel 8 Wet Arhi. Het Arhi-proces startte met de fase van overleg als bedoeld in artikel 8, lid 1 Wet Arhi. Wij hebben vervolgens in het voorjaar 2017 overleg gevoerd met de colleges van B&W en met de raden. Op 12 september 2017 hebben GS een tussenbalans opgemaakt van de met de gemeenten gevoerde open overleggen en ontvangen reacties en voorstellen.	Op 7 november 2017 hebben wij besloten herindelingsontwerpen op te stellen voor de fusie van Blaricum, Huizen en Laren en voor Hilversum en Wijdemeren. Weesp besloot tot ambtelijke fusie met Amsterdam en ook tot een bestuurlijke fusie (niet vóór de volgende raadsperiode), De arhi-procedure voor Weesp en Gooise Meren is daarom in april 2018 beëindigd. De arhi-procedure voor de overige gemeenten in de Gooi en Vechtstreek beëindigden wij op 20 november 2018. Wij concludeerden n.a.v. het concept beleidskader herindeling 2018 van BZK dat de herindelingsvoorstellen onvoldoende steun van kabinet en parlement konden verwachten. Ook achtten wij door verschuiving van de fusiedatum naar 2022 de tijd tussen de bestuurskrachtonderzoeken (2016) en de besluitvorming in PS en parlement te lang.
	Wij zetten inzake bedrijfsvoering met kracht in op verdere samenwerking met de provincies Zuid-Holland, Utrecht en Flevoland	Loggen/Van der Hoek/ Post	X		Het doel van de beoogde samenwerking is het verhogen van de kwaliteit van de dienstverlening van de afzonderlijke provincies. De mogelijkheden daartoe worden binnen drie projectlijnen verkend: uitwisseling/delen van personeel, gezamenlijke aanbestedingen en uitwisselen van kennis/gezamenlijk beleid opstellen. We beginnen kleinschalig met een aantal pilots binnen de benoemde deelterreinen en bouwen voort op behaalde successen.	Voor ieder van de drie genoemde projectlijnen zijn één of meer expertgroepen met vertegenwoordigers van de vier provincies samengesteld: • Expertgroep P&O P4 • Expertgroep gezamenlijke aanbestedingen P4 • Expertgroep Treasury P4 • Expertgroep strategisch ICT P4 • Expertgroep fiscaliteit P4 • Expertgroep risicomanagement P4 • Expertgroep juridische kwaliteitszorg P4. In de expertgroepen wordt kennis uitgewisseld over het organiseren en uitvoeren van kwaliteitssystemen en	In het kader van de evaluatie is besloten dat de expertgroepen zelf primair de verantwoordelijkheid dragen voor de in gang gezette samenwerking. Zij bepalen zelf wat, wanneer en hoe zij gezamenlijk overleggen. Besluiten over concrete onderwerpen dienen de geëigende weg binnen de vier provinciale organisaties te volgen. De leden van de voormalige stuurgroep vervullen de rol van ambassadeur: zij geven steun of een duwtje om bijvoorbeeld een samenwerking levend te houden of om een kans niet voorbij te laten gaan. Hiermee hebben wij deze doelstelling gerealiseerd.

Doel uit begroting	Activiteit coalitieakkoord	PF-houder	Reguliere activiteit	Nieuw speerpunt	Te ondernemen acties/activiteiten	Stand van zaken 2017	Stand van zaken 2019
						maatregelen en worden afspraken gemaakt over samenwerking. Voorbeelden van samenwerking zijn het delen van vacatures in de pre-externe fase, het in uitvoering nemen van een gemeenschappelijke aanbestedingskalender en het organiseren van een gezamenlijke 'summerschool' (leiderschapstraject). De samenwerking is onlangs geëvalueerd met als conclusie dat het waardevol is de samenwerking en bijeenkomsten van de expertgroepen voort te zetten.	
	Wij evalueren in 2017 de nieuwe werkwijze van de Randstedelijke Rekenkamer	PS		X		Een nader onderzoek over het bestuursmodel van de Randstedelijke Rekenkamer 'Directeur of college?' (n.a.v. de aanbeveling uit de evaluatie van 2013) heeft geleid tot een werkgroep vanuit de vier Provinciale Staten (1 lid per PS). Deze werkgroep heeft in 2016 een advies opgesteld aan de vier Provinciale Staten Hierover heeft in 2016 en begin 2017 besluitvorming in de afzonderlijke Provinciale Staten plaatsgevonden. Onder andere de Gemeenschappelijke Regeling Randstedelijke Rekenkamer en de Verordening op de Programmaraad zijn aangepast. Tevens is besloten dat er een plaatsvervangend bestuurder wordt aangetrokken. Hierover vindt voor het zomerreces van 2017 besluitvorming en benoeming plaats in de vier verschillende Staten. Een evaluatie van de nieuwe werkwijze heeft pas zin, nadat alle verbeteringen zijn doorgevoerd. Er kan in de tweede helft van 2018 een evaluatie over de nieuwe werkwijze Randstedelijke Rekenkamer komen. De evaluatie over de nieuwe werkwijze wordt opgeleverd voor de Statenverkiezingen van maart 2019.	Provinciale Staten van Noord-Holland, Utrecht, Zuid-Holland en Flevoland hebben opdracht gegeven voor een externe evaluatie. Die wordt momenteel uitgevoerd door I&O research. Er is een begeleidingscommissie van 4 Statenleden (1 per provincie) ingesteld voor dit externe onderzoek. Oplevering van deze externe evaluatie met aanbevelingen voor de werkwijze van de Randstedelijke Rekenkamer, de Programmaraad, doorwerking van de onderzoeken (incl. de onderzoeksaanbevelingen) wordt eind januari, begin februari 2019 verwacht. Eventuele verbeterpunten uit de evaluatie kunnen in de nieuwe Statenperiode geïmplementeerd worden. Hiermee zal de doelstelling worden gerealiseerd.

Doel uit begroting	Activiteit coalitieakkoord	PF-houder	Reguliere activiteit	Nieuw speerpunt	Te ondernemen acties/activiteiten	Stand van zaken 2017	Stand van zaken 2019
						Ook de Programmaraad van de Randstedelijke Rekenkamer 2015-2019 zal advies en eventuele verbeterpunten over het functioneren meegeven aan een nieuwe Programmaraad. Eventuele verbeterpunten uit de evaluatie kunnen in de nieuwe Statenperiode geïmplementeerd worden.	
1.1.2 Integriteit borgen en toetsen	*Geen specifieke activiteit genoemd in het coalitieakkoord*	CdK			*De activiteiten bevinden zich buiten de reikwijdte van het coalitieakkoord. Verantwoording vindt plaats in de reguliere begrotingscyclus*	n.v.t.	n.v.t.
1.1.3 Interbestuurlijk toezicht op gemeenten uitoefenen	*Geen specifieke activiteit genoemd in het coalitieakkoord*	Van der Hoek			*De activiteiten bevinden zich buiten de reikwijdte van het coalitieakkoord. Verantwoording vindt plaats in de reguliere begrotingscyclus*	n.v.t.	n.v.t.
1.1.4 Rijkstaken Commissaris van de Koning uitvoeren	*Geen specifieke activiteit genoemd in het coalitieakkoord*	CdK			*De activiteiten bevinden zich buiten de reikwijdte van het coalitieakkoord. Verantwoording vindt plaats in de reguliere begrotingscyclus*	n.v.t.	n.v.t.
1.2.1 Bestuurlijke samenwerking in crisisbeheersing en veiligheidszorg bewaken en bevorderen	*Geen specifieke activiteit genoemd in het coalitieakkoord*	CdK			*De activiteiten bevinden zich buiten de reikwijdte van het coalitieakkoord. Verantwoording vindt plaats in de reguliere begrotingscyclus*	n.v.t.	n.v.t.
1.2.2 Risicokaart beheren	*Geen specifieke activiteit genoemd in het coalitieakkoord*	CdK			*De activiteiten bevinden zich buiten de reikwijdte van het coalitieakkoord. Verantwoording vindt plaats in de reguliere begrotingscyclus*	n.v.t.	n.v.t.
Bestuurshandelingen communiceren	Er wordt een vervolg gegeven aan initiatieven om burgers te betrekken bij het beleidsproces	CdK	X		Tussen 2015 en 2019 wordt een keuze gemaakt uit een aantal initiatieven waarbij burgerparticipatie zal worden toegepast en op welke wijze, waarna hier vervolgens uitvoering aan wordt gegeven. Hierbij is de BOB-aanpak noodzakelijk. De Omgevingswet stelt burgerparticipatie bij projectbesluiten voor grotere projecten verplicht. De wet treedt naar verwachting in 2019 in werking. In 2017 wordt een inventarisatie gemaakt welke projecten participatie behoeven, waarna uitvoering zal volgen.	Bij ieder groot provinciaal project wordt een gemotiveerde afweging gemaakt of burgerparticipatie wel of niet ingezet wordt. Ten behoeve van deze afweging is bovendien een instrument ontwikkeld. Via startnotities zullen PS op de hoogte worden gebracht ten behoeve van de fase 'beeldvorming' van het BOB-model. Hierin komt aan de orde of burgerparticipatie van toepassing is en zo ja hoe dit kan worden uitgevoerd. In het kader van de Omgevingswet zal een leidraad worden ontwikkeld waarmee duidelijk wordt aan welke eisen een goed participatieproces dient te voldoen.	Afhankelijk van het type project wordt wel of geen afweging gemaakt om burgerparticipatie toe te passen. Participatie wordt toegepast bij grote projecten. Vooral in de uitvoering, maar regelmatig ook in de beleidsfase. Participatie is bijvoorbeeld aan de orde geweest bij de Omgevingsvisie en bij de Visie op Waterrecreatie. Via de Statenvoordracht worden PS geïnformeerd of burgerparticipatie wel of niet van toepassing is. Indien relevant wordt dit via een startnotitie toegelicht. De werkgroep Participatie van PS heeft in 2016 bij vijf thema's onderzocht of deze geschikt zijn voor burgerparticipatie, waaronder het thema 'burgerbegroting'. Besloten is om niet over te gaan tot participatief begroten, maar kansrijke projecten te blijven signaleren. De andere thema's bleken niet geschikt, gezien de rol van de provincie of er werd besloten om deze aan de Statencommissies te laten.

Doel uit begroting	Activiteit coalitieakkoord	PF-houder	Reguliere activiteit	Nieuw speerpunt	Te ondernemen acties/activiteiten	Stand van zaken 2017	Stand van zaken 2019
	Er wordt deze periode gezocht naar uitbreiding van het instrumentarium voor consultatie van burgers	CdK		X	Ontwikkelen van het instrumentarium. In 2017 is een 'toolbox' voor de organisatie beschikbaar met een divers instrumentarium dat voor consultatie kan worden ingezet. Dit instrumentarium bevat ook mogelijkheden voor e-participatie.	Het instrumentarium is beschikbaar. Mocht er meer nodig zijn, dan wordt dit vraaggestuurd ontwikkeld. Voor het bekendmaken hiervan gaat in de loop van 2017 een campagne van het team Burgerparticipatie van start.	Er zijn geen nieuwe instrumenten ontwikkeld, aangezien hier geen noodzaak voor bleek te bestaan. Het bestaande instrumentarium bleek voldoende.
	Wij stellen middelen beschikbaar voor sponsoring van top(sport-) evenementen	Bond	X		Sponsoring van projecten, top (-sport) evenementen en culturele uitingen van (boven) regionaal belang, is een middel om beleid en taken van de provincie zichtbaarder te maken. Er komt een sponsorplan 2016 – 2019.	Het plan Evenementensponsoring 2016-2019 hebben wij op 24 november 2015 vastgesteld en is vervolgens uitgebreid in de Commissie EEB besproken. Het plan wordt conform uitgevoerd tot en met december 2019. In de (communicatie)strategie voor 2016 tot en met 2019 gaan we uit van: • zogenoemde topevenementen die een herkenbare relatie met provinciale kerntaken hebben, dan wel optimale kansen bieden voor relatiemanagement (sponsoring in principe voor vier jaar); • incidentele topsportevenementen op het niveau van Europese Kampioenschappen en Wereld Kampioenschappen (in samenwerking met Noord-Hollandse gemeenten); • incidentele topevenementen die bepaalde beleidsthema's steunen. • In eerste instantie maakt de provincie de organisatie van die evenementen mede mogelijk, maar daarnaast worden de evenementen gebruikt voor zowel het zichtbaar maken van diverse provinciale beleidsterreinen, als voor relatiemanagement.	We hebben op basis van de uitgangspunten uit het sponsorplan verschillende top- en topsportevenementen kunnen ondersteunen. Hierbij hebben we onder meer de volgende beleidsterreinen gepresenteerd tijdens publieksevenementen: Omgevingsvisie, landbouw, cultuur, erfgoed, wandelen en fietsen, grond, archeologie, landschap en natuur. Daarnaast zijn evenementen ook gebruikt voor relatiemanagement, bijvoorbeeld op het gebied van wonen, smart mobility, MKB innovatie, economie, culturele infrastructuur en toerisme. Hiermee hebben we de doelstellingen gerealiseerd.
	Wij vergroten onze communicatie-inspanningen	GS		X	Voor de periode 2016 – 2019 wordt een nieuwe communicatiestrategie ontwikkeld met als inzet het versterken van de in- en externe communicatiekracht, o.a. door zelf meer nieuws te brengen, een grotere nadruk te leggen op digitaal (vernieuwing website en intranet, meer nadruk op sociale media / crossmediaal). Hiermee willen we de bekendheid van en het vertrouwen in de provincie vergroten en de keuzes en taken	In 2016 is de communicatiestrategie vastgesteld. Daarin ligt de nadruk op het actiever vertellen van ons verhaal, 'digital first' en het communicatiever maken van de organisatie. De communicatiestrategie is inmiddels verder uitgewerkt in onder meer een beeldvisie, een persberichtenwijzer, kernboodschappen, een beleid voor arbeidsmarktcommunicatie en een	In de eerste helft van deze collegeperiode zijn onder meer een nieuwe website en een nieuw intranet opgeleverd, waarbij dienstverlening aan inwoners centraal staat. Ook is gewerkt aan een actiever persbeleid. In 2018 is het personeelsblad Op Dreef vernieuwd en is het relatiemagazine NH Kwartaalblad vervangen door het blad &Holland, dat meer gericht is op inwoners. Dit blad verschijnt zes keer per jaar digitaal en drie keer per jaar op papier, dat als inkijkexemplaar ligt op meer dan 800 locaties in Noord-Holland.

Doel uit begroting	Activiteit coalitieakkoord	PF-houder	Reguliere activiteit	Nieuw speerpunt	Te ondernemen acties/activiteiten	Stand van zaken 2017	Stand van zaken 2019
					van de provincie duidelijker voor het voetlicht brengen. We gaan het 'verhaal' van de provincie meer in samenhang vertellen, waarbij we aansluiting willen zoeken bij zaken die de inwoners van Noord-Holland in hun dagelijks leven bezig houden. De provincie kiest voor 'digital first': de website wordt het belangrijkste externe communicatiekanaal van de provincie, net als het intranet dat is voor de interne communicatie. Hier is alle informatie terug te vinden. Andere kanalen verwijzen door naar de website. De website zal meer geschikt worden gemaakt voor digitale vormen van burgerparticipatie. Zie verder 1.3.1. Goede communicatie is niet alleen zenden, maar ook luisteren en interactie. De provincie minder als autoriteit en meer als verbinder in een netwerksamenleving. Die rol vraagt niet alleen communicatieve vaardigheden van communicatieprofessionals, maar van de gehele organisatie. Daar wordt een programma op gezet.	middelenstrategie. In 2017 starten we met een programma voor het communicatiever maken van de organisatie, in aansluiting op Samen Noord-Holland. In de tweede helft van deze collegeperiode zal de communicatiestrategie onder meer worden vertaald in nieuwe formules van het externe blad en het personeelsblad. Ook zijn in 2016 een nieuwe website en een nieuw intranet opgeleverd. Op de website staat dienstverlening centraal. Ook zijn er nieuwe tools voor digitale burgerparticipatie toegevoegd en is de website beter mobiel toegankelijk. Het intranet biedt medewerkers meer mogelijkheden voor online samenwerking en interactie. Voor zowel website als intranet wordt in 2017 een start gemaakt met de doorontwikkeling. Op sociale media zijn we, naast de al bestaande accounts op Twitter, Facebook, LinkedIn en Youtube, gestart met Instagram. Sociale media worden steeds actiever ingezet voor het vertellen van het verhaal van de provincie en interactie. Zo wordt voor de nieuwe Omgevingsvisie gewerkt met digitale participatie via Facebook. In de tweede helft van deze collegeperiode willen wij de webcare verder professionaliseren en investeren in een groter bereik op sociale media. Door de provincie gesponsorde evenementen worden ingezet voor communicatie over provinciale thema's. Zo stond in 2017 op Bevrijdingspop en Sail Den Helder een huiskamer van Jouw Noord-Holland, waar bezoekers konden meepraten over de nieuwe Omgevingsvisie.	Sociale media worden steeds actiever ingezet voor het vertellen van het verhaal van de provincie en de 'webcare' is geprofessionaliseerd. Naast de al bestaande accounts op Twitter, Facebook, LinkedIn en Youtube, is de provincie gestart met Instagram. Rond het Instagramaccount Oogvoornoordholland is een community ontstaan rond mooie foto's van Noord-Holland en op het Instagramaccount ProvincieNH laat elke week een andere medewerker zien wat de provincie zoal doet. In 2019 worden de digitale nieuwsbrieven van de provincie vernieuwd en wordt een uitbreiding van de huisstijl voor digitale middelen opgeleverd. Een voorbeeld van de vergroting van de communicatie-inspanning is ook de Facebookcampagne #JouwNoord-Holland en de vanuit communicatie gefinancierde opinieonderzoeken ter ondersteuning van de totstandkoming van de Omgevingsvisie. Mede dankzij extra middelen die in het coalitieakkoord incidenteel beschikbaar zijn gesteld voor deze collegeperiode, heeft de provincie de communicatie inspanningen kunnen vergroten en meer kunnen richten op de inwoners van de provincie. Deze doelstelling is daarmee gerealiseerd.
1.3.2 Provinciale belangen op landelijk	Wij blijven ons inzetten om Europese subsidies voor onze doelen	Loggen	X		Voortzetting van het huidige beleid. Er wordt geprobeerd zo veel mogelijk	Wij hebben gebruik gemaakt van de Europese subsidie programma's Kansen	Onze doelstelling om twaalf projecten in Noord-Holland te stimuleren met Europese subsidie is gerealiseerd. Aan

Doel uit begroting	Activiteit coalitieakkoord	PF-houder	Reguliere activiteit	Nieuw speerpunt	Te ondernemen acties/activiteiten	Stand van zaken 2017	Stand van zaken 2019
en Europees niveau behartigen	te verwerven				Europees geld in onze provincie terecht te laten komen bij externe organisaties, die onze doelen nastreven. Over twee jaar zijn acht projecten gestart op het grondgebied van de provincie Noord-Holland, die gebruik maken van Europese subsidie, en over circa vier jaar loopt dit op naar twaalf projecten.	voor West II en INTERREG. Deze programma's zijn gestart in 2015 en tot nu toe is aan elf Kansen voor West II projecten en zes INTERREG projecten EFRO-subsidie verleend.	zestien Kansen voor West-projecten en veertig INTERREG-projecten is EFRO-subsidie verleend. Daarnaast is nog een aantal projecten met een aanvraag bezig.
	Wij stellen tijdig cofinanciering beschikbaar indien provinciale activiteiten in aanmerking komen voor investeringsgelden uit Europese fondsen	Loggen	X		Hiervoor is de Uitvoeringsregeling Cofinanciering Europese EFRO-programma's Noord-Holland vastgesteld. Over circa twee jaar zijn er zes projecten van externe organisaties, die in aanmerking komen voor cofinanciering van de provincie en twaalf op een termijn van vier jaar.	Door middel van de Uitvoeringsregeling Cofinanciering Europese EFRO-programma's Noord-Holland zijn er zeventien Kansen voor West projecten gefinancierd en zes INTERREG projecten. (NB. projecten die gefinancierd zijn door Kansen voor West II Amsterdam mochten ook cofinanciering aanvragen, vandaar dat dit aantal hoger is dan het aantal gefinancierde Kansen voor West II projecten door Noord-Holland). Totaal gaat het om 20 miljoen EFRO middelen en 9 miljoen provinciale cofinanciering.	De cofinanciering van de EFRO-programma's Kansen voor West en Interreg resulteert in 40 Interreg-projecten met 1,5 miljoen provinciale cofinanciering en 21 Kansen voor West projecten in Noord-Holland met 10 miljoen provinciale cofinanciering, gericht op innovatie in het MKB en duurzaamheid. De doelstelling is hiermee gerealiseerd.
	Wij blijven inzetten op onze lobbyactiviteiten in Brussel	Loggen	X		Voor de periode van 2016 – 2019 zal er opnieuw een Randstadstrategie opgesteld worden om onze lobby op de Europese dossiers zo efficiënt en effectief mogelijk uit te voeren. Een eenmalige evaluatie van de Randstadstrategie zal worden uitgevoerd, eind 2018. BOB-aanpak is denkbaar.	Wij hebben een Randstadstrategie opgesteld om onze lobby op een aantal Europese prioritaire dossiers zo efficiënt en effectief mogelijk uit te voeren. Daarnaast is op 6 februari 2017 de Europastrategie Noord-Holland vastgesteld voor de periode 2017-2021. De prioritaire lobbythema's uit de Europastrategie Noord-Holland en de Regio Randstadstrategie zijn complementair. Voor een sterke lobby is inzet van bestuurders nodig. De coördinerend Europagedeputeerde bekleedt inmiddels de functies van vicepresident van het netwerk van kustregio's CPMR en van coördinator van de Commissie Natuurlijke Hulpbronnen (NAT) van het Comité van de Regio's. In die hoedanigheid is het eigen-initiatief-advies over de toekomst van het Europees waterbeleid voor het Comité van de Regio's tot stand gekomen en is GS actief op het onderwerp 'toekomst van het Gemeenschappelijk Landbouwbeleid'. Door deze functies heeft het College	De evaluatie van de Randstadsamenwerking zal ook een evaluatie bevatten van de Randstadstrategie. De oplevering wordt verwacht in maart 2019. Jaarlijks rapporteren wij over de Noord-Hollandse Europastrategie. Naast coördinator van de Commissie Natuurlijke Hulpbronnen (NAT) van het Comité van de Regio's, is de huidige Europagedeputeerde namens Nederland lid van het Political Bureau (PB) van CPMR en tevens vicepresident van CPMR en voorzitter van de climate taskforce. Als de huidige gedeputeerde terugkeert in het nieuwe college, kan hij deze functies behouden tot oktober 2020, als de periodieke verkiezing van leden van het PB en de vicepresidentschappen pas weer aan de orde is. Via deze functies ontstaan er steeds kansen om provinciaal beleid over het voetlicht te brengen en Europees beleid te beïnvloeden. Een aantal PS leden heeft in oktober 2018 een werkbezoek gebracht aan het Comité van de Regio's en het Europees Parlement.

Doel uit begroting	Activiteit coalitieakkoord	PF-houder	Reguliere activiteit	Nieuw speerpunt	Te ondernemen acties/activiteiten	Stand van zaken 2017	Stand van zaken 2019
						contacten met Europees Commissaris Vella over het maritiem beleid en met Commissaris Cretu over de toekomst van het Cohesiebeleid. De samenwerking tussen GS en het COE is in 2017 geïntensiveerd.	

2. *Bereikbaarheid*

Doel uit begroting	Activiteit coalitieakkoord	PF-houder	Reguliere activiteit	Nieuw speerpunt	Te ondernemen acties/activiteiten	Stand van zaken 2017	Stand van zaken 2019
2.1.1 Verkeersmanagement op provinciale infrastructuur ontwikkelen, realiseren en beheren	In samenwerking met de transportsector stimuleren wij de uitvoering van een pilot van gecombineerde venstertijden voor stadsdistributie	Post		X	Wij treden met de EVO (Eigen Verladers Organisatie) in overleg over de pilot afstemming venstertijden	EVO heeft ons laten weten dat zij de focus van venstertijden naar logistieke ontkoppelpunten aan het verleggen zijn. Wij hebben met EVO afgesproken dat zij met ons contact opnemen als wij hierin een rol kunnen spelen.	Er zijn meerdere gesprekken gevoerd met zowel EVO als TLN en de Kamer van Koophandel. De focus op logistieke Ontkoppelpunten heeft er toe geleid dat in de Omgevingsvisie (Metropool in Ontwikkeling) is opgenomen, dat we zoeken naar slimme locaties voor deze Logistiek Ontkoppelpunten. Hiermee hebben wij invulling gegeven aan dit punt.
	In het kader van verkeersmanagement blijven wij ons inzetten voor innovatieve technieken in de (vracht-) auto en op de weg	Post		X	Ten behoeve van de introductie van coöperatieve auto's worden pilots uitgevoerd met betrekking tot communicatie tussen auto's en wegkantsystemen, onder andere in het kader van Beter Benutten.	Momenteel zijn we bezig met de volgende pilots: • Uitvoering test (voltooid) met coöperatieve systemen op de Zuidtangent voor een zelfrijdende bus (niveau 3) met Daimler en Vialis. • Uitvoering test (voltooid) met prioriteit voor vrachtvervoer en tijd tot groen licht bij intelligente verkeerslichten op N201/A4. Dit is nu in gebruik. • Ontwikkeling van intelligente verkeerslichten ("iVRI's") in Beter Benutten (Talking Traffic) en realisatie 12 iVRI's op N201/N205. Verdere uitrol zal vanaf de zomer van 2017 plaats hebben. • Ontwikkeling van een zelflerend algoritme met Nissan Research voor interactie tussen verkeerslichten en zelfrijdende auto's. • Diverse contacten en afspraken met autofabrikanten (o.a. Nissan, Fiat/Chrysler) en andere bedrijven (o.a. Transdev, 3M) voor proeven met automatische voertuigen op provinciale wegen.	In deze periode hebben we de volgende pilots uitgevoerd: • Uitvoering test (voltooid) met coöperatieve systemen op de Zuidtangent voor een zelfrijdende bus (niveau 3) met Daimler en Vialis. • Uitvoering test (voltooid) met prioriteit voor vrachtvervoer en tijd tot groen licht bij intelligente verkeerslichten op N201/A4. Dit is nu in gebruik. • Ontwikkeling van intelligente verkeerslichten ("iVRI's") in Beter Benutten (Talking Traffic) en realisatie van twaalf iVRI's op N201/N205. Die zijn in gebruik genomen en leveren in het voertuig informatie over de verkeerslichten. In het totaal hebben we voor 51 VRI's opdracht gegeven om die om te bouwen naar iVRI. Bij vervanging worden nu standaard iVRI's geïnstalleerd; • We hebben een zelflerend algoritme ontwikkeld met Nissan Research voor interactie tussen verkeerslichten en zelfrijdende auto's. Deze ervaring wordt toegepast bij programmering van de iVRI. • We testen effecten verkeersveiligheid en doorstroming met C-ACC op de N205; • We nemen deel in Europese onderzoeksprogramma's met betrekking tot informeren in voertuigen en communiceren met voertuigen. • Testen en pilots met verschillende communicatietechnieken (4G en WiFi-P) zijn in gang gezet om de bedrijfszekerheid te testen voor informeren en veiligheidsfuncties. Hierbij werken we samen met bedrijfsleven en industrie. • Diverse contacten en afspraken met autofabrikanten (o.a. Nissan, Fiat/Chrysler) en andere bedrijven (onder andere Transdev, 3M) voor proeven met automatische voertuigen op provinciale wegen. De doelstelling is hiermee gerealiseerd. Op basis van de eerste ervaringen met het voorgaande hebben we de innovatie vorm gegeven in een Uitvoeringsprogramma Smart Mobility 2018-2019 dat door PS vastgesteld is in november 2017. Dit wordt momenteel uitgevoerd en is gericht op studies, testen en pilots voor

Doel uit begroting	Activiteit coalitieakkoord	PF-houder	Reguliere activiteit	Nieuw speerpunt	Te ondernemen acties/activiteiten	Stand van zaken 2017	Stand van zaken 2019
							voertuigtechnologie, fysieke en digitale infrastructuur, data en Mobility as a Service. De ervaringen hieruit moeten gaan leiden tot bredere uitrol van Smart Mobility toepassingen in de provincie Noord-Holland.
	Wij ondersteunen regelscenario's voor doorstroming, calamiteiten en evenementen en benutten toekomstige ontwikkelingen op het gebied van verkeersmanagement	Post		X	Zodra er nieuwe technologische ontwikkelingen beschikbaar komen worden deze geïmplementeerd in de verkeerscentrale of in de wegkantsystemen (met name VRI's)	De volgende acties kunnen worden onderscheiden: • Invoeren nieuw data-analysetool voor verkeerskundige evaluatie verkeerslichten. • Aansluiting gemeenten Zaanstad, Haarlem en Heerhugowaard op de provinciale verkeerscentrale. • Ontwikkeling nieuw regelinstrumentarium in Praktijkproef Amsterdam (o.a. wachtrijschatter, radar). • Effectiviteit en efficiëntie van de verkeerscentrale vergroot o.a. door integratie bediening Waterwolftunnel en Verkeersmanagement. • Implementatie centrale brugbediening en realisatie Blauwe Golf.	Naast de acties uit 2017 hebben we onderstaande acties uitgevoerd: • Alle VRI's worden periodiek geoptimaliseerd • Gemeentes Heemstede en Hoorn zijn ook aangesloten op de provinciale verkeerscentrale De doelstelling is daarmee gerealiseerd.
2.1.2 Provinciale wegen en fietspaden ontwikkelen, aanleggen en beheren	Wij blijven innovatieve projecten om onze infrastructuur te verduurzamen ondersteunen	Post/Van der Hoek		X	Concrete innovaties t.b.v. verduurzaming van het areaal en het verlengen van de levensduur worden geïnitieerd.	Wij hebben ingezet op verduurzaming van onze infrastructuur door grondstoffenbeperking en levensduurverlenging. Voorbeelden van grondstoffenbeperking zijn de bio-initiatieven zoals het Bamboegeluidsscherm (N245, nu in groeifase) en het biobased wegvak (N231, in voorbereiding). Met de TU Delft gaan wij een samenwerkingsovereenkomst aan voor het versneld implementeren van levensduur verlengende innovaties voor asfaltwegen (Epoxy-asfalt) en stalen (sandwich) - en betonnen (bio en UHSB) bruggen. De eerste spin-off wordt nog in 2017 toegepast bij de brug bij Schagen (N247). In samenwerking met de provincie Zuid-Holland, binnen een SBIR (Small Business Innovation Research) traject zijn eind 2017 twee alternatieve geluid	Wij werken op veel fronten aan innovatieve projecten: In het kader van IFD (industrieel, Flexibel en Demontabel bouwen) is een NTA (Nederlandse Technische Afspraak) opgeleverd waarmee onze beweegbare bruggen gebouwd kunnen worden, zodanig dat ze circulair kunnen zijn. Recentelijk hebben wij de prestatie gemeten van het bamboegeluidsscherm. Het biobased wegvak is in uitvoering gegaan. In samenwerking met TU Delft hebben wij twee concrete innovaties toegepast: Het eerste proefvak voor epoxy asfalt en de eerste toepassing van zelf herstellend beton. Andere innovaties, op het gebied van bruggen en viaducten zijn in monitoring (UHSB) of in voorbereiding (stalen bruggen). De innovatie op het gebied van SMART Roads c.q. het zorgen dat de 'zelfrijdende' door de provinciale wegen wordt gefaciliteerd verlopen langzaam. Dit heeft te maken met de technologische moeilijkheid en de lastige acceptatie en samenwerking in de markt. De doelstelling is gerealiseerd.

Doel uit begroting	Activiteit coalitieakkoord	PF-houder	Reguliere activiteit	Nieuw speerpunt	Te ondernemen acties/activiteiten	Stand van zaken 2017	Stand van zaken 2019
						beperkende maatregelen ontwikkeld die in 2018 zullen worden uitgetest langs onze wegen. In het kader van SMART Roads wordt medio september een Hackethon (een bijeenkomst van software- en websiteontwikkelaars) georganiseerd met als doel om onze infrastructuur toekomstbestendig te maken voor wat betreft zelfrijdende auto's.	
	Voor onderhoud en beheer van nieuwe wegen reserveren wij tijdig geld	Post	X		Voortzetten huidige werkwijze, waarbij areaaluitbreiding bij zomernota wordt aangevraagd.	Voor de gerealiseerde areaaluitbreiding in 2016 zal in de Zomernota 2017 budget worden aangevraagd. Bij de Kaderbrief 2018 zijn de toekomstige extra beheerlasten ten gevolge van functionele verbeteringen aan de infrastructuur (areaaluitbreiding) zichtbaar gemaakt.	Voor de gerealiseerde areaaluitbreiding in 2018 zal in de Zomernota 2019 budget worden aangevraagd. Bij de Kaderbrief 2020 zullen we de toekomstige extra beheerlasten ten gevolge van functionele verbeteringen aan de infrastructuur (areaaluitbreiding) zichtbaar maken. De doelstelling is gerealiseerd.
	De voorbereidende werkzaamheden voor de N23(Westfrisiaweg) zijn inmiddels begonnen. De daadwerkelijke uitvoering gaat van start na de zomer van 2015 en de oplevering is voorzien eind 2017	Post	X		Het grootste deel van de voorbereidende werkzaamheden zijn afgerond. De deelopdracht Uitvoering in T3 wordt opgedragen. De uitvoering wordt opgepakt. In de planning blijft de openstelling onveranderd op eind 2017 staan.	In september 2015 is de daadwerkelijke uitvoering aan bouwer Heijmans opgedragen. Wij verwachten dat de nieuwe N23 eind 2018 voor de weggebruiker zal zijn opengesteld. Dit is een jaar later dan oorspronkelijk gepland. De vertraging is terug te voeren op een door Heijmans ingebrachte claim en haar besluit om het werk in oktober 2016 stil te leggen en vergaand te demobiliseren. Wij hebben in de periode daarna met Heijmans intensief overleg gevoerd om de impasse te doorbreken. Dit heeft geleid tot een vaststellingsovereenkomst in april 2017 waarmee de claim is afgehandeld en het werk hervat. De voortgang bedraagt (peildatum 1/7/2017) 50%-60%.	Wij hebben de Westfrisiaweg in december 2018 opengesteld. Het bouwbedrijf Heijmans heeft de weg overgedragen aan de provincie. Heijmans is nu nog bezig restpunten af te handelen en is gedurende de garantieperiode nog verantwoordelijk voor diverse objecten. De doelstelling is gerealiseerd, maar later dan gepland.
	In aanloop naar het resultaat van het SolaRoad-experiment (2017) onderzoeken wij waar verbreding van het experiment kansrijk is	Post		X	Er loopt een onderzoek naar verbreding van het huidige concept van SolaRoad naar andere(oa. zwaardere) projecten. Dit initiatief wordt verder gebracht in een samenwerkingsverband met de private markt en onderzoeksinstelling(en).	De pilot (naar verbreding van het huidige concept SolaRoad) voor zwaar verkeer wordt technisch uitgewerkt. Om de pilot concreet met de partners te realiseren worden samenwerkingsovereenkomsten opgesteld. Als locatie voor deze pilot is de Fokkerweg (nabij Schiphol) voorzien. Hierover wordt nog met de gemeente overlegd. De technische	We hebben de overeenkomsten voor de SolaRoad pilot zwaar verkeer in het voorjaar van 2018 ondertekend. Het concept SolaRoad voor zwaar verkeer is technisch uitgewerkt. Wij voeren dit in de eerste twee maanden van 2019 uit in de vorm van een pilot voor een parallelweg (NH) en Zuid-Holland in de vorm van een busbaan. De doelstelling is gerealiseerd.

Doel uit begroting	Activiteit coalitieakkoord	PF-houder	Reguliere activiteit	Nieuw speerpunt	Te ondernemen acties/activiteiten	Stand van zaken 2017	Stand van zaken 2019
						uitwerking en het opstellen van de overeenkomsten loopt parallel met het proces in de provincie Zuid-Holland waar een pilot voor zwaar verkeer is gepland voor een busbaan. De locatie van deze proef ligt nabij Spijkenisse. De planning is dat uiterlijk in het derde kwartaal van 2017 de overeenkomsten ondertekend zijn, zodat de R&D-fase kan worden ingezet waardoor, zoals gepland, de pilots eind 2018 worden opgeleverd.	
	Wij zetten in op realisatie van een verbindingsweg van 2x2 rijstroken tussen de A8 en A9, met daarbij specifieke aandacht voor de Stelling van Amsterdam	Post	X		Het lopende project A8-A9 wordt voortgezet, inclusief aandacht voor de inpassing, stelling van Amsterdam (HIA) en het opstelterrein Uitgeest.	In oktober 2016 hebben wij getrechterd van zeven naar drie mogelijke alternatieven. De PlanMER ligt ter visie van 17 juli tot 1 oktober 2017. Alle inspraakreacties komen terecht in de Nota van Beantwoording. Op basis van de PlanMER, het aanvullend geluidsonderzoek Broekpolder, de adviezen van ICOMOS, het advies van de commissie MER. het advies van de commissie Ruimtelijke Ontwikkeling (ARO) en de opbrengst van de inspraak (met een Nota van Beantwoording) willen wij een voorkeursalternatief kiezen. Naar verwachting zullen wij dit in het eerste kwartaal van 2018 met een voordracht aan u voorleggen, zodat door PS besluitvorming over het voorkeursalternatief kan plaatsvinden.	In het najaar van 2017 zijn de inspraakreacties op de planMER verwerkt en zijn de externe adviezen ingewonnen. Door het advies van ICOMOS hebben wij een tussenstap ingelast door samen met de minister van OCW het advies te duiden en gezamenlijk het vervolg te bepalen. Op 25 april 2018 hebben wij hierover bestuurlijke afspraken gemaakt met de minister. Op basis van de afspraken met de minister van OCW, resultaten uit de planMER, zienswijzen, aanvullend onderzoek en externe adviezen hebben wij op 29 mei 2018 een besluit Voorkeursalternatief (VKA) genomen. In 2019 laten wij een landschapsplan opstellen om de Outstanding Universal Value (OUV) van de Stelling van Amsterdam te herstellen, in stand te houden en te versterken en vervolgens de verbinding zo optimaal mogelijk in te passen. Hiermee hebben wij deze doelstelling voor zover mogelijk gerealiseerd.
2.1.3 Provinciale openbaar vervoervoorzieningen ontwikkelen, aanleggen en beheren	Wij realiseren de komende periode de HOV lijn Velsen-Haarlem-Noord	Post	X		Project zit in de uitvoering. PS worden geïnformeerd over de voortgang via een halfjaarlijkse rapportage.	Het project is in afrondende fase: afhandeling restpunten. Het tracé is officieel in gebruik genomen.	Dit tracé is al eerder in gebruik genomen (zie linker kolom: stand van zaken 2017)
	Wij zetten in op HOV tussen Huizen en Hilversum	Post	X		Vaststelling provinciaal inpassingsplan door PS.	Het PIP is gesplitst in een deel Huizen-Blaricum en een deel Eemnes-Hilversum. Voor het tracédeel in Huizen en Blaricum is overeenstemming bereikt in gesprek met de gemeenten over de variant 'meerijden via de Meent' . Wij hebben het voornemen om over deze variant samen met de gemeenten Huizen en Blaricum in de loop van 2017 te besluiten. Dit zal mogelijk betekenen	We zijn gestart met de realisatiefase van het project. Het vaststellingsbesluit PIP van PS van 3 oktober 2016 is met een positieve uitspraak van de Raad van State in oktober 2017 onherroepelijk geworden. Daarna zijn wij in Hilversum gestart met diverse (voorbereidende) werkzaamheden. De gunning van het grootste uitvoeringscontract heeft door bezwaren en een kort geding vertraging opgelopen. We verwachten een uitspraak van de rechter in januari 2019. Na het ondertekenen van een addendum op de samenwerkingsovereenkomst is de gemeente Blaricum toegetreden tot de stuurgroep HOV in ‘t Gooi. Met de

Doel uit begroting	Activiteit coalitieakkoord	PF-houder	Reguliere activiteit	Nieuw speerpunt	Te ondernemen acties/activiteiten	Stand van zaken 2017	Stand van zaken 2019
						dat de vrije busbaan uit de scope van het project gehaald wordt in Huizen en Blaricum. Een PIP is voor dit gedeelte dan niet meer nodig. Een voorstel over aanpassing van de scope van het project HOV in 't Gooi zal ter goedkeuring voorgelegd worden aan PS. De gemeente Eemnes heeft nog geen besluit genomen over de locatie van de geplande bushalte in Eemnes. In oktober 2016 is het PIP voor het tracédeel Eemnes-Hilversum vastgesteld door PS. Een uitspraak door de Raad van State betreffende de zes beroepen die op het PIP zijn binnengekomen, wordt verwacht in het najaar van 2017.	instemming van PS en de gemeenteraden van de gemeenten Huizen en Blaricum met 'Meerijden via de Meent' en van de gemeenteraad van Eemnes met de nieuwe haltelocatie, zijn we in het voorjaar van 2018 gestart met de verdere ontwerpuitwerking van deze onderdelen van het project. De doelstelling is gerealiseerd.
2.1.4 Provinciale vaarwegen ontwikkelen, aanleggen en beheren	Wij inventariseren wat er nodig is om vervoer over water te stimuleren en te ondersteunen, zoals faciliteiten die op land nodig zijn (auto-afzetplekken bij overnachtingsplaatsen)	Post	X		Er worden gesprekken gevoerd met Schuttevaer om de behoefte van de gebruikers inzichtelijk te maken. Waar nodig kunnen dan de faciliteiten worden gerealiseerd.	Met Schuttevaer is constructief overleg gevoerd inzake twee auto-afzetplekken bij overnachtingsplaatsen, één ten noorden en één ten zuiden van het Noordzeekanaal (NZK). Voor een locatie ten noorden van het NZK ligt de voorkeur op de omgeving Alkmaar-Schoorldam. Wij beschikken niet zelf over de benodigde gronden. Met Rijkswaterstaat is overleg gestart voor een optie ten zuiden van de Schoorldammerbrug. Voor een locatie ten zuiden van het NZK, is een voorkeur nabij de Elsbroekerbrug langs de ringvaart. Wij voeren daarover overleg met de gemeente Haarlemmermeer.	We hebben met Schuttevaer constructief overleg gevoerd over twee auto-afzetplekken bij overnachtingsplaatsen, één ten noorden en één ten zuiden van het Noordzeekanaal (NZK). In zuid hebben we onderzoek gedaan naar een mogelijke auto-afzetplaats en overnachtingsplaats nabij de Elsbroekerbrug. De auto-afzetplaats lijkt daar haalbaar op de plaats van de huidige wachtplaats, en wordt in 2019 gerealiseerd. Een definitieve plaats voor een overnachtingsplaats is niet eenvoudig in te passen wegens het gemeentelijk beleid om niet meer ligplaatsen buiten de bebouwde kom toe te staan. In noord hebben we overlegd met Schuttevaer naar de mogelijkheid om de bestaande kegelplaats bij Alkmaar Noord, ten zuiden van Koedijkervlotbrug te gebruiken als auto-afzetplaats en overnachtingsplaats. De doelstelling is gerealiseerd.
	Indien het de doorstroming van het verkeer bevordert, zal een aantal bruggen tijdens de spits gesloten blijven	Post	X		Huidige programma Blauwe Golf/Beter Benutten wordt voort gezet en scenario's worden nader uitgewerkt in overleg met de regio en Schuttevaer voor minder brugbediening tijdens de spits.	Met Schuttevaer zijn afspraken gemaakt om de vervoersstromen over water buiten de spitstijden beter op elkaar af te stemmen, zodat gedurende de spits minder brugbedieningen nodig zijn. Deze maatregel wordt halverwege 2018 geëvalueerd. Door centralisatie van bruggen en sluizen kan 24-uurs bediening gerealiseerd worden op de vaarwegen.	We hebben het project Blauwe Golf in 2018 afgerond. Dit betekent dat we op 130 bruggen en sluizen in de provincie real-time data beschikbaar hebben over de status van de bruggen (open/dicht) waarmee de brugbediening kan worden geoptimaliseerd. Met de App RiverGuide kan de schipper zijn route plannen, zien wat er op zijn route komt en wat de planning is dat de bruggen open gaan. Bedienaren zien in het BrugManagementSysteem (BMS) het schip varen en krijgen een bedienadvies dat ze kunnen inplannen, rekening houdend met het vastgestelde bedienbesluit, drukte van het wegverkeer, openbaar vervoer en hulpdiensten. Deze brugopening-informatie is ook beschikbaar voor route navigatie van het wegverkeer.

Doel uit begroting	Activiteit coalitieakkoord	PF-houder	Reguliere activiteit	Nieuw speerpunt	Te ondernemen acties/activiteiten	Stand van zaken 2017	Stand van zaken 2019
						Het programma 24-uurs bediening is nu in uitvoering en vanaf 2018 worden de kunstwerken gefaseerd gekoppeld aan de centrale.	Begin april 2019 is een campagne gepland om deze informatie onder de aandacht van de schippers te brengen. De doelstelling is gerealiseerd.
	Waar nuttig en gewenst, kan uitbreiding van bedientijden uitkomst bieden. Uitgangspunt is centrale bediening van bruggen en sluizen	Post		X	Voortzetten huidige programma Centrale bediening, dat gericht is op Basisnet Beroepsvaart. Waar nodig de trajecten toevoegen, waar uitbreiding van de bedientijden uitkomst biedt.	Het programma 24-uurs bediening is nu in uitvoering. De aannemers zijn bezig met het ontwerpen en uitvoeringsgereed maken van bediening op afstand. Vanaf 2018 worden de kunstwerken gefaseerd gekoppeld aan de centrale. Zodra de kunstwerken gekoppeld zijn aan de centrale in Heerhugowaard kunnen de bedieningstijden worden uitgebreid en kan er zelfs 24-uur worden bediend. Voor de recreatievaart-trajecten worden momenteel gesprekken gevoerd met de andere beheerders om ook hun kunstwerken te koppelen aan de centrale.	We hebben de bediencentrale opgeleverd. Het gebouw is het meest duurzame gebouw in Noord-Holland. Het gebouw heeft een zogenaamde duurzaamheidsscore (GPR-score) van 9,15. We zijn in 2018 begonnen met het aanleggen van een glasvezelnetwerk. Onze ambitie is om op termijn tachtig bruggen en sluizen centraal op afstand te bedienen. Onderzoek van en werk aan bruggen om deze op afstand bedienbaar te maken zijn gestart. Gesprekken met andere beheerders lopen. De doelstelling is gedeeltelijk gerealiseerd. De randvoorwaarden om de volledige doelstelling te realiseren zijn gecreëerd.
2.2.1 Mobiliteitsbeleid maken en uitvoeren	Wij willen de bereikbaarheid van de Haarlemmermeer-Bollenstreek verbeteren door middel van een oplossing waarbij HOV en een verbindingsweg tussen de N206 en de A4 (Duinpolderweg) onlosmakelijk met elkaar verbonden zijn	Post	X		In overleg met de portefeuillehouder zullen processen op elkaar worden afgestemd.	In zowel de Staten van de provincie Zuid-Holland als de provincie Noord-Holland is de koppeling tussen de planstudie voor een verkeersrelatie en het HOV als volgt geduid: er worden in het bestuurlijk overleg voor het HOV geen besluiten genomen, zolang er omtrent het project 'Duinpolderweg' geen besluiten genomen zijn. Een tussenstap in het project Duinpolderweg, waaraan het project HOV Noordwijk-Schiphol gekoppeld is, werd in oktober 2016 na anderhalf jaar afgerond. Het Milieu Effect Rapport (MER), het Economische Effect Rapport (EER), het Landbouw Effect Rapport (LER)- en de Maatschappelijke Kosten- en Batenanalyse (MKBA) worden opgeleverd in het derde kwartaal van 2017 en voorgelegd aan Provinciale Staten in het eerste kwartaal van 2018, na inspraak.	Wij hebben beide projecten voortdurend aan elkaar gekoppeld. Voor de verbinding A4-N206 is in het vierde kwartaal van 2018 een definitief VKA tot stand gebracht, waardoor het HOV-project nu richting uitvoering kan worden gebracht. Hiervoor zal het voorlopig ontwerp naar definitief ontwerp worden gebracht. Verder zal het tracé na de brug worden bepaald en zullen gronden worden aangekocht. De start van de realisatie wordt niet eerder verwacht dan 2021. Voor de wegverbinding is de planuitwerkingsfase inmiddels opgestart. Het VKA wordt nu uitgewerkt naar een voorlopig ontwerp en een PIP inclusief projectMER. De start van de realisatie wordt niet eerder verwacht dan 2024. Hiermee hebben wij deze doelstelling voor zover mogelijk gerealiseerd.
	In samenwerking met Flevoland en Utrecht zetten wij het programma 'Laadinfrastructuur' voor elektrische auto's voort	Post	X		In MRA verband is een werkgroep ingesteld die zich bezig houdt met elektrisch vervoer in den brede. Primaire aandacht wordt nu gezet op uitrol van de Laadinfrastructuur	Na een succesvolle aanbesteding van publieke laadinfrastructuur loopt de plaatsing van 1200 laadpalen nu volop.	Eind 2018 zijn er in Noord-Holland in totaal 2400 laadpunten geplaatst door MRA-E. Maandelijks komen er daar ongeveer honderd bij. Voor 2019 loopt een nieuwe aanbesteding.

Doel uit begroting	Activiteit coalitieakkoord	PF-houder	Reguliere activiteit	Nieuw speerpunt	Te ondernemen acties/activiteiten	Stand van zaken 2017	Stand van zaken 2019
					(plaatsen laadpalen in 2015 en 2016 in gemeenten in Noord-Holland, Flevoland en Utrecht).		Hiermee hebben wij deze doelstelling gerealiseerd.
	Wij voeren een integrale studie uit naar de verbetering van de bereikbaarheid van Den Helder	Post		X	In 2016 wordt gestart met een studie. De resultaten worden in 2017/2018 verwacht.	Deze studie is geïntegreerd met de bereikbaarheidsstudie van De Kop Werkt! In het tweede kwartaal van 2018 worden de eerste resultaten verwacht.	Voor de bereikbaarheid in Den Helder (N250) is een pakket maatregelen voor de korte termijn vastgesteld dat nader wordt uitgewerkt voor uitvoering in de jaren 2019 en 2020. Voor lange termijnmaatregelen wordt een analyse en update uitgevoerd op de in de afgelopen decennia uitgevoerde onderzoeken ten einde de eerder aangedragen oplossingen te toetsen op haalbaarheid en draagvlak. Verder wordt de samenhang gezocht met de ontwikkeling van de haven en Marine, hiervoor zijn afspraken gemaakt in de samenwerkingsagenda. Voor de lange termijn bereikbaarheid naar Den Helder is een verkenning uitgevoerd. De resultaten worden in het eerste kwartaal van 2019 gepresenteerd. Hiermee hebben wij voor zover mogelijk deze doelstelling gerealiseerd
	Er wordt een studie verricht naar een vaste oeververbinding ter hoogte van de Burgervlotbrug	Post		X	In 2016 wordt studie verricht. De resultaten zijn eind 2016 bekend.	De studie wordt na de zomer afgerond. De resultaten zullen wij daarna met PS delen.	Wij hebben, op basis van het uitgevoerde onderzoek, besloten af te zien van de aanleg van een nieuwe oeververbinding. In het PMI is het project geschrapt. Hiermee hebben wij invulling gegeven aan dit punt.
	Indien wettelijke maximumsnelheid voor landbouwverkeer wordt verhoogd, bezien wij waar toegang tot provinciale hoofdinfrastructuur mogelijk gemaakt kan worden	Post		X	De studie wordt in de tweede helft van 2015 opgestart. Uitkomst is afhankelijk van het tijdstip dat de snelheid daadwerkelijk wordt verhoogd.	Omdat de wettelijke maximumsnelheid voor landbouwverkeer niet is verhoogd, is er geen aanleiding voor het wijzigen van beleid ten aanzien van landbouwverkeer. Wel zijn wij met de sector in gesprek over specifieke knelpunten voor landbouwverkeer op wegen.	Wij zijn een verkenning begonnen om ons voor te bereiden op kentekening van landbouwverkeer door het Rijk, en de consequenties daarvan voor het gebruik van provinciale wegen. Hiermee hebben wij voor zover mogelijk deze doelstelling gerealiseerd.
	OV-knooppunten: Wij stimuleren de aanwezigheid van fietsenstallingen bij OV-knooppunten	Post	X		Het bestaande beleid van fietsenstallingen bij OV knooppunten wordt voorgezet.	We hebben geen specifiek stimuleringsinstrument (bijvoorbeeld een subsidieregeling) voor de aanwezigheid van fietsenstallingen bij OV-knooppunten. Wanneer gemeenten plannen hebben die passen binnen ons beleid van OV-knooppunten dan zoeken we naar maatoplossingen.	Wanneer gemeenten plannen hebben voor de uitbreiding van fietsenstallingen dan helpen wij gemeenten om deze plannen zo goed mogelijk in te passen in de totaalaanpak van het OV-knooppunt. Hiermee hebben wij voor zover mogelijk deze doelstelling gerealiseerd.
	Wij blijven gemeenten financieel ondersteunen bij het aanleggen van veilige fietsvoorzieningen. Wij zullen een inventarisatie (laten) maken waarin de belangrijkste knelpunten in het fietsnetwerk in	Post		X	In het kader van de Uitvoeringsregeling subsidie BDU kleine infrastructuur kunnen gemeenten subsidie aanvragen. Daarnaast wordt in samenspraak met de Fietsersbond gewerkt aan genoemde inventarisatie.	Inmiddels heeft de fietsersbond het rapport met in totaal ruim 300 knelpunten op het regionale netwerk opgeleverd. Op basis van de criteria veiligheid en nabijheid van OV-knooppunten en scholen is hieruit een	De projecten zijn nader geprioriteerd en veertien knelpunten op ons eigen areaal zijn met een voordracht aan PS voorgesteld om op te pakken. Inmiddels zijn de projecten in de studiefase PMI opgenomen. Enkele projecten zullen naar verwachting in 2019 worden gerealiseerd.

Doel uit begroting	Activiteit coalitieakkoord	PF-houder	Reguliere activiteit	Nieuw speerpunt	Te ondernemen acties/activiteiten	Stand van zaken 2017	Stand van zaken 2019
	de verschillende regio's in beeld worden gebracht.					top 50 geselecteerd van knelpunten in beheer bij derden. Over deze top 50 zal het overleg met wegbeheerders aangegaan worden om een investeringsprogramma op te stellen. Van de 37 knelpunten in beheer bij de provincie Noord-Holland is het voorstel om er drie niet op te nemen in het PMI Projecten worden opgenomen in het PMI op basis van een afweging op het gebied van leefbaarheid, bereikbaarheid of veiligheid. Voor zowel de geconstateerde ontbrekende schakel tussen Velsen en Santpoort-Zuid als de verbinding tussen woonwijken aan weerszijde van de N245 in Alkmaar geldt dat op voorhand is geconstateerd dat eventuele maatregelen niet leiden tot verbetering van de regionale bereikbaarheid en ook geen andere doelen dienen (dus leefbaarheid of verkeersveiligheid). Voor het knelpunt bij de rotonde Zeeweg/Herenweg in Bergen, geldt dat de door de Fietsersbond voorgestelde oplossing, namelijk verandering van het voorrangsregime om doorstroming van fietsers te bevorderen, niet voldoet aan de richtlijnen. De overige 34 knelpunten zijn reeds in uitvoering of zullen opgenomen worden in de studiefase van het PMI. PS zijn hierover via een brief van ons geïnformeerd.	Voor knelpunten op het areaal van derden (met name gemeenten) hebben we een subsidieregeling opengesteld. Tot medio december 2018 konden aanvragen worden ingediend. Op 11 december 2018 hebben wij het Perspectief Fiets vastgesteld waarin de aanpak van de knelpunten is verwerkt binnen de brede visie op de fiets in de mobiliteit van Noord-Holland.
	Wij stimuleren de aanleg van oplaadpunten voor de elektrische fiets	Post		X	Zie hierboven	We hebben nog geen acties ondernomen voor oplaadpunten voor de elektrische fiets. Momenteel inventariseren we bij het Provinciaal Verkeer en Vervoer Beraad (PVVB) of de gemeenten voorstellen hebben. Op basis daarvan bekijken we welke acties we kunnen ondernemen.	In het Perspectief Fiets is de koers op deze actie bepaald. Wij zien nauwelijks toegevoegde waarde in het toevoegen van oplaadpunten. De tekst in het Perspectief is als volgt: "Langs onze fietspaden zijn geen oplaadpunten voor elektrische fietsen nodig. De actieradius van de elektrische fiets is voldoende groot en met een lege accu kom je wel op je bestemming. Opladen bij de herkomst of bestemming is voldoende. Bij (overdekte) stallingsvoorzieningen kunnen oplaadpunten wel een toevoeging zijn." Op dit moment

Doel uit begroting	Activiteit coalitieakkoord	PF-houder	Reguliere activiteit	Nieuw speerpunt	Te ondernemen acties/activiteiten	Stand van zaken 2017	Stand van zaken 2019
							hebben wij dergelijke voorzieningen niet in ons beheer. Daarnaast is er bij gemeenten de behoefte aan stimulering door ons van elektrische oplaadpunten voor fietsen geïnventariseerd. Die bleek niet aanwezig. Hiermee hebben wij deze doelstelling voor zover mogelijk gerealiseerd.
	Wij onderzoeken de behoefte aan en investeren in snelle fietsverbindingen	Post		X	Zie hierboven	Dit onderdeel zal meegenomen worden in de nog op te stellen beleidslijn. Met het opstellen van deze beleidslijn zal na de zomer van 2017 gestart worden.	Op 7 februari 2018 hebben wij de intentieverklaring metropolitane fietsroutes ondertekend, in de Kaderbrief 2019 is 16 miljoen gereserveerd voor een versnelling op een aantal van deze routes en in september is voor de Doorfietsroute Kennemerland (Heemstede-Uitgeest) subsidie aangevraagd bij het Rijk. Op 11 december 2018 hebben wij het Perspectief Fiets vastgesteld. Hierin is voor de hele provincie bezien waar de kansen liggen voor doorfietsroutes en is een ambitiebeeld voor een netwerk van doorfietsroutes opgenomen. In diverse regio's zijn we gestart met regionale verkenningen naar doorfietsroutes. Hiermee hebben wij voor zover mogelijk deze doelstelling gerealiseerd.
2.2.2 Rijksbeleid beïnvloeden	Wij maken ons vanuit onze rol als belangenvertegenwoordiger van gemeenten, waar nodig, bij de verantwoordelijken voor het spoor sterk voor het oplossen van specifieke knelpunten	Post	X		Dit is een punt van continue aandacht bij de bestuurlijke overleggen met het Rijk	Geen aanvulling op deze beleidslijn.	Geen aanvulling op deze beleidslijn.
2.3.1 OV concessies aanbesteden en beheren	*Geen specifieke activiteit genoemd in het coalitieakkoord*	Post	X		*De activiteiten bevinden zich buiten de reikwijdte van het coalitieakkoord. Verantwoording vindt plaats in de reguliere begrotingscyclus*	n.v.t.	n.v.t.
2.3.2 In OV voorzieningen investeren	Wij zetten de pilot op Texel, 'vervoer op maat' voort, waarbij wij samen met Texel kijken naar de mogelijkheid om een combinatie te maken met ander doelgroepenvervoer	Post	X		Dit is een punt van aandacht bij de Pilot die nog tot eind 2016 loopt.	Wij hebben alle voorwaarden in de pilot die tot de start van de concessie (naar verwachting 22 juli 2018) doorloopt geschapen om een combinatie met doelgroepenvervoer mogelijk te maken. Het is nu aan de gemeente Texel (als opdrachtgever van doelgroepenvervoer) om dit in te vullen. Bij de start van de nieuwe concessie Noord-Holland Noord wordt door de vervoerder nog een aantal maatregelen genomen om het gebruik van de Texelhopper door WMO-gerechtigden nog eenvoudiger te maken. Wij hebben PS hierover per brief geïnformeerd.	De pilot is afgerond. De eindevaluatie wordt in het eerste kwartaal van 2019 verwacht. De Texelhopper is nu vast onderdeel van de nieuw gestarte concessie Noord-Holland Noord. De gemeente Texel heeft (nog) geen verzoek gedaan voor combinaties met WMO-vervoer. Hiermee hebben wij dit actiepunt ingevuld.

3. *Water*

Doel uit begroting	Activiteit coalitieakkoord	PF-houder	Reguliere activiteit	Nieuw speerpunt	Te ondernemen acties/activiteiten	Stand van zaken 2017	Stand van zaken 2019
3.1.1 Kaders stellen voor regionale keringen	*Geen specifieke activiteit genoemd in het coalitieakkoord*	Loggen	X		*De activiteiten bevinden zich buiten de reikwijdte van het coalitieakkoord. Verantwoording vindt plaats in de reguliere begrotingscyclus*	n.v.t.	n.v.t.
3.1.2 Beoordelen versterkingsplannen primaire keringen en toevoegen van ruimtelijke kwaliteit	Bij realisatie van grote waterprojecten stimuleren wij innovatieve plannen voor verduurzaming van onze energiehuishouding	Loggen/ Van der Hoek		X	DNA – De Nieuwe Afsluitdijk: 2016: - We bereiden de uitvoering en financiering voor de tweede fase van de Regionale Ambities voor op het gebied van duurzame energie (en natuur, recreatie en toerisme). - We stellen daarbij het Uitvoeringsprogramma Afsluitdijk 2017-2021 op Voor DNA is het BOB-model mogelijk voor zowel fase 1 als 2. WKO – warmte-koude opslag: Wij zorgen ervoor dat de ondergrond optimaal voor bodemenergie kan worden gebruikt en stemmen ons beleid in intensief gebruikte gebieden af met gemeenten via lokale bodemenergieplannen. Wij gebruiken deze plannen als kader voor vergunningverlening.	Het Uitvoeringsplan 2017-2020: ''Ontdek De Nieuwe Afsluitdijk" is op 28 februari 2017 door ons vastgesteld. Uitvoering van dit plan is in volle gang. Er lopen enkele projecten voor duurzame energie binnen de ambitie om van de Afsluitdijk een energiedijk te maken. Bij het opstellen van het Uitvoeringsplan 2017-2020 heeft het proces van beeldvorming, oordeelsvorming en de voorbereiding van de besluitvorming vooral binnen de Regionale stuurgroep Afsluitdijk plaats gevonden. De portefeuillehouder Water zit daar namens ons college in. Het Uitvoeringsplan is met een besluit van GS vastgesteld en wordt nu uitgevoerd. We verlenen circa 30 vergunningen per jaar; dit heeft cumulatief geresulteerd in een vergunde capaciteit van ruim 550 miljoen m^3 aan grondwater t.b.v. WKO. Desgevraagd wordt ondersteuning aan gemeenten geboden bij de ontwikkeling van bodemenergieplannen.	Het Uitvoeringsplan 'Ontdek De Nieuwe Afsluitdijk' is nog steeds actueel en in uitvoering. De projecten voor duurzame energie worden verder uitgewerkt. Diverse regionale projecten zijn inmiddels gerealiseerd waaronder het Afsluitdijk Wadden Center bij Kornwerderzand, het Waddenbelevingspunt en het Zuiderstrand bij Den Oever. Veel projecten staan op het punt om uitgevoerd te worden zoals het fietspad aan de Waddenzeezijde over de gehele lengte van de Afsluitdijk en de Vismigratierivier bij Kornwerderzand. Hiermee is de doelstelling gerealiseerd.
	Wij ambiëren een regisserende rol in het Deltaprogramma	Loggen	X		Deze activiteit vullen wij samen in met partners uit de regio, bijvoorbeeld op het gebied van het vaststellen van het voorzieningenniveau voor zoet water en het maken van plannen voor ruimtelijke adaptatie.	In het kader van waterbeschikbaarheid (voorheen voorzieningenniveau) vinden diverse gebiedsprocessen plaats (o.a. Haarlemmermeer, Oostpolder, Wester-Amstel). Voor Ruimtelijke Adaptatie wordt samen met de waterschappen gewerkt aan het in beeld brengen van de regionale opgaven op het gebied van droogte, hittestress, wateroverlast en overstromingen. In september 2017 is het nationale Deltaplan Ruimtelijke Adaptatie 2018 openbaar gemaakt. De provincie Noord-Holland zal samen met	Het bestuursakkoord Klimaatadaptatie 2018 is ondertekend. De portefeuillehouder Water is voorzitter geworden van het Landelijk Overleg Kust en de portefeuillehouder Water is voor het onderdeel Kust-waterveiligheid verantwoordelijk geworden als lid van de Stuurgroep Deltaprogramma. Daarmee is de doelstelling gerealiseerd.

Doel uit begroting	Activiteit coalitieakkoord	PF-houder	Reguliere activiteit	Nieuw speerpunt	Te ondernemen acties/activiteiten	Stand van zaken 2017	Stand van zaken 2019
						waterschappen en gemeenten regionale strategieën gaan formuleren.	
	De versterking van de Noordzeekust wordt aangegrepen voor een kwaliteitsimpuls voor de verschillende badplaatsen	Geldhof/ Loggen	X		De provincie stimuleert en ondersteunt gemeenten om vanuit authenticiteit hun karakteristieke identiteit te versterken voor een groter onderscheidend vermogen, een betere economische concurrentiepositie en de Noord-Hollandse economie als geheel. De provincie streeft naar een ruimtelijk aantrekkelijk kustgebied met kwaliteit en diversiteit in het aanbod. BOB-model zou hier gebruikt kunnen worden.	In juni 2015 hebben wij kennis genomen van het onderzoek 'identiteit kustplaatsen'. De borging en uitwerking van de profielen is door de gemeenten verder opgepakt.	Wij hebben samen met de gemeenten, waterbeheerders, natuur-en maatschappelijke organisaties en ondernemers een traject doorlopen in het kader van het landelijk Kustpact. Dit heeft geleid tot een convenant met 26 partners (februari 2018). Er is gezamenlijk een Toekomstperspectief 2040 Noord-Hollandse Noordzeekust en Strandzonering 2025 opgesteld, dat is vastgesteld door PS (maart 2018). De strandzonering is verankerd in de PRV (januari 2019). Hiermee is het resultaat bereikt. Er zijn bestuurlijke afspraken gemaakt met alle partners van het convenant, voor de overige delen van de kustzone. Voor de duinen (voldoende bescherming) is geen nadere zonering opgesteld voor recreatieve bebouwing. Vanuit de complexiteit en diversiteit aan ruimtelijke ontwikkelingen in de binnenduinrand worden recreatieve ontwikkelingen meegenomen in de omgevingsplannen en –visie van de diverse overheden. De samenwerking - op basis van het Kustpact - wordt voortgezet met de partners (Samenwerkingsagenda) en met het Rijk (landelijk Kustpact, gebiedsagenda) Hiermee is de doelstelling gerealiseerd.
	Projecten die worden gesubsidieerd vanuit het Waddenfonds kunnen in aanmerking komen voor cofinanciering	Loggen	X		In het coalitieakkoord is cofinanciering vrijgemaakt voor projecten die via het Waddenfonds worden gesubsidieerd. Dit is een voortzetting van ons huidige beleid.	Van 2015 tot medio 2016 hebben acht projecten cofinanciering van ons ontvangen. De cofinanciering is gekoppeld aan het openstellen van een subsidieplafond door het Waddenfonds en wordt getoetst aan onze subsidievoorwaarden. Voor de komende tijd wordt deze werkwijze gecontinueerd. In 2016 hebben wij een evaluatie van de uitvoeringsregeling subsidie cofinanciering Waddenfonds over de periode 2012 tot en met 2015 uitgevoerd. Een van de conclusies uit deze evaluatie was dat deze cofinancieringsregeling een toegevoegde waarde voor het realiseren van projecten in de Waddenregio heeft. Een andere conclusie was dat het jaarlijkse beschikbare budget nog niet volledig benut wordt. Deze conclusie wordt de komende periode als aanbeveling opgepakt.	In 2017 hebben drie projecten en in 2018 hebben tien projecten cofinanciering van ons ontvangen. Hiermee is de doelstelling gerealiseerd.

Doel uit begroting	Activiteit coalitieakkoord	PF-houder	Reguliere activiteit	Nieuw speerpunt	Te ondernemen acties/activiteiten	Stand van zaken 2017	Stand van zaken 2019
	Daar waar dijkversterkingsprojecten plaatsvinden, zal actief gekeken worden hoe kansen voor toerisme, recreatie, natuur, en regionale economie ten volle benut kunnen worden en stellen wij cofinanciering beschikbaar	Loggen	X		Naast de Regionale Ambities op de Nieuwe Afsluitdijk zetten wij in op kansen bij de volgende versterkingsprojecten van primaire keringen: - We zetten de uitvoering van het programma Ruimtelijke kwaliteit Zwakke schakel (RKZS) 1e en 2e tranche voort. - Prins Hendrikdijk Texel: We besluiten over het dijkversterkingsplan en bevorderen een natuur- en recreatievriendelijke versterking waar fysiek en financieel mogelijk. Hierbij zou het BOB-model gebruikt kunnen worden. - Markermeerdijken: we besluiten over hoe en wanneer de financiële middelen beschikbaar komen voor de projecten die bijdragen aan extra ruimtelijke kwaliteit; dat zijn het ontwerp dijkversterkingsplan en de samenwerkingsovereenkomsten, en we maken nadere afspraken over de inzet van de middelen, verlenen beschikkingen en zullen besluiten over het definitieve dijkversterkingsplan. Hierbij zou het BOB-model gebruikt kunnen worden. Ook bij de regionale keringen zoeken we actief naar zoveel mogelijk natuur- en recreatieve verbindingen	De eerste tranche van het programma Ruimtelijke Kwaliteit Zwakke Schakels (RKZS) loopt tot eind 2017. Het bestaat uit circa 29 projecten, waarvan 14 projecten gerealiseerd zijn. In 2017 zullen nog 15 projecten gerealiseerd worden. Eén project loopt vertraging op door een bezwaar dat is ingediend tegen het bestemmingsplan 'Kustzone Petten'. De tweede tranche van het programma RKZS (Subsidieregeling) loopt t/m eind 2018 en bestaat uit 21 projecten. Inmiddels zijn vijf projecten gerealiseerd. In 2017 worden nog vijf projecten uitgevoerd, de rest in 2018. Drie projecten in Schagen/Petten lopen vertraging op in verband met een de Raad van State-zaak in combinatie met de PAS. Uitspraak volgt vermoedelijk halverwege 2018. De vertraging heeft gevolgen voor de uitvoering van deze projecten in verband met de einddatum van 31 december 2018. Wij hebben op 6 juni 2017 het projectplan voor het innovatieve project Prins Hendrikdijk Texel goedgekeurd, waarin naast waterveiligheid ook in gevarieerde natuur en recreatie is voorzien. Hierin is ook het door ons meegefinancierde fietspad opgenomen. Het projectplan en de bijbehorende vergunningen worden in 2017 door ons ter visie gelegd voor beroep bij de Raad van State. Begin 2018 zal worden aangevangen met de uitvoering. In 2019 zullen de werkzaamheden zijn afgerond. Het BOB-model is hier niet toegepast. Bij het vaststellen van de begroting 2017 is de reserve Meekoppelkansen Markermeerdijken (20 miljoen) ingesteld. Op verschillende momenten hebben wij de Staten geïnformeerd over de stand van zaken. De inzit van de middelen en de verschillende opties	Bij de verschillende projecten zoals de Afsluitdijk, Den Oever en de zijn allerlei recreatieve meekoppelkansen meegenomen en uitgevoerd. Bij het project Zwakke Schakels zijn alle projecten uitgevoerd met uitzondering van de projecten die niet kunnen worden uitgevoerd omdat gewacht moet worden op de uitspraak van de Raad van State inzake de PAS. De uitvoeringswerkzaamheden van de Prins Hendrikzanddijk gaan zeer voortvarend. In januari 2019 is het zand dat benodigd is voor het veilig maken van de dijk per schip naar Texel gebracht en voor de bestaande dijk opgespoten. In de eerste helft van 2019 wordt het zand in profiel gebracht, de uitstroommogelijkheden van de gemalen gerealiseerd en de fiets- en wandelpaden aangelegd. Wanneer dit klaar is, is de dijk weer veilig en is er sprake van een dynamisch, uniek overgangsgebied aan de Waddenzeekant van Texel met nieuwe duinen, kwelders en strand. Tegelijkertijd is het een flexibele oplossing die mee kan groeien met toekomstige klimaatveranderingen. De realisatie van de overige Waddenzeedijken op Texel verlopen ook voorspoedig. Voor het NIOZ terrein hebben GS een apart projectplan vastgesteld. De planning is dat eind 2019 alle werkzaamheden zijn afgerond, waarmee de totale Waddenzeedijk op Texel dan weer veilig is. Hiermee hebben we onze doelstellingen gerealiseerd. Eind 2018 hebben GS het projectplan Water Markermeerdijken vastgesteld inclusief de provinciale omgevings- en natuurvergunningen. Daarna hebben GS het projectplan Waterwet tot eind december ter visie gelegd voor beroep bij de Raad van State. De Raad van State zittingen zullen plaats vinden in 2019. Naar verwachting wordt er begin 2019 gestart met de uitvoering van de dijkversterking. Hiermee is de doelstelling van het goedkeuren van het projectplan Waterwet Markermeerdijken bereikt. Samen met regionale overheden en en alle andere betrokken partijen in het gebied (15 in totaal)is het Ambitieprogramma Kustzone Hoorn-Amsterdam verder uitgewerkt en is gestart met de opstelling van een Kader Ruimtelijke Kwaliteit. Het vaststellen van het Ambitieprogramma en het ondertekenen van de bestuursovereenkomst zijn nu voorzien voor medio 2019. Dit is later dan gepland omdat dit o.a. te maken heeft met het de goedkeuring van het projectplan Markermeerdijken en het onherroepelijk worden van het plan na uitspraak van de Raad van State (deze is voorzien medio 2019).

Doel uit begroting	Activiteit coalitieakkoord	PF-houder	Reguliere activiteit	Nieuw speerpunt	Te ondernemen acties/activiteiten	Stand van zaken 2017	Stand van zaken 2019
						voor de meekoppelkansen zijn met u besproken en wij stellen uiteindelijk het programma vast. Het opstellen van een kwalitatief goed ontwerpdijkversterkingsplan door de Alliantie Markermeerdijken kost meer tijd dan eerder was voorzien. Ook heeft de Alliantie meer tijd nodig voor het verkrijgen van meer draagvlag voor de dijkversterking. Wij verwachten dat het dijkversterkingsplan rond de zomer van 2018 door ons vastgesteld wordt, maar de plannen komen naar verwachting medio november beschikbaar. Als duidelijk is hoe de dijk wordt versterkt, worden er afspraken gemaakt over meekoppelkansen die worden meegenomen met de dijkversterking. De commissie RWW wordt hierover in het najaar 2017 geïnformeerd. Samen met de betrokken partijen in het gebied wordt een Ambitie Programma Ruimtelijke Kwaliteit Kustzone Hoorn-Amsterdam opgesteld. Naar verwachting wordt dit Ambitie Programma in het najaar van 2017 voorgelegd aan GS en wordt samen met de partijen een bestuursovereenkomst voorbereid. De betrokken partijen kunnen vervolgens de ambities uitwerken tot uitvoeringsgerede projecten. Deze projecten kunnen vervolgens worden ingediend voor subsidie. Naar verwachting zullen de eerste subsidie aanvragen in de loop van 2018 worden ingediend. De commissie RWW is hier onlangs nog over geïnformeerd en zal hier in het najaar van 2017 verder over worden geïnformeerd.	Bij het opstellen van het ontwerpprojectplan voor de dijkversterking Marken hebben Rijkswaterstaat, de gemeente Waterland, HHNK en de provincie samengewerkt om te komen tot een pakket van maatregelen die de ruimtelijke kwaliteit van Marken verbeteren. Deze meekoppelkansen zijn vastgelegd in een bestuurlijke samenwerkingsovereenkomst waaraan Gedeputeerde Staten op 15 mei 2018 de goedkeuring hebben gegeven. Tegelijkertijd hebben zij vanuit de reserve Meekoppelkansen bij dijkversterkingen cofinanciering toegezegd voor een bedrag van € 510.250,- . Naar verwachting wordt het projectplan Marken in 2019 goedgekeurd door GS. Hiermee is de doelstelling gerealiseerd.
3.1.3 Water robuust inrichten bevorderen	*Geen specifieke activiteit genoemd in het coalitieakkoord*	Loggen	X		*De activiteiten bevinden zich buiten de reikwijdte van het coalitieakkoord. Verantwoording vindt plaats in de reguliere begrotingscyclus*	n.v.t.	n.v.t.
3.2.1 Bijdragen aan schoon en voldoende	Thema's water (grond- en oppervlaktewater) en ruimte worden	Loggen	X		Vaststellen van de ontwerp Watervisie en het Uitvoeringsprogramma.	De Watervisie 2021 is eind 2015 door PS vastgesteld. Wij hebben daarbij het	Ook in 2018 is het Uitvoeringsprogramma geactualiseerd. Dit gebeurt jaarlijks tot en met 2021.

Doel uit begroting	Activiteit coalitieakkoord	PF-houder	Reguliere activiteit	Nieuw speerpunt	Te ondernemen acties/activiteiten	Stand van zaken 2017	Stand van zaken 2019
oppervlaktewater	samengebracht in de provinciale watervisie					Uitvoeringsprogramma 2016-2021 vastgesteld. Dit Uitvoeringsprogramma is in 2017 geactualiseerd.	Hiermee is de doelstelling gerealiseerd.
	Wij willen gemeenten stimuleren om vooronderzoek te doen naar geschikte zwemwaterlocaties	Loggen	X		We verlenen een bijdrage aan de onderzoeken want we richten ons samen met gemeenten en waterbeheerders met name op een toename van zwemplekken binnen de Metropoolregio Amsterdam en rondom de grotere steden. Daarnaast streven we naar verbetering van de waterkwaliteit en ondersteunen we locatiehouders en waterbeheerders bij het nemen van maatregelen. Wij organiseren iedere 2 jaar een Noord-Hollandse Zwemwaterdag, gericht op kennisuitwisseling.	Minimaal twee gemeenten krijgen voor drie potentiële zwemplekken subsidie voor het onderzoek naar de geschiktheid als aangewezen zwemplek. Met de gemeente Amsterdam maken we afspraken over een bijdrage aan het mogelijk maken van zwemplekken in de stad. Wij hebben in 2016 een inventarisatie uitgevoerd van de kwaliteitsproblemen en mogelijke oplossingen. Hierbij zijn alle zwemplekken met de kwalificatie ‘slecht’ of ‘aanvaardbaar’ beschouwd, alsmede de zwemplekken met hardnekkige blauwalgproblemen. In 2017 zullen wij een besluit nemen over onze bijdrage aan de aanpak van deze problemen. In 2016 hebben wij de Noord-Hollandse Zwemwaterdag georganiseerd. Eind 2017 starten we met de organisatie van de Noord-Hollandse Zwemwaterdag in 2018.	De gemeenten Drechterland, Waterland, Gooise Meren en Amsterdam hebben met een bijdrage van de provincie onderzoek uitgevoerd. De ontwikkeling van zwemplekken wordt op dit moment voorbereid. In 2018 hebben wij voor de zwemlocaties met kwaliteitsproblemen (‘slecht’, ‘aanvaardbaar’ of hardnekkige blauwalgenproblematiek) een subsidieregeling opengesteld. Water- en locatiebeheerders kunnen een aanvraag indienen voor een bijdrage in de kosten van maatregelen. Ook in 2019 zal de regeling worden opengesteld. De regeling stond centraal tijdens de Noord-Hollandse Zwemwaterdag 2018. Hiermee is de doelstelling gerealiseerd.
	Wij zetten ons in om de diverse opgaven in het Blauwe Hart sneller en effectiever tot stand te brengen	Loggen	X		Markermeerdijken – zie boven. In Stuurgroep Markermeer-IJmeer – versterken we de samenhang tussen beeldbepalende projecten. Via het Bestuurlijk Platform IJsselmeergebied dragen we bij aan het Ontwikkelperspectief IJsselmeergebied. De provincie zet zich in om het Blauwe Hart goed op de MRA-agenda te krijgen.	Samen met Flevoland is er een ‘Verkenning Samenhang Markermeer-IJmeer voor projecten’ uitgevoerd door de PARK Noord-Holland. Deze verkenning is gepresenteerd in de colleges van beide provincies en aan diverse andere partijen. De Stuurgroep Markermeer-IJmeer heeft opdracht gegeven voor het opstellen van een ‘Panorama’. Doel is om het vergezicht van het Toekomstbestendig Ecologisch Systeem te preciseren en nader in te vullen, in relatie tot de andere ontwikkelingen in het gebied. Het Panorama wordt opgesteld door alle partijen die in de stuurgroep deelnemen. De provincie is samen met Friesland,	Wij hebben PS geadviseerd om een deel van het budget van het project Ecologische Maatregelen Markermeer (voorheen project Luwtemaatregelen Hoornse Hop) te alloceren aan de Noord-Hollandse kust. PS hebben dit besluit conform advies genomen. Dit houdt in dat de door PS gereserveerde € 1,5 mln voor dit project is toegevoegd aan het Ambitieprogramma Ruimtelijke Kwaliteit Hoorn-Amsterdam. Het Rijk voegde daar vanuit het project nog eens € 1,5 mln aan toe. Wij hebben met drie andere provincies de Interprovinciale Agenda IJsselmeergebied ingebracht voor het samen met rijkspartners opstellen van de Agenda IJsselmeergebied 2050. Deze gezamenlijke agenda is in mei 2018 gepubliceerd. Wij hebben samen met alle betrokken overheden de bijbehorende intentieverklaring getekend. Inmiddels is ook een Uitvoerings- en Kennisagenda opgesteld, met projecten die de integraliteit van de Agenda IJsselmeergebied 2050 ondersteunen. Als stuurgroep van de Agenda

Doel uit begroting	Activiteit coalitieakkoord	PF-houder	Reguliere activiteit	Nieuw speerpunt	Te ondernemen acties/activiteiten	Stand van zaken 2017	Stand van zaken 2019
						Overijssel en Flevoland ingestapt in de Gebiedsagenda IJsselmeergebied 2050 die door het Rijk is gestart. Begin volgend jaar moet dat leiden tot een gezamenlijk ontwikkelperspectief voor het IJsselmeergebied. De vier provincies hebben – in overleg met de provincies Utrecht en Gelderland – een gebiedsagenda opgesteld voor het IJsselmeergebied, die input vormt vanuit de provincies voor de Gebiedsagenda IJsselmeergebied 2050. Deze interprovinciale gebiedsagenda wordt is in september 2017 vastgesteld. Noord-Holland is de trekker van de MRA-Verkenning Markermeer-IJmeer die met provincies Flevoland en gemeente Amsterdam is opgesteld. Na de zomer 2017 wordt deze verkenning in het MRA-platform Ruimte besproken.	IJsselmeergebied 2050 is ervoor gekozen om het bestaande bestuurlijke platform van het IJsselmeergebied uit te breiden tot een Bestuurlijk Platform IJsselmeergebied Integraal. In het verlengde van de inmiddels in 2017 vastgestelde verkenning Markermeer-IJmeer en de Agenda IJsselmeergebied 2050 hebben wij met drie andere provincies een Energieverkenning IJsselmeergebied uitgevoerd. Deze verkenning geeft opties voor energiemaatregelen rekening houdend met ruimtelijke kwaliteiten en gebruik en wordt inzet voor de Regionale Energiestrategieën van de aan het IJsselmeergebied liggende RES-regio's. In opdracht van de Stuurgroep Markermeer-IJmeer is het Panorama Markermeer-IJmeer ontwikkeld: een leidraad met ontwikkelprincipes voor de natuurontwikkeling in dit gebied in relatie tot gebruik en inrichting. Samen met de principes uit de Agenda IJsselmeergebied 2050 geven die de overheden en partijen in het gebied richting aan ontwikkelingen als recreatie, natuur en energie. <u>Totaal coalitieakkoord</u>: het Blauwe Hart (ambtelijk: IJsselmeergebied) is door dit college stevig op de kaart gezet, zowel in het Noord-Hollands beleid (zie bijvoorbeeld de beweging Schiereiland in de Omgevingsvisie) als interprovinciaal door de andere IJsselmeerprovincies mee te nemen in de samenwerking in de Agenda IJsselmeergebied 2050. Hiermee is de doelstelling gerealiseerd.
	Wij leveren samen met andere partijen in het Blauwe Hart een actieve bijdrage om de waterplantenproblematiek te beheersen	Loggen	X		We zetten in op de uitvoering van luwtemaatregelen. We zetten in op een structurele oplossing voor het beheer van de waterplanten.	De ontwikkeling van het project Luwtemaatregelen is op instigatie van de provincies Noord-Holland en Flevoland stopgezet. Het project leverde niet het verwachte rendement op. Er is met de financierende partijen (waaronder de provincie Noord-Holland) een nieuwe verkenning gestart, die breder kijkt naar wat er de komende periode nodig is voor de ecologische opgaven in het Markermeer-IJmeer: de Verkenning Ecologische Maatregelen Markermeer. In september 2017 neemt de Stuurgroep Markermeer-IJmeer hierover een besluit. Wij treden hierbij op als medefinancier. Wij hebben daarnaast besloten tot een bijdrage van € 4 miljoen aan de 1e fase van het project Marker Wadden. Dit	Eind maart 2018 is het regionaal aanbod voor een gedragen aanpak van de waterplantenproblematiek - opgesteld onder leiding van ons - aan het Rijk gestuurd. Dit aanbod is onderschreven door ruim dertig mede-overheden, waterrecreatieorganisaties en reddingdiensten. Met de regio wordt gewerkt aan het verbeteren van de organisatie van het maaien op het Markermeer en IJmeer en het optimaliseren van het maaien op de Randmeren. Een nog af te sluiten samenwerkingsovereenkomst zal de afspraken met Rijk en regio borgen. De actieve bijdrage met andere partijen voor een oplossing van de waterplantenproblematiek is voor de korte termijn (2018 en 2019) geleverd en nog nodig voor een periode van 3 jaar (2020 t/m 2022) om ook een lange termijn oplossing te vinden. Eind maart 2018 is het regionaal aanbod voor een gedragen aanpak van de waterplantenproblematiek - opgesteld onder leiding van ons - aan het Rijk gestuurd. Dit aanbod is onderschreven door ruim 30 mede-overheden, waterrecreatieorganisaties en

Doel uit begroting	Activiteit coalitieakkoord	PF-houder	Reguliere activiteit	Nieuw speerpunt	Te ondernemen acties/activiteiten	Stand van zaken 2017	Stand van zaken 2019
						project is, evenals nu het project Ecologische Maatregelen Markermeer, een eerste stap in het bereiken van het Toekomstbestendig Ecologisch Systeem, waarover in het kader van RRAAM bestuurlijke afspraken zijn gemaakt. Nadat de luwtemaatregelen werden gestaakt, hebben wij de problematiek bij het ministerie van Infrastructuur & Milieu en de minister geagendeerd. Uitkomst van ambtelijk-bestuurlijk overleg in april 2017 is dat rijk en regio samen gaan zoeken naar oplossingsrichtingen voor de problematiek van de waterplanten in het IJsselmeergebied, i.c. beperking van de bereikbaarheid van havens en het IJsselmeergebied o.a. voor hulpdiensten en overig recreatief gebruik. Wij zullen als trekker optreden om te komen tot een aanbod vanuit de regio om dit probleem aan te pakken.	reddingdiensten. Onderdeel van het aanbod was € 1,25 miljoen extra financiering vanuit de regio voor het oplossen van de korte termijn waterplantenproblematiek. Het Rijk heeft hierop toegezegd voor de korte termijn de recreatiebetonning te financieren en samen aan een oplossing voor de lange termijn te werken in een werkgroep onder voorzitterschap van provincie Noord-Holland. Met de regio wordt gewerkt aan het verbeteren van de organisatie van het maaien op het Markermeer en IJmeer en het optimaliseren van het maaien op de Randmeren. De actieve bijdrage met andere partijen voor een oplossing van de waterplantenproblematiek is voor de korte termijn (2018 en 2019) geleverd en nog nodig voor een periode van 3 jaar (2020 t/m 2022) om ook een lange termijn oplossing te vinden. Hiermee is de doelstelling gerealiseerd.
	Wij zorgen ervoor dat de Kaderrichtlijn Water op tijd wordt uitgevoerd	Loggen	X		We ontwikkelen en voeren de KRW maatregelen uit conform de Watervisie 2016-2021. Bij de implementatie kan de BOB-methode toegepast worden. We voeren de KRW meetronde uit in alle KRW kwaliteitsmeetpunten.	De uitvoering van de in de Watervisie 2021 genoemde KRW-maatregelen ligt op schema. Voor oppervlaktewater betreft het investeringen in onze eigen wateren met betrekking tot vispassages en natuurvriendelijke oevers. In 2017 zullen wij een uitvoeringskader natuurvriendelijke oevers voorleggen aan Provinciale Staten. Voor grondwater gaat het om het uitvoeren van 35 projecten, met name gericht op het realiseren van goede grondwatercondities in natuurgebieden en het beschermen van drinkwaterwinningen tegen verontreiniging. Wij hebben in 2016 alle 53 KRW-grondwatermeetpunten bemeten en een evaluatierapport opgesteld. De volgende meetronde zal plaatsvinden in 2018.	De uitvoering van de in de Watervisie 2021 genoemde KRW-maatregelen ligt op schema. Voor oppervlaktewater betreft het investeringen in onze eigen wateren met betrekking tot natuurvriendelijke oevers en vispassages. In 2018 hebben wij de ‘Kansenkaart natuurvriendelijke oevers provinciale vaarwegen’ opgesteld en aan Provinciale Staten aangeboden. De kansen voor nvo’s zullen in 2019 voor een groot deel uitgevoerd zijn. Begin 2019 ronden wij een onderzoek af naar de optimalisering van de vispasseerbaarheid van de tien provinciale sluizen. Voor grondwater zijn in de periode 2016-2021 in totaal 35 projecten geprogrammeerd. Hiervan zijn er intussen 29 gereed of in uitvoering. Zes projecten zijn in voorbereiding. Belangrijke maatregelen zijn gericht op aanpak van verontreinigingen, bescherming van drinkwaterwinningen en bestrijding van verdroging in natuurgebieden. Hiermee is de doelstelling gerealiseerd.
	De provincie bereidt een visie voor ten aanzien van waterrecreatie en stelt cofinanciering beschikbaar voor	Loggen		X	We starten een programma waterrecreatie waarbij we samen met onze partners en de markt op zoek gaan naar kansen en waarbij	In samenspraak met de sector hebben wij een Visie op de Waterrecreatie in Noord-Holland 2030 opgesteld die in	Deze actie is volledig uitgevoerd. In de afgelopen twee jaar na het vaststellen van de visie is gewerkt aan de uitvoering. In 2017 en 2018 zijn verdelingsvoorstellen

Doel uit begroting	Activiteit coalitieakkoord	PF-houder	Reguliere activiteit	Nieuw speerpunt	Te ondernemen acties/activiteiten	Stand van zaken 2017	Stand van zaken 2019
	initiatieven die bijdragen aan de bevordering van waterrecreatie				we deze concreet gaan benutten ter bevordering van de waterrecreatie in Noord-Holland. Hier kan de BOB-methode toegepast worden.	oktober 2016 door PS is vastgesteld. In het Provinciale Uitvoeringsprogramma Waterrecreatie 2016-2019 dat tegelijkertijd werd vastgesteld, is aangegeven aan welke projecten de provincie gedurende deze collegeperiode uitvoering wil geven, de zogenaamde aquapunctuurpunten. De uitvoeringsmiddelen voor de Visie Waterrecreatie zijn gekoppeld aan deze aquapunctuurpunten én aan meekoppelkansen bij provinciale uitvoeringsprojecten. Na vaststelling van de visie is gestart met de uitvoering van het programma. De instrumenten voor de samenwerking uit de visie zijn hiervoor benut o.a. organisatie innovatiepanel, waterrecreatieschool en waterrecreatieconferenties. Uitwerking van recreatief personenvervoer over water, stimulering uitvoering projecten aquapunctuurpunten en uitvoering van de beheeragenda zijn voorbeelden van belangrijke onderwerpen voor de komende jaren. Het BOB-model is nadrukkelijk toegepast, de Staten zijn vanaf het begin betrokken onder meer via de verkenningen, de kaderstellende notitie en uiteindelijk vaststelling van de Visie en Uitvoeringsprogramma. Dit is bovendien gebeurd in een open proces met de buitenwereld, i.c. alle relevante betrokken partijen.	door ons vastgesteld. Hiermee is aan 21 projecten een bijdrage toegekend uit de beschikbare €4.000.000. De uitvoeringsregeling Recreatief Personen Vervoer over water is in 2018 vastgesteld en Water als Economische Drager (WED) is verlengd. Via een uitvraag aan de regio's van sloepennetwerken is uitgevraagd om met gedragen plannen voor fysieke aanpak van knelpunten te komen als aanvulling op de WED regeling. Hiervoor is € 600.000 beschikbaar. Er zijn in 2017 en 2018 waterrecreatieconferenties georganiseerd. Er is een regionaal aanbod voor de waterplantenproblematiek onder regie van ons opgesteld. In 2018 is de monitor waterrecreatie vastgesteld die informatie geeft over de besteding van alle beschikbare middelen voor het programma waterrecreatie. Een evaluatie van de samenwerkingsstructuur is gaande en er is een start gemaakt met de contouren van een nieuw uitvoeringsprogramma.
3.2.2 Zorgen voor schoon en voldoende grondwater	*Geen specifieke activiteit genoemd in het coalitieakkoord*	Loggen	X		*De activiteiten bevinden zich buiten de reikwijdte van het coalitieakkoord. Verantwoording vindt plaats in de reguliere begrotingscyclus*	n.v.t.	n.v.t.

4. Milieu

Doel uit begroting	Activiteit coalitieakkoord	PF-houder	Reguliere activiteit	Nieuw speerpunt	Te ondernemen acties/activiteiten	Stand van zaken 2017	Stand van zaken 2019
4.1.1 Kansen creëren en benutten gericht op een duurzamer, gezonder en veiliger Noord-Holland	De Milieudialoog IJmond wordt (ook elders) voortgezet	Tekin		X	Er wordt geïnventariseerd hoe de milieudialoog IJmond doelmatig kan worden voortgezet en hoe deze elders zijn beslag kan krijgen.	De eerste Milieudialoog IJmond vond plaats in 2013. Aanleiding was de overschrijding van de Europese norm voor fijnstof in de IJmond. Inmiddels wordt voldaan aan de Europese norm en hebben zeven milieudialogen in de IJmond plaats gevonden. In 2016 is er een start gemaakt met de Milieudialoog Westpoort. Deze dialoog is gericht op het Westelijk Havengebied. Hier zijn tot nu toe drie Milieudialogen geweest. De deelnemers van de Milieudialogen IJmond en Westpoort zijn nu in gesprek over een nieuwe vorm en agenda, omdat de belangrijkste doelstelling – het voldoen aan de Europese norm – is gerealiseerd. De komende tijd wordt er geëxperimenteerd met verschillende vormen, waarbij ook maatschappelijke organisaties kunnen aanschuiven, zoals een huiskamergesprek over luchtkwaliteit en gezondheid in de IJmond. Ook is er in de Westpoort een gesprek gepland over de Noord-Hollandse omgevingsvisie in relatie tot het havengebied. Tot slot is het draagvlak voor een milieudialoog in de regio Alkmaar verkend, maar deze behoefte bleek beperkt.	Met het oog op de Omgevingsvisie van de provincie heeft de provincie aan Antea Group gevraagd om advies uit te brengen over het vervolg van de Milieudialogen en de Milieucafés in het Noordzeekanaalgebied. Het voorstel is besproken bij de gezamenlijke bestuurlijke Milieudialoog van 30 oktober 2018. De deelnemers hebben zich unaniem uitgesproken voor continuering van de Milieudialoog en het Milieucafé. Wel zullen deze nadrukkelijker worden verbonden aan de uitvoering van de Omgevingsvisie van de provincie Noord-Holland Hiermee is de doelstelling gerealiseerd. De verdere invulling zal na de verkiezingen met het nieuwe college van Gedeputeerde Staten worden opgepakt.
4.1.2 Basiskwaliteit borgen	Wij zetten ons in voor de PAS-aanpak	Tekin	X		De PAS is op 1 juli jl. in werking getreden en fungeert momenteel als kader bij de vergunningverlening op grond van de Natuurbeschermingswet. Daarnaast hebben wij met de beheerders van Natura2000-gebieden een raamovereenkomst ondertekend inzake de uitvoering van maatregelenpakketten in de Natura2000-gebieden. De subsidiëring van deze maatregelenpakketten is voorzien in de loop van 2015 en 2016.	De PAS is op 1 juli 2015 in werking getreden en fungeert sindsdien als kader bij de vergunningverlening op grond van de Wet natuurbescherming. Daarnaast zijn er subsidies en opdrachten verleend voor de eerste tranche Natura2000-herstelmaatregelen. Een deel van deze maatregelen is ook al uitgevoerd en de overige zijn de terreinbeheerders momenteel aan het voorbereiden.	Sinds 1 juli 2015 heeft de RUD NHN bijna 400 vergunningen verleend en ruim 220 meldingen ontvangen voor met name agrarische activiteiten. Daarnaast zijn er 13 prioritaire projecten aangemeld voor reservering van ontwikkelingsruimte (o.a. Duinpolderweg, A8-A9, Pallas, Westpoort en Hoogtij). De PAS is de afgelopen drie jaar twee keer partieel herzien. De volgende partiele herziening is in voorbereiding. Er zijn de afgelopen jaren veel juridische procedures gevoerd tegen besluiten op grond van de PAS. Op 7 november 2018 heeft het Hof van Justitie van de Europese Unie uitspraak gedaan over de PAS. In de uitspraak beantwoordt het Hof de vragen die de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State in enkele lopende beroepsprocedures had gesteld. Volgens het Hof is een juridisch systeem als dat van het PAS toelaatbaar. Toestemmingsbesluiten voor stikstofdepositie veroorzakende activiteiten kunnen daar in beginsel op worden gebaseerd. De wetenschappelijke onderbouwing die ten grondslag ligt aan het programma en de maatregelen waarop deze onderbouwing is gebaseerd, moeten wel voldoende zekerheid bieden dat de natuurwaarden van de Natura 2000-gebieden geen schade ondervinden van deze activiteiten. Het is aan de nationale rechter om te

Doel uit begroting	Activiteit coalitieakkoord	PF-houder	Reguliere activiteit	Nieuw speerpunt	Te ondernemen acties/activiteiten	Stand van zaken 2017	Stand van zaken 2019
							beoordelen of de onderbouwing en de daaraan ten grondslag liggende maatregelen aan de eisen voldoen. Het Hof doet daarover geen uitspraak.
	In deze collegeperiode saneert de provincie de laatste spoedlocaties	Tekin	X		Uitvoeren van het bestuursconvenant Bodem	We liggen met de uitvoering van de bodemsanering van de laatste spoedlocaties goed op koers. We hebben alle locaties met humane risico's reeds beheerst of gesaneerd en we verwachten dit voor de overige locaties binnen de planperiode 2016 t/m 2020 ook gerealiseerd te hebben. De stand van zaken voor de 89 locaties waarover het in deze planperiode gaat, is als volgt: • Elf locaties zijn gesaneerd; • op vier locaties is na onderzoek gebleken dat er géén sprake is van spoed en dat geen sanering nodig is; • op 23 locaties is een sanering in uitvoering; • dertig locaties zijn gelegen in het 't Gooi. Samen met gemeenten, het waterschap en waterleidingbedrijven voeren wij hier gebiedsgericht grondwaterbeheer uit; • acht locaties liggen in andere gebieden waarin we momenteel de mogelijkheid van gebiedsgericht beheer onderzoeken; • op veertien locaties is nog geen aanpak gestart. We verwachten voor het eind van deze planperiode voor de resterende 21 locaties in 't Gooi tot afkoop te komen en voor de acht locaties in andere gebieden gebiedsgericht beheer opgezet te hebben. Verder zullen we ervoor zorgen dat de risico's weggenomen zijn op de veerten locaties waar nog nu geen aanpak is gestart.	We liggen nog steeds goed op koers. We verwachten dat risico's op alle locaties voor 2021 gesaneerd of beheerst zijn. Hiermee is de doelstelling gerealiseerd. Er zijn enkele nieuwe locaties bijgekomen. Huidige stand van zaken van de 92 spoedlocaties: - 33 locaties zijn inmiddels volledig afgehandeld; - Op 30 locaties is een sanering gaande; - Op de resterende 29 locaties vindt onderzoek plaats of lopen onderhandelingen. De aanpak is dus op alle locaties gestart. Er resteren nog veertien af te kopen locaties in 't Gooi. Op vijf daarvan is afkoop inhoudelijk rond, op negen andere locaties lopen onderhandelingen. Van de acht locaties in andere gebieden is voor drie gevallen een gebiedsaanpak vastgelegd. Op de overige vijf locaties bleek dit niet nodig.
	Ten behoeve van vergunningverlening en handhaving is het van belang dat de omgevingsdiensten verder worden geoptimaliseerd	Tekin	X		Ten behoeve van een efficiënte, effectieve en kwalitatief hoogwaardige uitvoering worden de plustaken vergunningverlening, toezicht en handhaving (VTH) in 2016 uitgeplaatst naar de Noord-Hollandse omgevingsdiensten. Vanuit de opdrachtgeversrol van de provincie wordt de implementatie van de uitbestede bevoegdheden gemonitord en gestimuleerd. In 2016 wordt door de provincie invulling gegeven aan het begrip 'coördinatie VTH-stelsel' en wordt een verordening	De plustaken VTH (en de middelen en medewerkers) zijn gefaseerd per 1 januari en 1 juli 2016 uitgeplaatst naar de omgevingsdiensten. De Verordening kwaliteit VTH omgevingsrecht provincie Noord-Holland is op 27 juni 2016 vastgesteld. De contractgemeenten bij ODIJ treden toe tot de Gemeenschappelijke Regeling ODIJ, waardoor er geen ´witte vlekken´ meer zijn in Noord-Holland. Bij OD NZKG wordt ´prestatiegericht financieren´ ingevoerd onder gelijktijdige validatie van het model en de kengetallen. Over (de resultaten van) dit proces worden de Staten iedere 8 maanden geïnformeerd. De komende periode wordt er verder gewerkt aan de invulling van de 'coördinatie VTH-stelsel' (conform	De uitvoering van de basis- en plustaken gaat naar wens. De OD's rapporteren en verantwoorden op basis van de 'gegevensuitvraag' van de provincie. Er zijn geen contractgemeenten meer. Er wordt besloten over een vervolg van het Bestuurlijk Akkoord uit 2012 inzake de fusie van OD NZKG en ODIJ. Bij OD NZKG is prestatiegericht financieren geïmplementeerd en gevalideerd. Bij OFGV is de kostprijssystematiek ingevoerd. De 'warme overdracht' van de bodemtaken wordt vormgegeven. Er is een onderzoek uitgevoerd naar de wensen en ambities van de provincie en (handhavings)partners inzake de coördinatie van het VTH-stelsel. Op het niveau van de OD's is het uitvoeringsbeleid geüniformeerd met gemeenten. Bij RUD NHN wordt het ICT-systeem geoptimaliseerd. Hiermee is de doelstelling

Doel uit begroting	Activiteit coalitieakkoord	PF-houder	Reguliere activiteit	Nieuw speerpunt	Te ondernemen acties/activiteiten	Stand van zaken 2017	Stand van zaken 2019
					vastgesteld voor de kwaliteitscriteria van de uitvoering van de VTH-taken.	artikel 5.9 Wabo). Voorbereidingen worden getroffen voor de overdracht van de bodemtaken van de provincie naar gemeenten (in het kader van de Omgevingswet).	gerealiseerd.
	Wij actualiseren de regelgeving inzake stiltegebieden in de Provinciale Milieuverordening en stellen uitvoerbaar en handhaafbaar beleid vast	Tekin	X		Naar aanleiding van de evaluatie van het stiltebeleid in 2016 komen we met een actualisatie van het beleid.	Eind 2016 hebben we een herijking van het stiltebeleid uitgevoerd. Besloten is de 39 stiltegebieden te categoriseren in 15 top-stiltegebieden en 21 oase-gebieden. Drie rest-gebieden voldoen niet aan de gehanteerde criteria . Met Stiltetafels gaan wij handhaafbaar en uitvoerbaar beleid verder uitwerken. Op basis van de aanbevelingen van het herijkingsonderzoek gaan wij in het najaar 2017 stiltetafels organiseren, samen met gebiedspartners, om de uitgangspunten voor handhaafbaar en uitvoerbaar beleid verder uit te werken en te bezien hoe zinvol en wenselijk het is de 3 restgebieden te handhaven als stiltegebied. De aanbevelingen van het onderzoek en de uitkomsten van de stiltetafels worden meegenomen in het traject (najaar 2018) van de provinciale omgevingsvisie.	Voor de drie stiltegebieden die niet voldeden aan de criteria, zijn in 2018 stiltetafels gehouden. Voor de handhaving is extra inzet geregeld via motie 110. In 2019 wordt –na bestuurlijke goedkeuring- gewerkt aan een inventarisatie van mogelijke knelpunten in de huidige stiltegebieden en actualisatie van het beleid. Daarnaast wordt beleid verwerkt in de Omgevingsverordening 1.0. Hiermee is de doelstelling gerealiseerd.
4.2.1 Energiebesparing, opwekking lokale duurzame energie, ontwikkelen van duurzame energie-innovaties en aanjagen initiatieven voor een circulaire economie	Wij zetten ons in om de provinciale organisatie op een verantwoorde wijze zo energieneutraal mogelijk te maken	Loggen/Van der Hoek	X		Er zal een uitvoeringsagenda worden uitgewerkt waarin alle facetten van de organisatie zullen worden meegenomen.	Wij willen als eigenaar van gebouwen en infrastructuur zelf het goede voorbeeld geven. In de uitvoering is onderscheid gemaakt tussen de provincie als kantoororganisatie en de provincie als beheerder van infrastructuur. De kantoororganisatie is doorgelicht in het kader van EED-energieaudit. Deze auditplicht is vierjaarlijks en de eerste audit zullen wij in de zomer van 2017 afronden. Het energiegebruik van de panden aan het Houtplein, de Dreef en Paviljoenslaan in Haarlem en het Huis van Hilde te Castricum is in kaart gebracht, eveneens dat van de daaraan gerelateerde vervoerbewegingen. Tevens maken wij met deze EED energie-audit bekend welke maatregelen wij zullen nemen om het energiegebruik te verminderen en met welke terugverdientijd. Door de inkoop van groene stroom zijn wij reeds energieneutraal. Om de inkoop van onze energie in de komende jaren nog verder te verduurzamen is een onderzoek gestart gericht op de mogelijkheid van toepassen van hernieuwbare energiebronnen. In de beleidsagenda Energietransitie is energiebesparing benoemd als een van de speerpunten. De provinciale infrastructuur kan bijdragen aan het realiseren van dit beleid. Zo kan de provincie door het vervangen van alle huidige lampen in de openbare verlichting (OVL) door	De kantoororganisatie is in 2017 doorgelicht in het kader van EED-energieaudit. Met de EED energie-audit is ook afgesproken welke maatregelen wij zullen nemen om het energiegebruik te verminderen en met welke terugverdientijd. In 2018 zijn de volgende maatregelen uit de EED rapportage genomen: - De verlichting van Paviljoenslaan 3 en 5 is vervangen voor LED verlichting en de appendages (aansluitingen op water en verwarmingsnetwerk) zijn geïsoleerd; - Paviljoen Welgelegen is voorzien van een tussenmeter voor de elektra zodat het verbruik van dit pand beter gemonitord kan worden; - Paviljoen Welgelegen is op de werkkamers uitgerust met LED verlichting. Duurzame energie is middels de actieagenda Maatschappelijk Verantwoord Inkopen (MVI) ook opgenomen in het inkoopbeleid Samen Inkopen voor Noord-Holland (2017-2021). Door de inkoop van groene stroom zijn wij reeds energieneutraal. Om de inkoop van onze energie in de komende jaren nog verder te verduurzamen is een onderzoek gestart gericht op de mogelijkheid van toepassen van hernieuwbare

Doel uit begroting	Activiteit coalitieakkoord	PF-houder	Reguliere activiteit	Nieuw speerpunt	Te ondernemen acties/activiteiten	Stand van zaken 2017	Stand van zaken 2019
						LED-verlichting besparen op haar energieverbruik. Voor het toepassen van energie opwekking op onze eigen infrastructuur wordt verder gewerkt aan de mogelijkheden tot uitrol van Solaroad. De huidige pilot laat positieve resultaten zien. Daarnaast wordt gekeken naar toepassingen van eigen energieopwekking op onze infrastructuur.	energiebronnen. Voor de provinciale steunpunten is een inventarisatie gedaan naar de benodigde maatregelen om deze panden energieneutraal te maken. Stappen tot realisatie hiervan starten in 2019. Langs de N194 bij Heerhugowaard is in samen werking met TNO en Heijmans een proef gerealiseerd om energie op te wekken met 72 m geleiderails uitgerust met zonnepanelen. Na het traject van het opstellen van de business case om (versneld) over te gaan op ledverlichting als vervanging van alle huidige lampen in de openbare verlichting, is een inventarisatie gedaan naar de eisen die de provincie moet stellen aan de aan te schaffen LED lampen. Hieruit uit is een inkoop strategie geschreven, de planning is om in de eerste helft van 2019 het inkooptraject te doorlopen en in de tweede helft van 2019 de armaturen te plaatsen. Hiermee is de doelstelling gerealiseerd.
	De toepassing van zonne-energie in de gebouwde omgeving blijven wij stimuleren, onder meer via het Servicepunt Duurzame Energie	Van der Hoek		X	Uitwerking zal plaatsvinden in een beleidskader duurzame energie BOB model bruikbaar	Voor het opstellen van de Beleidsagenda Energietransitie, die in mei 2016 is vastgesteld door PS, is gebruik gemaakt van het BOB model. Het stimuleren van duurzame opwek door zonne-energie (vooral in de gebouwde omgeving) maakt deel uit van de Beleidsagenda en valt onder één van de drie speerpunten. Het Servicepunt Duurzame Energie (SPDE) neemt zonnestroom mee in haar advisering aan gemeenten. Er wordt tevens in gevolge de motie 56 ‘Verhoging subsidieplafond Zonnestroom’ op maatschappelijk vastgoed een vervolg gegeven aan het stimuleren van zonne-energie.	Onder de paraplu van de Beleidsagenda Energietransitie is ingezet op de ontwikkeling van zonne-energie in de gebouwde omgeving. Via financiële regelingen (als: Zonnestroom Maatschappelijk vastgoed), kennisdeling (als: Zonatlas.nl), aanpalende beleidsvelden (als: RAP’sen, HIRB-regeling) en de directie Beheer en Uitvoering (denk aan: zonne-opstellingen op eigen areaal) is gewerkt aan de totstandkoming van zonne-energie in de gebouwde omgeving. Het Servicepunt Duurzame Energie (SPDE) heeft zonnestroom meegenomen in haar advisering aan gemeenten. Hiermee is de doelstelling gerealiseerd.
	Wij ontwikkelen een beleidskader dat ruimte biedt voor zonne-akkers	Geldhof/Van der Hoek		X	Er wordt een beleidskader voorbereid in samenhang met nog vast te stellen duurzaamheidsambities, naar verwachting eerste kwartaal 2016. BOB-model is hierbij mogelijk.	Het BOB model is toegepast bij het opstellen van de ruimtelijke beleidsregels die in juni 2016 door Provinciale Staten zijn vastgesteld. Verder is via de Commissie RWW motie M28.2014 beantwoord en daarmee afgehandeld. In oktober organiseren wij voor gemeenten, marktpartijen en belangenorganisaties een Praktijkconferentie zonne-energie.	Sinds juni 2016 beschikt de provincie over een beleidskader voor zonne-akkers. Het beleid is juridisch verankerd in artikel 32a PRV en de bijbehorende Uitvoeringsregeling. In oktober 2017 is de Uitvoeringsregeling aangevuld met de verstedelijkingsstructuur “dorpslinten” en stimuleringsgebied Groene Hoek. In oktober 2017 is een brede praktijkconferentie zonne-energie georganiseerd, waar onder meer het onderwerp “zonneparken” aan bod kwam. In het najaar van 2018 is de tweejarige herijking van het beleid uitgevoerd, resulterend in een advies tot

Doel uit begroting	Activiteit coalitieakkoord	PF-houder	Reguliere activiteit	Nieuw speerpunt	Te ondernemen acties/activiteiten	Stand van zaken 2017	Stand van zaken 2019
							beleidsaanscherpingen. Het ontwerpbesluit om de Uitvoeringsregeling “opstellingen voor zonne-energie in het landelijk gebied” n.a.v. dit advies aan te passen is in januari 2019 vastgesteld. Hiermee is de doelstelling gerealiseerd.
	Wij zetten in op de uitvoering van de Greendeal CO2	Bond	X		Green Deal loopt tot 2018. In 2016 wordt besluit verwacht over bijdrage aan business case. PNH is deelnemer aan Greendeal.	De businesscase voor de levering van CO_2 aan glastuinbouwconcentratiegebied PrimA4a door OCAP B.V. is met succes uitgewerkt. Op dit moment vindt de Europese Staatssteuntoets plaats, na akkoord van Europa kan er beschikt worden en tot uitvoering worden overgegaan (planning eind 2017/begin 2018). Naast bovenstaand project zijn er tevens andere lopende projecten die vanuit het samenwerkend netwerk van de Green Deal worden gevolgd: • CO_2 afvangst AEB Amsterdam • Warmtenetwerk en CO_2 afvangst HVC Alkmaar • CO_2 transport regio Aalsmeer • CO_2 TATA Steel • CO_2 transport Glasdriehoek NHN CO_2 afvangst en levering biovergisting Meerlanden onderzoek voor de belevering van zuivere (vloeibare) CO_2 per schip	De Green Deal is op 10 juni 2018 afgelopen. Het consortium werkt echter aan een Green Deal CO2 voorziening in de glastuinbouw 2.0 om nog een aantal initiatieven tot concrete uitvoering te laten komen. De verwachting is dat Green Deal 2.0 door alle partijen in het eerste kwartaal van 2019 wordt ondertekend. Vier CO2 projecten zijn voor staatsteuntoetsing aan de Europese commissie voorgelegd. Eén daarvan is inmiddels in 2018 goedgekeurd (OCAP CO2 levering De kwakel en omgeving). Die subsidieaanvraag is ingediend en wordt afgehandeld. De overige drie projecten wachten nog op goedkeuring vanuit de Europese Commissie. Over het project CO2 vervloeïngsinstallatie heeft de Europese commissie aanvullende vragen gesteld. De subsidieverlening aan dit project is daardoor vertraagd. De overige projecten binnen de Green Deal zijn: • CO2 afvangst AEB Amsterdam • Warmtenetwerk en CO2 afvangst HVC Alkmaar • CO2 transport regio Aalsmeer • CO2 TATA Steel • CO2 transport Glasdriehoek NHN • CO2 afvangst en levering biovergisting Meerlanden onderzoek voor de belevering van zuivere (vloeibare) CO2 per schip Hiermee is de doelstelling gerealiseerd.
	Wij zetten in op het besparen van het energieverbruik door oplossingen in de gebouwde omgeving te stimuleren	Geldhof/ Van der Hoek	X		Uitwerking zal plaatsvinden in een beleidskader duurzame energie. BOB model bruikbaar	Voor het opstellen van de Beleidsagenda Energietransitie, die in mei 2016 is vastgesteld door PS, is gebruik gemaakt van het BOB model. CE Delft brengt voor alle Noord-Hollandse gemeenten in beeld welke duurzame verwarming voor de gebouwde omgeving tot de laagste kosten leidt. Het Servicepunt Duurzame Energie (SPDE) adviseert gemeenten op basis van deze rapportages over hoe de	Alle Noord-Hollandse gemeenten hebben een CE Delft rapportage ontvangen waarin op wijkniveau is beschreven welke duurzame warmtevoorziening tot de laagste kosten leidt. Gedeputeerde Jack van der Hoek heeft in zijn ‘D-toer’ langs alle wethouders duurzaamheid deze rapportage besproken. Aanvullend op deze rapportages is een tool ontwikkeld. Deze tool geeft een indicatie van verduurzamingsmaatregelen en kosten voor een

Doel uit begroting	Activiteit coalitieakkoord	PF-houder	Reguliere activiteit	Nieuw speerpunt	Te ondernemen acties/activiteiten	Stand van zaken 2017	Stand van zaken 2019
						transitie naar duurzaam verwarmen aan te pakken. Wij zijn nu bezig een beleidsnota op te stellen voor het verduurzamen van de bestaande woningvoorraad. Verwachting is om in december 2017 de beleidsnota ter besluitvorming aan PS voor te leggen.	woning. Zodat deze geschikt is voor de toekomstige warmtevoorziening in de wijk. (Zie wat dit betreft ook de tekst onder punt 5.1.1. verderop in dit overzicht). Hiermee is de doelstelling gerealiseerd.
	Wij zetten het Servicepunt Duurzame Energie de komende periode voort, maar wel gezamenlijk met de Noord-Hollandse gemeenten	Van der Hoek		X	Uitwerking zal plaatsvinden in een beleidskader duurzame energie. BOB model bruikbaar	De werkzaamheden van het SPDE zijn Europees aanbesteed. Vanaf 1 januari 2017 voeren de bureaus Overmorgen en Andersson Elffers Felix het SPDE uit. De kaders voor de werkzaamheden van het SPDE staan omschreven in de Beleidsagenda Energietransitie en zijn ten opzichte van de vorige periode verbreed. Het SPDE biedt nu ook regionale ondersteuning. Bovendien kunnen voortaan ook corporaties en bouw- en installatiebedrijven een beroep doen op het SPDE (in de vorige periode werkte het SPDE nagenoeg alleen voor gemeenten). Het BOB model is voor het opstellen van de Beleidsagenda gebruikt.	Het SPDE adviseert in hoofdzaak gemeenten. Het Servicepunt Duurzame Energie (SPDE) adviseert gemeenten via workshops, handleidingen etc. hoe zij na ondertekening van de intentieverklaring aardgasvrije wijken hier concreet mee aan de slag kunnen. Het SPDE organiseert workshops voor gemeenten om hen kennis te laten maken met de inhoud en het proces van de transitievisie warmte. Het SPDE neemt actief deel aan twee corporatiesnetwerken. Het SPDE voert een project uit waarbij corporaties kosten besparen door verduurzamingswerkzaamheden collectief aan te besteden. Het SPDE organiseert soms met Bouwend Nederland voor bouw- en installatiebedrijven workshops over verduurzaming van woningen. Hiermee is de doelstelling gerealiseerd.
	We bezien of het Servicepunt een rol kan spelen bij een systeem om de opgewekte duurzame energie te meten en te monitoren,	Van der Hoek		X	Uitwerking zal plaatsvinden in een beleidskader duurzame energie. BOB model bruikbaar	De kaders voor de werkzaamheden van het SPDE staan omschreven in de Beleidsagenda Energietransitie. Het BOB model is voor het opstellen van de Beleidsagenda gebruikt. Daaruit volgde dat niet SPDE, maar ECN opdracht heeft gekregen voor het uitwerken van een voorstel voor monitoring voortgang energietransitie in Noord-Holland.	Op 23 april 2018 hebben we aan PS de *Staat van de energietransitie* aangeboden, die door ECN is opgesteld. De rapportage geeft voor Noord-Holland een volledig beeld van de trend in het energieverbruik van diverse sectoren en de opwekking van duurzame energie. Hiermee is de doelstelling gerealiseerd.
	Ten aanzien van warmtenetten hebben wij een aanjagende en faciliterende rol. In samenwerking met gemeenten en bedrijven willen wij een pilot starten in de metropoolregio voor de toepassing van warmtenetten	Van der Hoek		X	Uitwerking zal plaatsvinden in een beleidskader duurzame energie. BOB model bruikbaar	Voor het opstellen van de Beleidsagenda Energietransitie, die in mei 2016 is vastgesteld door PS, is gebruik gemaakt van het BOB model. Warmte en koude is daarin één van de drie speerpunten. In de Metropoolregio Amsterdam werken we met 32 publiek-private partijen in een programma samen om een robuust regionaal warmtenet te realiseren. De ambitie is om in 2040 500.000 woningbouwequivalenten aan te sluiten op een warmtenet. Hoe een regionaal warmtenet er uit kan komen te zien, hebben we met partners getekend in een Grand Design. Welke acties er op korte termijn	In de Metropoolregio Amsterdam werken we ondertussen met 37 publiek-private partijen samen. Er is een Grand Design 2.0 is opgeleverd en de samenwerkende partijen (waaronder PNH) zijn met elkaar een Samenwerkingsovereenkomst (SOK) Warmte/Koude MRA 2018-2021 aangegaan. De Samenwerkingsovereenkomst 2018-2021 is een opvolger van de eerdere Samenwerkingsovereenkomst 2015-2018 en geldt voor drie jaren. Doel van de samenwerking is het aanjagen van concrete projecten en het opbouwen en uitwisselen van kennis en de uitbreiding van de publiek - private

Doel uit begroting	Activiteit coalitieakkoord	PF-houder	Reguliere activiteit	Nieuw speerpunt	Te ondernemen acties/activiteiten	Stand van zaken 2017	Stand van zaken 2019
						gezet gaan worden, hebben we met onze partners vastgelegd in een Routekaart. Ook hebben we vanuit dit programma het initiatief genomen om met regionale partners en het Rijk in gesprek te gaan over de ontsluiting van diepe geothermie om op termijn de warmtenetten te voeden met duurzame warmtebronnen. De afweging of een warmtenet de beste keuze is voor een blok woningen, wordt gemaakt in samenhang met andere alternatieven voor aardgas, zoals all electric en groengas. In Noord-Holland Noord zijn we ook betrokken bij de ontwikkeling van een warmtenet in Alkmaar en Heerhugowaard. In de ruimtelijke verkenningen voor NHN en MRA is de opgave voor warmte (hoge en lage temperatuur) inzichtelijk gemaakt als ook de mogelijkheden om dit in te vullen.	netwerkfunctie. Het programma is gebaseerd op de volgende uitgangspunten: 1. Actief blijven op het beschikbaar krijgen van restwarmte en inzet van duurzame warmtebronnen als aanjager voor warmtevoorzieningen. 2. Inzicht leveren in de potentie en toepassing van duurzame warmtebronnen. 3. Richten op de vragen vanuit de publieke en private sector in de transitie naar aardgasvrij: - verbreden van de scope van het programma naar informatie over en stimuleren van collectieve warmte infrastructuur. Dat zijn collectieve regionale / bovenlokale warmtenetten & kleinschalige lokale warmtenetten (WKO / aquathermie). - de informatie uit GD2.0 beschikbaar maken voor gemeenten (Transitievisies warmte)en RES'sen - actief kennis en ervaringen opbouwen en delen die met partijen binnen het MRA netwerk. Voor deze activiteiten wordt een nieuwe routekaart opgezet. Door Firan (voorheen Alliander DGO) is voor de MRA een warmtebronnenregister opgesteld. Dit warmtebronnenregister is overgedragen aan de provincie en wordt nu door de provincie beheerd. Hiermee is de doelstelling gerealiseerd.
	Wij brengen in kaart waar elders in Noord-Holland (buiten de metropoolregio) benutting van restwarmte kansrijk is	Van der Hoek		X	Uitwerking zal plaatsvinden in een beleidskader duurzame energie. BOB model bruikbaar	Voor het opstellen van de Beleidsagenda Energietransitie, die in mei 2016 is vastgesteld door PS, is gebruik gemaakt van het BOB model. Warmte en koude is één van de drie speerpunten in de Beleidsagenda. Op dit moment werken we aan een provinciale warmteagenda (warmteplan). Het aanbod van restwarmte wordt straks aangegeven in de ECN Monitor. Wij faciliteren nu al initiatieven in onder meer Alkmaar, Heerhugowaard, Den Helder en Greenport Noord-Holland-Noord (Alton, Grootslag, Agriport A7). Vanuit deze initiatieven wordt ook gekeken naar benutting van restwarmte.	In 2018 is de provinciale warmteagenda vastgesteld. HVC werkt aan uitbreiding van het warmtenet in Alkmaar, Langedijk en Heerhugowaard. Recent is het Alton gebied aangesloten. In Den Helder werkt HVC aan plannen voor uitbreiding van het warmtenet op het marine-terrein naar een woonwijk. Wij zijn betrokken bij een verkenning van de gemeente Castricum voor de ontwikkeling van een warmtenet op geothermie. Om voor een wijk te bepalen wat de kosten voor het verduurzamen van de warmtevoorziening zijn en hoe deze kunnen worden gefinancierd, is een gedetailleerd onderzoek nodig. Om gemeenten

Doel uit begroting	Activiteit coalitieakkoord	PF-houder	Reguliere activiteit	Nieuw speerpunt	Te ondernemen acties/activiteiten	Stand van zaken 2017	Stand van zaken 2019
							tegemoet te komen in de kosten hebben wij een subsidie regeling gemaakt voor het opstellen van een wijk warmtetransitie plan. Het warmtebronnen register voor de MRA is uitgebreid naar heel Noord-Holland en aangevuld met warmtebronnen in Noord-Holland Noord. Hiermee is de doelstelling gerealiseerd.
	Wij houden een breed onderzoek naar nieuwe, duurzame, alternatieve vormen van energie	Van der Hoek		X	Uitwerking zal plaatsvinden in een beleidskader duurzame energie. BOB model bruikbaar	Voor het opstellen van de Beleidsagenda Energietransitie, die in mei 2016 is vastgesteld door PS, is gebruik gemaakt van het BOB model. In de totstandkoming daarvan is afgezien van een op zichzelf staand onderzoek naar nieuwe vormen van duurzame energie, omdat de nieuwe vormen al in beeld zijn of niet op de weg van de provincie liggen om nader te onderzoeken. Wel zijn er op relevante thema's verdiepende onderzoeken gaande, zoals naar het stimuleren van warmte/koude, het provinciaal warmteplan en verduurzaming van de woningvoorraad.	In mei 2018 is de Routeplanner Energietransitie 2020-2050 opgeleverd, die laat zien hoe de provincie Noord-Holland in 2050 energieneutraal kan zijn, welke vormen van duurzame energie hierbij een rol kunnen spelen en wat de provincie kan doen om dit te realiseren. Daarnaast is een warmteagenda opgesteld en zijn er samen met onze partners verdiepende bijeenkomsten georganiseerd over de onderwerpen waterstof en energie infrastructuur. In vervolg op deze bijeenkomsten wordt de eerste helft van 2019 een systeemstudie verricht naar de energie-infrastructuur die nodig is om de ontwikkeling van vraag en aanbod naar energie in Noord-Holland te faciliteren. Hiermee is de doelstelling gerealiseerd.
	Het Participatiefonds Duurzame Economie wordt geëvalueerd	Bond/Van der Hoek		X	Het participatiefonds Duurzame Economie zal in deze collegeperiode worden geëvalueerd. De werkwijze van het fonds zal tevens worden betrokken bij het onderzoek dat zal worden uitgevoerd ten behoeve van een MKB-innovatiefonds en een fonds voor duurzame innovaties in het MKB.	Naar aanleiding van een onderzoek (2016/2017) naar de mogelijkheden om de inzetbaarheid van PDENH te verbeteren, hebben wij besloten om het fonds als volgt aan te passen: • Een uitbreiding van het financieel instrumentarium (met reguliere en converteerbare leningen); • Een verbreding van de duurzaamheidsfocus van het fonds (tot energietransitie, circulaire economie en duurzame mobiliteit); • Een aantal aanpassingen aan de governance van PDENH (om het interne toezicht te versterken). De aanpassingen aan PDENH zijn inmiddels volledig geëffectueerd waardoor het fonds naast participaties ook leningen kan verstrekken voor de financiering van initiatieven op het gebied van Energietransitie, Circulaire Economie en Duurzame Mobiliteit.	Na de aanpassingen van PDENH in 2017 is het aantal financieringen sterk toegenomen (van 3 begin 2017 tot 14 eind 2018), en is de pipeline goed gevuld met financieringsaanvragen uit de markt. Dat heeft in oktober 2018 geleid tot een uitbreiding van het fondsvermogen van PDENH (van 30 miljoen euro) tot in totaal 55 miljoen euro. Hiermee is de doelstelling gerealiseerd.
	Wij stellen een fonds in om ontwikkelingen van duurzame (energie-) innovaties in het MKB te bevorderen	Van der Hoek/Bond		X	De behoefte aan een MKB-innovatiefonds en aan een fonds specifiek voor duurzame innovaties in het MKB, wordt gezamenlijk geanalyseerd in één onderzoek.	De uitgevoerde analyse heeft geleid tot het voornemen tot het ontwikkelen en uitvoeren van vier instrumenten. Bij twee hiervan is reeds gestart met de uitvoering: • Subsidieregeling MKB innovatiestimulering	De stand van zaken per instrument is als volgt: • De subsidieregeling MKB Innovatiestimulering Topsectoren wordt de komende jaren voortgezet. • Het investeringsgereedprogramma PIM is 1,5

Doel uit begroting	Activiteit coalitieakkoord	PF-houder	Reguliere activiteit	Nieuw speerpunt	Te ondernemen acties/activiteiten	Stand van zaken 2017	Stand van zaken 2019
						Topsectoren (wordt sinds 2016 jaarlijks uitgevoerd) • Investeringsgereed programma (Via een Europese aanbesteding is een consortium geselecteerd dat dit programma gaat uitvoeren. Deze is in juni 2017 gestart) • Proof-of-conceptfonds (gezamenlijk met de UvA Holding, geplande start januari 2018) • Versnellingsprogramma voor duurzame innovaties (uitwerking gestart, in overleg met de markt wordt gezocht naar de meest geschikte vorm)	jaar bezig en halverwege hun opdracht. Er lopen ruim 200 maatwerktrajecten en bij 36 bedrijven heeft dit tot financiering geleid, voor een totaal van € 11 miljoen. • Het proof-of-conceptfonds is in juni 2018 gestart onder de naam Innovatiefonds Noord-Holland. Inmiddels is zijn er 5 leningen verstrekt. De tweede ronde van het versnellingsprogramma Go!-NH is bijna afgerond. Dan hebben 26 teams gebruik gemaakt van dit programma. Hiermee is de doelstelling gerealiseerd.
	Wij willen doorgaan met ons beleid om de aanleg van zonnepanelen op openbare gebouwen, zoals scholen, te stimuleren	Van der Hoek		X	Uitwerking zal plaatsvinden in een beleidskader duurzame energie. BOB model bruikbaar	Voor het opstellen van de Beleidsagenda Energietransitie, die in mei 2016 is vastgesteld door PS, is gebruik gemaakt van het BOB model. Duurzame energie opwekken is daarin één van de drie speerpunten. Dankzij de regeling Zon op maatschappelijk vastgoed zijn er 156 zonnestroomsystemen geplaatst op maatschappelijk vastgoed. Er wordt tevens ingevolge de motie 56 verhoging subsidieplafond Zonnestroom op maatschappelijke vastgoed een vervolg gegeven aan het stimuleren van zonnestroom op maatschappelijk vastgoed.	Ten gevolgen van het verhoogde subsidieplafond in het kader van motie 56 zijn met de regeling Zon op maatschappelijk vastgoed nog 9 extra projecten uitgevoerd. Hiermee is de doelstelling gerealiseerd.
	Ten aanzien van wind op land komen wij de afspraken die wij, gezamenlijk met de andere provincies gemaakt hebben met het Rijk, na	Van der Hoek/ Geldhof	X		De herstructureringsopgave wordt volgens het vastgestelde kader gerealiseerd.	Wij liggen met het realiseren van onze herstructureringsopgave nog steeds op schema om daarmee de afspraken met het Rijk na te komen. De definitieve vergunningen voor de eerste van de zes herstructureringsprojecten (Waardpolder) zijn afgegeven. Windparken Ferrum, Groetpolder en Spuisluis zijn in ontwerp vergund. Naast de herstructureringsopgave hebben PS het Provinciaal Inpassingsplan (PIP) windpark Westfrisia vastgesteld.	Wij liggen met het realiseren van onze herstructureringsopgave nog steeds op schema om daarmee de afspraken met het Rijk na te komen. De zes herstructureringsprojecten zijn vergund. Hiermee is de doelstelling gerealiseerd.
	Wij onderschrijven het belang van ‘circulaire economie’. In het bijzonder in het Noordzeekanaalgebied/Westas zien wij kansen op dit gebied. Wij vervullen onze rol via het servicepunt Duurzame Energie	Van der Hoek		X	Uitwerking zal plaatsvinden in een beleidskader circulaire economie. BOB model bruikbaar	Voor Circulaire Economie hebben wij het Ontwikkelingsperspectief en de Actieagenda op 23 mei 2017 vastgesteld en ter besluitvorming aan Provinciale Staten voorgelegd volgens het BOB model. Wij werken aan zes ‘creatiesporen’ om als Noord-Holland onze bijdrage te leveren aan het doel om in 2050 geheel circulair te zijn. De Westas is een samenwerkingsverband van 12 partners waar de provincie er een van is. Het programmabureau is bij onze provincie ondergebracht. De partners werken samen aan een sterke logistieke en	De actieagenda wordt langs de zes creatiesporen uitgevoerd. Innovatie en ondernemerschap (1) wordt gestimuleerd via deelname aan netwerken en met financiering in de vorm van zowel het aanbieden van training als voor de ontwikkeling van producten. Verkenningen zijn gedaan naar kansen om reststoffen weer grondstof te laten zijn en zo tot ketenvorming (2) te komen, en naar de productie van schone grondstoffen (3) waarbij het met name ging om hoogwaardige toepassing van biomassa zoals zeewier en (berm)gras.

Doel uit begroting	Activiteit coalitieakkoord	PF-houder	Reguliere activiteit	Nieuw speerpunt	Te ondernemen acties/activiteiten	Stand van zaken 2017	Stand van zaken 2019
						circulaire Westas waarin ruimte is voor leefbaarheid en groei. Inmiddels hebben wij op 30 mei 2017 het rapport Ruimtelijk-Economische Verkenning Westas vastgesteld. Ook hebben wij besloten over het vervolg van de samenwerking en de governance. De Stuurgroep Westas heeft op 14 juni jl. ingestemd met het rapport Ruimtelijk Economische Verkenning Westas en heeft (positieve) besluiten genomen over het vervolg van het samenwerkingsverband. De kaders voor de werkzaamheden van het Servicepunt Duurzame Energie staan omschreven in de Beleidsagenda Energietransitie van mei 2016. Het Servicepunt heeft haar focus op de energietransitie in de gebouwde omgeving met als doelgroepen gemeenten, corporaties en bouw- en installatiebedrijven. Voor wat betreft de circulaire economie zien wij vooral ook een grote rol voor het bedrijfsleven.	Voor circulaire economie is ruimte (4) nodig, waarvoor in de Omgevingsvisie een reservering is opgenomen in de regionale samenwerking de verkenningen van kansen getrokken in, als onderdeel van de samenwerking in de West-As. De West-As is als programma afgerond. Om inzicht te krijgen is de rol van regelgeving (5) is een loket voor melding van belemmeringen georganiseerd, zijn belemmeringen in regelgeving (inter)nationaal geagendeerd, en wordt het loket in de MRA voortgezet. Een start is gemaakt als circulaire organisatie (6) door de mogelijkheden in aanbesteding en aankoop te verkennen en de doorwerking voor de verschillende taken van de provincie te bespreken. Met de partners in de MRA is een intentie getekend. Een servicepunt zou hier een rol kunnen gaan spelen om (kleinere) gemeenten te ondersteunen, waar capaciteit en kennis ontbreekt. Hiermee is de doelstelling gerealiseerd.
	Ten aanzien van biomassa en groengas blijven wij initiatieven, zoals rondom Alkmaar, ondersteunen en willen wij nieuwe vormen van gebruik van biomassa verkennen	Van der Hoek		X	Uitwerking zal plaatsvinden in een beleidskader duurzame energie. BOB model bruikbaar	Voor het opstellen van de Beleidsagenda Energietransitie, welke in mei 2016 is vastgesteld door PS, is gebruik gemaakt van het BOB model. Duurzame energie opwekken is daarin één van de drie speerpunten, waaronder biomassa en groengas worden geschaard. Met gemeente Alkmaar, Investa, TAQA, Energy Valley, ECN, Ontwikkelingsbedrijf Noord-Holland Noord, Inholland, Liander en de Rijksoverheid hebben wij de Green Deal InVesta gesloten in juni 2016. Er is vanuit de provincie ook een bijdrage beschikbaar gesteld. Conform de door PS vastgestelde voordrachten is juli 2017 subsidie aan Milena-Olgas-Esme (inmiddels getiteld Ambigo) verleend. Voor Investa is de subsidie-aanvraag in behandeling. Wij zetten daarnaast in op het stimuleren van (bio)LNG in de scheepvaart en vrachtverkeer met het organiseren van bijeenkomsten, zoals LNG- diners en de Energylabs ‘Kansen voor LNG in de scheepvaart.’	De realisatie van Ambigo is vertraagd omdat de financiering niet rond kwam. Dat lijkt inmiddels te zijn gelukt. Indien uit een risico inventarisatie blijkt dat alle risico’s beheersbaar zijn, zal begin 2019 worden besloten over de bouw van de installatie. Door de onzekerheid over de komst van Ambigo is de ontwikkeling van InVesta vertraagd. Sinds juni 2018 is er een directeur aangesteld. Deze ontwikkelt een alternatief plan, voor het geval de bouw van Ambigo begin 2019 niet door gaat of nog steeds onzeker is. Mede in opdracht van IPO wordt ‘de LNG problematiek’ opgenomen in het plan van aanpak duurzame brandstoffen. Dit plan van aanpak wordt opgesteld door de MIRT (Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport) goederencorridors Oost en Zuidoost Nederland. Daarin participeren het Ministerie van I&W, provincies, Havenbedrijf Rotterdam en de Topsector logistiek. Als onderdeel van creatiespoor 4 voor circulaire economie zijn nieuwe toepassingen van biomassa verkend, zoals zeewier en grass2gritt. Hiermee is de doelstelling gerealiseerd.

5. Ruimte

Doel uit begroting	Activiteit coalitieakkoord	PF-houder	Reguliere activiteit	Nieuw speerpunt	Te ondernemen acties/activiteiten	Stand van zaken 2017	Stand van zaken 2019
5.1.1 Wonen en vitaliteit woonomgeving van dorpen en steden stimuleren	Wij treden op als regisseur, aanjager, verbinder en kennismakelaar als het aankomt op het voorzien in de woningbehoefte hanteren daarbij vraaggestuurd bouwen als uitgangspunt	Geldhof	X		Regisseur/verbinder: - opstellen RAP's 2.0 (vastgesteld 2017) - aanpassen en uitvoeren uitvoeringsregeling (uvr) woonvisie (doorlopend tot 2020) - Voor opmaat NAAR RAP 3.0 (na 2017) is BOB-aanpak geschikt. Aanjager: - opstellen en uitvoeren stimuleringsregeling binnenstedelijk bouwen - inzetten Noord-Hollands Woningbouwberaad - organiseren klankbordgroep marktpartijen (2 keer per jaar) Kennismakelaar/verbinder: - organiseren netwerkconferentie wonen (jaarlijks) - opstellen woningbouwmonitor (jaarlijks) - uitvoeren woningbouwprognose (tweejaarlijkse)	Regisseur/verbinder: • Alle regio's hebben een vastgestelde RAP met uitgangspunten, afspraken en acties over nieuwbouw en bestaande bouw voor de komende 5 jaar. Hierin zijn de thema's die de provincie heeft meegegeven regionaal verwerkt. • Nog niet alle regio's hebben ook al regionale afspraken conform de 'Uitvoeringsregeling regionale afspraken nieuwe stedelijke ontwikkelingen 2017'. Dit betekent dat nog niet alle regio's een regionale woningbouwprogrammering hebben opgesteld met inzicht in locaties, kwantiteit en kwaliteit van de plannen. Hier wordt de komende tijd verder aan gewerkt. • De uitvoeringsregeling (uvr) woonvisie (doorlopend tot 2020) is uitgevoerd. • De opmaat NAAR RAP 3.0 – voor de periode na 2020 - moet nog plaatsvinden. Aanjager: • In 2016 zijn we in MRA-verband aan de slag gegaan met de uitvoering van actie 1.2 uit de MRA-actieagenda, waarin voor alle MRA-gemeenten wordt aangegeven welke binnenstedelijke locaties de komende 4-10 jaar ter beschikking komen. Tegelijkertijd wordt op de schaal van de MRA een woonwensen- en verhuisbewegingen-onderzoek gedaan. Rond de zomer 2017 verwachten wij de resultaten hiervan. Op basis daarvan doen wij daarna een voorstel voor een Uitvoeringsprogramma binnenstedelijk bouwen. • Het Noord-Hollands Woningbouwberaad (NHWB) is beschikbaar. De belangstelling is echter zeer gering, er worden geen projecten aangemeld. De NHWB is daarom de laatste jaren niet bijeengekomen.	Regisseur/verbinder: • Nog niet alle regio's hebben ook al regionale afspraken conform de 'Uitvoeringsregeling regionale afspraken nieuwe stedelijke ontwikkelingen 2017'. We hebben er vertrouwen in dat de regio's waar het om gaat hieruit komen. Binnenkort verschijnt de voortgangsrapportage Uitvoeringsregeling 'regionale afspraken nieuwe stedelijke ontwikkelingen' waarin de stand van zaken wordt beschreven. • De regio's werken aan de uitvoering van de acties en afspraken uit hun RAP en hiervoor wordt voor sommige acties gebruik gemaakt van de woonvisiegelden. De voortgang wordt bijgehouden en regelmatig bestuurlijk besproken. • De uitvoeringsregeling (uvr) woonvisie is uitgevoerd. Er zijn in totaal 11 subsidies verleend ter waarde van € 840.000,- In 2019 vindt een herijking plaats om de regeling zo actueel mogelijk te houden. • We zijn in MRA-verband verder gegaan met de uitvoering van actie 1.1 uit de MRA-actieagenda. Die behelst dat de woningbouwopgave tot 2040 afgestemd en geprogrammeerd wordt. Voor de korte termijn tot 2025 is een short list van 8 (vooral grotere) woningbouwprojecten vastgesteld met als inzet voor deze projecten de benodigde bijdrage van het rijk voor bijv. regelgeving en infrastructuur te focussen. Aanjager: • In 2018 heeft de provincie € 15 miljoen subsidie beschikbaar gesteld voor de versnelling van de woningbouw. Vanuit dit budget is er € 2,7 miljoen subsidie verleend aan de MRA, voor het inrichten en in standhouden van een Flexibele schil en cofinanciering van extra ambtelijke capaciteit, om de woningbouw te versnellen. Met de regio NHN lopen gesprekken om ook in deze regio cofinanciering mogelijk te maken. Het resterende budget wordt ingezet voor financiële knelpunten in versnellingsprojecten (zowel in de MRA als NHN). Daarvoor zijn meerdere projecten in beeld, waarvoor afspraken worden voorbereid. • Het Noord-Hollands Woningbouwberaad (NHWB) is beschikbaar. De belangstelling is echter zeer

Doel uit begroting	Activiteit coalitieakkoord	PF-houder	Reguliere activiteit	Nieuw speerpunt	Te ondernemen acties/activiteiten	Stand van zaken 2017	Stand van zaken 2019
						In het kader van de Samenwerkingsagenda met Bouwend Nederland wordt momenteel een onderzoek uitgevoerd naar de plancapaciteit met als doel het vergroten van het inzicht of bestaande plannen daadwerkelijk tot voldoende nieuwe woningen gaan leiden binnen de gestelde termijnen. • Jaarlijks wordt minimaal twee keer een klankbordgroep marktpartijen georganiseerd. Kennismakelaar/verbinder: • In 2015 en 2017 is de netwerkconferentie georganiseerd. • De woningbouwmonitor is jaarlijks opgesteld. • In 2015 is de prognose opgeleverd en op 27 juni 2017 is een nieuwe prognose vastgesteld.	gering, er worden geen projecten aangemeld. De NHWB is daarom de laatste jaren niet bijeengekomen. • Jaarlijks is minimaal twee keer een klankbordgroep marktpartijen georganiseerd. Kennismakelaar/verbinder: • In april 2017 en september 2018 is de netwerkconferentie wonen georganiseerd, welke goed werden bezocht. • De woningbouwmonitor is jaarlijks opgesteld. • De provinciale prognoses worden tweejaarlijks opgesteld en dienen als basis voor de regionale kwantitatieve afspraken voor woningbouw. In maart/april 2019 komen de nieuwe prognoses. Deze worden in nauw overleg met de regio's opgesteld. • Er zijn verschillende onderzoeken uitgevoerd: o Analyse realisatierisico's plancapaciteit woningbouw in Noord-Holland (uitgevoerd door EIB) o In MRA-verband: Analyse Monitor Plancapaciteit MRA 2017 tbv MRA actie 1.1/1.2 (uitgevoerd door Stec Groep) o In MRA-verband: Versnellingsopgave woningproductie MRA (uitgevoerd door Fakton) o Voor Noord-Holland Noord: Verdiepingsslag woningbouwplannen Noord-Holland Noord (uitgevoerd door Fakton).
	We zetten ons in voor collectieve zelfbouw	Geldhof	X		Aanpassen en uitvoeren uitvoeringsregeling collectieve zelfbouw. Afspraken over zelfbouw in RAP's 2.0 verwerkt in 2017.	De uitvoeringsregeling is aangepast en wordt voortgezet. Afspraken over zelfbouw zijn opgenomen in de RAP's 2.0.	De uitvoeringsregeling is eind 2017 aangepast om de subsidiemogelijkheden voor transformatie en sloop/nieuwbouw te verruimen. De regeling eindigt eind 2019. Er zijn in 2017 en 2018 20 subsidies verleend t.w.v. € 216.000,- en 3 leningen verstrekt t.w.v. € 480.000,.
	Wij blijven aandacht vragen voor omzettingsmogelijkheden van kantoren naar woningbouw	Geldhof/ Bond	X		Verwerken in de op te stellen (2015) en uit te voeren (2016-2020) stimuleringsregeling binnenstedelijk bouwen in relatie tot Plabeka	De uitvoeringsstrategie Plabeka 3.0 bevat bestuurlijke afspraken tussen gemeenten en provincies in de Metropoolregio Amsterdam om de opgave voor transformatie van leegstaande kantoren (ruim 1 miljoen m2 tot 2030 in het Noord Hollandse deel van de MRA) te realiseren. Wij hebben op 20 juni 2017 over Plabeka 3.0 besloten. De uitvoeringsstrategie Plabeka 3.0 wordt meegenomen in het op te stellen uitvoeringsprogramma	Er is meer getransformeerd dan gepland in de MRA. 2017 is een recordjaar voor transformatie; in één jaar tijd heeft een half miljoen vierkante meter kantoorruimte (4% van de totale voorraad) in de MRA een andere functie gekregen. Ook in 2016 (333.000 m2) en 2015 (348.000 m2) zijn grote kantoorvolumes van functie veranderd. Wonen is de voornaamste nieuwe functie; minstens de helft van de getransformeerde ruimte krijgt een woonfunctie. Uitgaande van 100 m2 per woning gaat het hier om

Doel uit begroting	Activiteit coalitieakkoord	PF-houder	Reguliere activiteit	Nieuw speerpunt	Te ondernemen acties/activiteiten	Stand van zaken 2017	Stand van zaken 2019
						binnenstedelijk bouwen.	2.500 extra woningen in 2017 en 1.500 in 2016. Ondertussen is de kantorenleegstand gedaald en is in sommige deelregio's een schaarste ontstaan.
	Binnen het bestuursakkoord pilot Waterlands wonen bezien we hoe het best kan worden omgegaan met de afspraak inzake afdracht van een bijdrage uit woningbouw om te kunnen investeren in groene en recreatieve waarden in de voormalige rijksbufferzone	Geldhof		X	In deze collegeperiode zullen de gesprekken met de betrokken partijen worden voortgezet waarbij de verschillende haalbare vervolgscenario's worden besproken. Op basis van de uitkomsten van deze gespreken worden de vervolgactiviteiten bepaald.	Diverse bestuurlijke overleggen hebben plaatsgevonden met alle partijen. Inmiddels is er een plan van aanpak opgesteld voor het vervolg van de pilot waarin de provincie een faciliterende rol heeft. De planning is om eind 2017 gezamenlijk met alle betrokken partijen een definitief besluit te nemen over het vervolg van de pilot.	Provincie en de gemeenten uit de regio Waterland zijn nog met elkaar in overleg over het regelen van de financiële afdracht.
	De provincie draagt in gebieden waar bevolkingskrimp dreigt, bij aan vitaliteit en leefbaarheid	Geldhof		X	Verkennen van de focus en de reikwijdte van leefbaarheid en vitaliteit en beoordelen of het thema en de problematiek zich leent voor een programmatische aanpak. Beoogd moment voor beoordeling aanpak medio 2016.	Op 7 maart 2017 hebben wij kennis genomen van een samenvatting van de verkenning leefbaarheid en vitaliteit in Noord-Holland. Wij hebben daaruit geconcludeerd dat dit thema zich niet leent voor een programmatische aanpak. Wel dragen wij op verschillende manieren bij aan leefbaarheid en vitaliteit in Noord-Holland. Bijvoorbeeld binnen het programma De Kop Werkt!.	Aan deze ambitie is in de eerste fase van deze collegeperiode al uitvoering gegeven.
	Wij vertalen de doorwerking van demografische ontwikkelingen door naar verschillende beleidsterreinen	Geldhof	X		De actuele demografische ontwikkelingen staan beschreven in de rapportage over de provinciale bevolkingsprognose. In een eind 2015, begin 2016 op te stellen rapportage laten we zien hoe deze ontwikkelingen uitwerken op de verschillende provinciale beleidsterreinen. Aan de hand hiervan worden acties benoemd: bijvoorbeeld het bijstellen van beleid, het informeren van regio's of het actualiseren van behoefteramingen. Deze acties hebben een looptijd van 2016 tot 2019 en worden binnen deze coalitieperiode afgerond. Besluitvorming door PS vindt plaats binnen de aparte beleidsterreinen/visies, bijvoorbeeld bij het vaststellen van de omgevingsvisie.	De rapportage over de doorvertaling van demografie naar de andere provinciale beleidsterreinen hebben wij in april 2016 vastgesteld en met PS besproken. In 2017 is gewerkt aan de nieuwe provinciale bevolkingsprognose voor de periode 2017-2040. Deze is 27 juni 2017 vastgesteld. Dit vormt een bouwsteen voor o.a. de RAP's en de Omgevingsvisie.	In de periode 2017-2019 is vanuit demografie veel input geleverd voor de provinciale omgevingsvisie. Momenteel wordt gewerkt aan een actualisatie van de bevolkingsprognose voor Noord-Holland waarbij actuele ontwikkelingen, zoals de toename van de buitenlandse migratie en de dynamiek op de woningmarkt, worden meegenomen. Om het draagvlak te vergroten en om de prognoses nauwkeuriger te maken, worden gemeenten en regio's actief betrokken bij het opstellen van de prognose.. De nieuwe prognose wordt naar verwachting rond april/mei 2019 uitgebracht.
	Wij streven naar optimalisatie van de bouw van nieuwe woningen en bedrijven in de nabijheid van Schiphol, maar dan wel voor eigen rekening en risico van de toekomstige bewoners. Bezien moet worden hoe privaatrechtelijk handhaafbare afspraken gemaakt kunnen worden	Geldhof		X	Uitwerken met de samenwerkende partijen in het verband van SMASH, ruimte zoeken in afspraken met het rijk over LIB.	Op 1 april 2016 heeft de staatssecretaris het kabinetsbesluit SMASH kenbaar gemaakt. In dit kabinetsbesluit zijn afspraken vastgelegd die aansluiten bij de wens van de regio voor een betere balans op het dossier wonen-vliegen, met meer planologische ruimte om te werken aan de vitaliteit van de Schiphol-omgeving. Onderdeel van dit kabinetsbesluit zijn bestuurlijke afspraken over rekenschap	Op 20 oktober 2017 heeft de staatssecretaris de Tweede Kamer laten weten het gewijzigde Luchthavenindelingbesluit Schiphol in werking te laten treden. Dit mede ten gevolge van de gedegen regionale uitwerking van de bestuurlijke afspraken. Het gewijzigde LIB is per 1 januari 201 8 in werking getreden. Met de inwerkingtreding van het LIB is de uitvoering van de regionale afspraken aan de orde. Met de staatssecretaris is overeengekomen dat de regio zorg

Doel uit begroting	Activiteit coalitieakkoord	PF-houder	Reguliere activiteit	Nieuw speerpunt	Te ondernemen acties/activiteiten	Stand van zaken 2017	Stand van zaken 2019
						geven in de planvorming, informatievoorziening aan bewoners, klachtenafhandeling en vrijwaring van de luchtvaartsector van extra kosten. Op 28 maart 2017 heeft de Bestuurlijke Regie Schiphol (BRS) op deze punten een regionaal pakket aan afspraken vastgesteld. Per brief van 24 april 2017 hebben wij de staatssecretaris over dit resultaat bericht en haar verzocht tot een spoedige implementatie van het Luchthavenindelingsbesluit, waarin de planologische verruiming zal worden verankerd.	draagt voor een monitoring van de uitvoering van het “rekenschap geven” en de “informatievoorziening”. De coördinatie hieromtrent ligt bij de provincie Noord-Holland. Voorjaar 2018 is de BRS hieromtrent een aanpak overeengekomen. Afgesproken is dat de provincie Noord-Holland een coördinerende rol vervult en daarbij steunt op de input van de provincie Zuid-Holland en de betrokken gemeenten. In Q1 van 2019 wordt de eerste monitor opgeleverd.
	Wij investeren in de verduurzaming van de bestaande woningvoorraad. Bezien wordt of een provinciaal energieakkoord hierbij behulpzaam kan zijn. Het Servicepunt Duurzame Energie kan partijen met elkaar verbinden en monitort initiatieven	Geldhof/Van der Hoek		X	Opstellen en uitvoeren van een regeling verduurzaming van de bestaande woningvoorraad. Tevens zal dit thema uitgewerkt worden in een beleidskader duurzame energie.	Wij stellen een programma op voor het stimuleren van eigenaar-bewoners en corporaties om woningen te verduurzamen. Voornemen is om deze voordracht in december 2017 aan PS voor te leggen.	Het Programma *Verduurzaming bestaande woningvoorraad Noord-Holland* is in februari 2018 door PS vastgesteld. Alle activiteiten van het programma zijn gestart. Gemeenten vormen bij dit programma een belangrijke partner. Gemeenten dragen zelf 50 % bij in de kosten voor de uitvoering van deze programma’s. Zij werken samen in regionale programma’s, waarin woningeigenaren worden gestimuleerd hun woning te verduurzamen. Energieloketten maken deel uit van deze programma’s. Energieloketten adviseren eigenaren-bewoners over verduurzamingsmaatregelen en begeleiden hen bij de uitvoering. Energieloketten houden bij hoeveel eigenaren-bewoners zij hebben geadviseerd en welke maatregelen zij hebben getroffen. PS zijn in januari 2019 geïnformeerd over de voortgang van het programma Verduurzaming bestaande woningvoorraad Noord-Holland.
	De bouw van levensloopbestendige en kangoeroewoningen wordt verder gestimuleerd. Daar waar er tekortkomingen zijn in de bestaande bouw, wordt in het kader van vraaggestuurd bouwen aandacht bij gemeenten gevraagd voor die doelgroepen die ondervertegenwoordigd zijn, zodat een passende woning voor iedereen in Noord-Holland bereikbaar is	Geldhof	X		Verwerken in RAP’s 2.0. Vaststelling RAP’s 2.0 in alle regio’s voorzien in 2017.	In de RAP’s besteden de regio’s aandacht aan bijzondere doelgroepen. Er zijn hier zo nodig afspraken over gemaakt.	Om regio’s te ondersteunen hun taken rond wonen en zorg goed uit te voeren bieden wij sinds september 2018 de WoonZorgwijzer aan als hulpmiddel om de behoefte aan zorgen ondersteuning in kaart te brengen.
	Wij blijven actief overleggen met gemeenten over de vraag hoe de huisvesting van seizoensarbeiders passend kan worden vormgegeven	Geldhof	X		Inbreng in regionale ambtelijke en bestuurlijke overleggen (doorlopend)	Vanaf 2015 zijn wij met een jaarlijkse financiële bijdrage ‘kennispartner’ van het Expertisecentrum Flexwonen. Deze organisatie helpt betrokken partijen (waaronder gemeenten) om betere huisvesting tot stand te brengen voor flexwoners, waaronder arbeidsmigranten.	Er is medio 2017 een stuurgroep ingesteld van wethouders van de gemeenten in De Kop en de gemeente Opmeer en de gedeputeerden RO en EZ. In opdracht van deze stuurgroep is zowel een kwantitatief onderzoek uitgevoerd (rapport 8 maart 2018) als een kwalitatief onderzoek (rapport november2018) naar de vraag voor huisvesting van buitenlandse werknemers. Inmiddels heeft zowel de

Doel uit begroting	Activiteit coalitieakkoord	PF-houder	Reguliere activiteit	Nieuw speerpunt	Te ondernemen acties/activiteiten	Stand van zaken 2017	Stand van zaken 2019
						In een bestuurlijk overleg dat wij hebben gevoerd met de gemeenten Hollands Kroon en Schagen in april 2017 is door ons herhaald dat het noodzakelijk is om voor de regio's in Noord-Holland Noord in beeld te brengen wat de kwantitatieve en kwalitatieve behoefte is aan (extra) huisvesting van seizoenarbeiders om te komen tot passende huisvesting.	stuurgroep als het Bestuurlijk afstemmingsoverleg Noord-Holland Noord een Plan van Aanpak (PvA) vastgesteld. Het is de bedoeling dat De Kop, Westfriesland en Regio Alkmaar de huisvesting gezamenlijk aanpakken op Noord-Holland Noord niveau. In dit PvA is ook de samenhang met andere onderwerpen aangegeven, zoals regionale economie, verblijfsrecreatie, registratie, vergunningverlening en handhaving, openbare orde en veiligheid, participatie en integratie. De Kop en Opmeer voeren een registratiesysteem in waardoor er een beter zicht ontstaat op het aantal buitenlandse werknemers, wat de basis is om te voorzien in goede huisvesting. De betrokken wethouders van Westfriesland en Regio Alkmaar hebben met elkaar afgesproken dit ook te gaan doen.
5.1.2 Ruimtelijke ontwikkeling vormgeven en uitvoeren	De provincie ontwikkelt een duidelijke visie op het ruimtelijk beleid, met aandacht voor demografische ontwikkelingen	Geldhof		X	In de Omgevingsvisie wordt de integrale provinciale visie op het ruimtelijk beleid geconcretiseerd. Hierin is aandacht voor de demografische ontwikkelingen. Het startdocument voor de Omgevingsvisie wordt door GS vastgesteld in het eerste kwartaal van 2016.	Zie hieronder bij opstellen provinciale Omgevingsvisie.	Zie hieronder bij het opstellen van de provinciale Omgevingsvisie.
	Ons ruimtelijk beleid ondersteunt en faciliteert het OV-knooppuntenbeleid	Geldhof	X		Uitwerken programma OV-knooppunten in samenhang met de actualisatie PRV, de RAP's 2.0 en ander provinciaal beleid. Programmaplan gereed eind 2015, hierin worden activiteiten en mijlpalen verder aangegeven. Tegelijkertijd werken we samen met gemeenten, stadsregio, NS en ProRail aan de pilot Zaancorridor. Hiervoor wordt eind van het jaar de eerste versie van het gezamenlijke uitvoeringsprogramma vastgesteld door de stuurgroep. Dit wordt onderdeel van een programmaplan Zaancorridor. Eind oktober stelt de stuurgroep een communicatiestrategie en communicatiekalender vast.	Het programma OV-Knooppunten is uitgewerkt in samenhang met o.a. de RAP's en het programma is betrokken bij de actualisatie van de PRV. Het programmaplan is gereed en in twee onderdelen vastgesteld in 2015 en 2016 ('strategie per corridor' en 'doelstellingen en monitor)'. Het programmaplan en uitvoeringsprogramma voor de Zaancorridor zijn gebundeld in het 'actie- en uitvoeringsprogramma Zaancorridor'. Dit is vastgesteld in 2016. Ook de communicatiestrategie en –kalender zijn vastgesteld. De komende tijd werken we aan de verdere uitwerking van deze plannen. Daarnaast wordt gewerkt aan de Kennemerlijn en de Schipholcorridor. De inzet van het beschikbaar financieel instrumentarium (TWIN-H) heeft nog niet plaatsgevonden. Bij de behoefte aan cofinanciering door de provincie gaat het tot nu toe vooral om complexe gebiedsontwikkelingen met een langere looptijd. Doordat meer knooppunten in de	We hebben het financieel instrumentarium ingezet in de knooppunten Castricum, Heerhugowaard, Kogerveld en Zaandijk Zaanse Schans. Gemeenten pakken hun knooppunten steeds vaker integraal aan. In veel gevallen ondersteund door en /of in samenwerking met ons zoals bijvoorbeeld Hoorn, Haarlem en Hilversum. Mede hierdoor en door de mogelijkheid van cofinanciering door de provincie zien we dat er steeds vaker wordt gekozen voor een integrale aanpak met alle relevante partijen. We hebben kennis en instrumenten voor de ondersteuning en monitoring van knooppuntontwikkeling ontwikkeld en breed gedeeld. Met de uitvoering van de communicatiestrategie leveren we een bijdrage aan de bekendheid van het programma en draagvlak voor samenwerking met o.a. gemeenten, vervoerders en marktpartijen. Naast de Zaancorridor is ook voor de alliantie Kennemerlijn een actie en uitvoeringsprogramma vastgesteld. Knooppuntontwikkeling is onder de noemer actie 1.8 onderdeel van de actieagenda van de MRA. Het traject van de Schipholcorridor loopt, de verkenningsfase wordt medio 2019 afgerond. Hiermee hebben wij deze doelstelling gerealiseerd.

Doel uit begroting	Activiteit coalitieakkoord	PF-houder	Reguliere activiteit	Nieuw speerpunt	Te ondernemen acties/activiteiten	Stand van zaken 2017	Stand van zaken 2019
						realisatiefase komen en naast de Zaancorridor nu ook de Kennemerlijn en de Schipholcorridor worden opgepakt, neemt de vraag naar de inzet van het financieel instrumentarium toe.	
	De huidige provinciale visiedocumenten op het gebied van water, verkeer en vervoer, wonen, milieu, natuur, landschap en cultuur worden vervangen door één provinciale omgevingsvisie	Geldhof		X	In de Omgevingsvisie wordt de integrale provinciale visie op het ruimtelijk beleid geconcretiseerd. Hierin is aandacht voor de demografische ontwikkelingen. Het startdocument voor de Omgevingsvisie wordt door GS vastgesteld in het eerste kwartaal van 2016.	In de tweede helft van 2016 hebben we de eerste stap, de Verkenningenfase (BOB: beeldvorming en oordeelsvorming), uitgevoerd. Dit heeft geresulteerd in de Verkenningen NH2050 waarin de belangrijkste trends en ontwikkelingen voor de leefomgeving in Noord-Holland t/m 2050 in beeld zijn gebracht en zijn vertaald naar 49 opgaven. De demografische ontwikkelingen vormen hierin een belangrijk thema. De Verkenningen vormen het vertrekpunt voor de tweede stap, de Koersfase (BOB: besluitvorming), die op dit moment (febr – okt 2017) wordt uitgevoerd. Resultaat van de Koersfase is een Koersdocument. Met dit Koersdocument vragen wij PS, halverwege het proces, te bepalen welke hoofdambitie en leidende principes de basis moeten vormen voor de concept Omgevingsvisie die we na de Koersfase zullen opstellen. Onderdeel van de Koersfase is een grote participatiecampagne waarmee niet alleen alle professionele stakeholders, maar ook inwoners kunnen meedenken en -discussiëren over onze Omgevingsvisie. De concept Omgevingsvisie (BOB: oordeelsvorming) die we na de Koersfase opstellen, zal in april 2018 gereed zijn en dan ter visie worden gelegd. PS zullen in het najaar 2018 de Omgevingsvisie vaststellen (BOB: besluitvorming).	Wij hebben in 2017 in aanloop naar het vaststellen van een Koersdocument, een discussiedocument opgesteld. Dit document hebben PS gebruikt bij het debat over de hoofdambities van de Omgevingsvisie. Dit heeft, na besprekingen in PS op 9 oktober en 13 november 2017, geleid tot vaststelling van de Koers NH2050 in PS op 18 december 2017. Met deze richtinggevende uitspraken van PS hebben wij de ontwerp Omgevingsvisie NH2050 opgesteld. Ook in deze fase is de publiekscampagne Jouw Noord-Holland ingezet voor de participatie met de samenleving. Na een tweetal participatieve bijeenkomsten in mei 2018 van PS, hebben wij de ontwerp Omgevingsvisie op 12 juni 2018 vrijgegeven voor de terinzagelegging. Naar aanleiding van de 108 binnengekomen zienswijzen zijn wijzigingen op het ontwerp doorgevoerd en is een eindconcept Omgevingsvisie opgesteld die wij op 9 oktober 2018 hebben vastgesteld en doorgestuurd naar PS. PS hebben de Omgevingsvisie NH2050 op 19 november 2018 vastgesteld, waarmee het nieuwe strategische beleid van de provincie een feit is. Hiermee hebben we de doelstelling uit het uitvoeringsprogramma coalitieakkoord gerealiseerd.
	Wij bieden geen planologische ruimte voor verdere uitbreiding van windturbines op land	Geldhof	X		Is reeds meegenomen in de actualisatie van de PRV.	Conform	Conform.
	Wij zetten de ARO in de huidige vorm voort. De ARO adviseert aan Gedeputeerde Staten en alleen over de landschappelijke kwaliteiten en ruimtelijke inpassing van nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen met impact in het landelijk gebied.	Geldhof	X		Reeds uitgevoerd	Conform.	Conform.

Doel uit begroting	Activiteit coalitieakkoord	PF-houder	Reguliere activiteit	Nieuw speerpunt	Te ondernemen acties/activiteiten	Stand van zaken 2017	Stand van zaken 2019
	Met de partners in de MRA blijven wij samenwerken aan het metropolitane landschap	Tekin	X		Momenteel wordt gewerkt aan een Actieprogramma Metropolitaan Landschap. Het programma, waarin negen opgaven worden onderscheiden, vormt het kader voor te maken afspraken mbt de uitvoering door de partners. De totstandkoming en uitvoering van het Actieprogramma is een continue actie in de komende collegeperiode.	Wij werken samen met gemeenten en het MRA-bureau aan de uitvoering van het actieprogramma. De meeste projecten zijn gestart, voor enkele is de start later gepland. Binnen het portefeuillehoudersoverleg Metropolitaan Landschap monitoren we gezamenlijk de voortgang. De komende tijd willen we ons binnen de MRA inzetten om de opgave voor het landschap te verbinden met andere grote ruimtelijk-economische opgaven waar de regio voor staat, zoals de energietransitie en de woningbouwopgave. Ook is een aantal actiepunten opgepakt, zoals een MRA brede evenementenstrategie en de verkenning naar de mogelijkheden van een MRA landschapsfonds.	De samenwerking is geïntensiveerd. Samen met MRA-partners is een aanpak opgesteld en gestart die gebiedsgericht inzage geeft in de samenhang van de grote ruimtelijke opgaven met cultuurhistorische, ecologische en recreatieve waarden. Een proces om te komen tot financiering is gestart, in de vorm van een inventarisatie van vele sectorale budgetten ten behoeve van het landschap in de MRA en opdracht aan Job Cohen voor een verkenning naar mogelijkheden om tot een akkoord over financiering te komen. Daarnaast is samen met het MRA-programma cultuur opdracht gegeven voor het opstellen van een landschappelijk-cultuurhistorisch narratief over de MRA, is gestart met de realisatie van de pilot Buitenpoort Santpoort Zuid en wordt gewerkt aan een regionale evenementenstrategie.
5.2.1 Een optimaal vestigingsklimaat scheppen	Gerichte acquisitie van internationale bedrijven wordt versterkt in samenwerking met betrokken partners	Bond	X		Leent zich voor/wordt aan gewerkt om BOB traject mee te nemen in planning. 1e kwartaal 2016 wordt nieuw economisch beleid vastgesteld. Daarin worden speerpunten en/of mijlpalen opgenomen.	Het Strategisch Beleidskader Economie is tot stand gekomen met toepassing van het BOB-model. De Uitvoeringsagenda Economie is, na bespreking in de commissie, door ons vastgesteld binnen deze kaders. Acquisitie van internationale bedrijven maakt onderdeel uit van de Uitvoeringsagenda Economie. We trekken met partners als NFIA, Amsterdam Trade en gemeenten op om bedrijven gericht te werven. In 2017 hebben wij aan 15 projecten deelgenomen, te weten zes nieuwe vestigers en negen current investors (gericht op behoud/uitbreiding in de provincie).	In deze collegeperiode is er van provinciale zijde (al dan niet met partners) betrokkenheid geweest bij 43 acquisitie projecten (nieuwe bedrijven) en 52 projecten voor *current investors* (d.w.z. projecten gericht op behoud/ uitbreiding van reeds gevestigde bedrijven).
	Initiatieven zoals de Amsterdam Economic Board worden ondersteund	Bond	X		Leent zich voor/wordt aan gewerkt om BOB traject mee te nemen in planning. 1e kwartaal 2016 wordt nieuw economisch beleid vastgesteld. Daarin worden speerpunten en/of mijlpalen opgenomen.	Het Strategisch Beleidskader Economie is tot stand gekomen met toepassing van het BOB-model. De Uitvoeringsagenda Economie is , na bespreking in de commissie, vervolgens door ons vastgesteld binnen deze kaders. In het Strategisch Beleidskader Economie en de Uitvoeringsagenda Economie is ‘een sterk innovatieklimaat’ één van de speerpunten van het beleid en is gekozen om voor de uitvoering van het beleid o.a. gebruik te blijven maken van bestaande	De maatschappelijke uitdagingen van de Amsterdam Economic Board zijn nog actueel en ook relevant voor de Uitvoeringsagenda Economie van de provincie. De board heeft hiermee nog altijd een belangrijke rol als uitvoeringspartner van de provincie voor deze agenda. Op het gebied van bijvoorbeeld data en datastrategie heeft de board bovendien nauw samengewerkt met de provincie. Daarnaast is de board gestart met een ‘regiotour’, om de kennis en resultaten van de board meer in de deelregio’s van de MRA te laten landen. De board wordt ondersteund vanuit het budget van

Doel uit begroting	Activiteit coalitieakkoord	PF-houder	Reguliere activiteit	Nieuw speerpunt	Te ondernemen acties/activiteiten	Stand van zaken 2017	Stand van zaken 2019
						gremia als de Amsterdam Economic Board. Deze board werkt aan de hand van grootstedelijke, maatschappelijke uitdagingen, waaronder circulaire economie en mobiliteit. Hiermee heeft de Board ook een belangrijke rol in de uitvoering van de economische actieagenda van de Metropoolregio Amsterdam.	Platform Economie van de MRA. De provincie draagt jaarlijks bij aan dit budget, conform het convenant dat voor de MRA is getekend door alle MRA-partners.
	Per arbeidsmarktregio wordt bekeken welke sectoren de meeste kansen bieden op behoud van banen en behoud van voorzieningen	Tekin		X	Wordt in 2016 als onderdeel van nog op te stellen A&O beleid meegenomen. Een voorstel voor A&O beleid wordt 4e kwartaal 2015 aan PS gestuurd.	In de UitvoeringsAgenda Arbeidsmarkt van april 2016 hebben we op het onderdeel campusvorming een focus gelegd op kansrijke en specifieke technische sectoren. Een arbeidsmarktrapportage is in de zomer van 2017 beschikbaar.	De rapportage Noord-Hollandse Arbeidsmarkt in cijfers zijn wij jaarlijks gaan actualiseren en vormt de onderlegger bij het gevoerde Arbeidsmarktbeleid. Samen met de periodieke economische analyse van de provinciale regio's in de uitvoeringsagenda Economie geven zij blijvend zicht op de kansrijke ontwikkelingen van specifieke sectoren.
	In krimp- en/of anticipeergebieden bieden de agrarische sector, toerisme, de health- en de ICT-sector mogelijkheden. Jaarlijks wordt gemonitord in hoeverre het onderwijs hierbij nog voldoende aansluit	Tekin		X	2016: Opzetten van monitor/actualiseren (externe) cijfers 2017-2019: jaarlijkse monitor	In 2016 hebben wij een standaardrapportage met regionale focus beschikbaar gesteld. De geactualiseerde versie van juni 2017 vormt de start van het proces met onze partners om te komen tot een jaarlijkse monitor die gedragen kan worden door de regio's. We verkennen de mogelijkheden om een dashboard op te stellen om de arbeidsmarktcijfers nog beter te ontsluiten.	In 2018 hebben onze partners bij gemeenten, onderwijs en bedrijven in Noord-Holland Noord besloten tot aansluiting bij het landelijke dashboard "Arbeidsmarkt in zicht." De regio heeft daarmee vanaf 2019 een eigen toegang en ontwikkelmogelijkheid binnen dit dashboard. De provincie heeft dit mede gefaciliteerd en is partner in de doorontwikkeling van het dashboard naar data(science)gedreven arbeidsmarktbeleid.
	Cross-overs tussen de Metropoolregio Amsterdam en de overige delen van de provincie moeten, daar waar het de economie ten goede komt, tot stand worden gebracht	Bond		X	Leent zich voor/wordt aan gewerkt om BOB traject mee te nemen in planning. 1e kwartaal 2016 wordt nieuw economisch beleid vastgesteld. Daarin worden speerpunten en/of mijlpalen opgenomen.	Het Strategisch Beleidskader Economie is tot stand gekomen met toepassing van het BOB-model. De Uitvoeringsagenda Economie is, na bespreking in de commissie, vervolgens door ons vastgesteld binnen deze kaders. Een van de activiteiten in de Uitvoeringsagenda is het versterken van de regio Noord-Holland Noord via de regionale samenwerking (Bestuurlijk Afstemmingsoverleg Noord-Holland Noord) en het Ontwikkelingsbedrijf Noord-Holland Noord. Wij en de regio Noord-Holland-Noord hebben het ambitiedocument 'Holland Boven Amsterdam 2040' vastgesteld (november 2016, via het Bestuurlijk Afstemmingsoverleg Noord-Holland Noord), waarin ambities zijn opgenomen om de regio Noord-Holland Noord te positioneren als economisch complementaire regio ten	De provincie heeft vier mkb-innovatieinstrumenten (zie hieronder bij mkb-innovatie 2017) ingericht. Via bijvoorbeeld bijeenkomsten, werksessies en workshops die in dit kader worden georganiseerd komen kennis en netwerken van de MRA in contact met Noord-Holland Noord en andersom. In 2019 zal het landelijke Invest-NL als staatsdeelneming van start gaan. Hiermee komt een bedrag van € 2,5 miljard beschikbaar voor investeringen in ondernemingen op het gebied van onder meer energietransitie. Om goed voorbereid te zijn hierop is de provincie een initiatief gestart om een deskundig Noord-Hollands loket in te richten. Dit gebeurt in nauwe samenwerking met de gemeente Amsterdam, MRA en de regio's in Noord-Holland Noord.

Doel uit begroting	Activiteit coalitieakkoord	PF-houder	Reguliere activiteit	Nieuw speerpunt	Te ondernemen acties/activiteiten	Stand van zaken 2017	Stand van zaken 2019
						opzichte van de MRA. Dit wordt nog uitgewerkt in een uitvoeringsagenda (2017).	
	De knelpunten van digitale ontsluiting worden in kaart gebracht en onderzocht wordt op welke wijze glasvezel zo goed en zo breed mogelijk bereikbaar wordt in NH	Bond		X	Onderzoek is in 2015 gestart, voorstel komt in 2016 (1e kwartaal) in PS.	In 2016 zijn de mogelijkheden onderzocht voor de provincie om (in 2020) snel internet in Noord-Holland beschikbaar te hebben. Daarbij is de focus komen te liggen op de zogenaamde witte buitengebieden. Op 16 maart 2017 hebben wij een besluit genomen over onze rol en uitvoeringsstrategie. Wij gaan lokale initiatieven (verder) faciliteren en financieel steunen met garantstellingen. Op 29 augustus 2017 hebben wij ingestemd met de werkwijze voor beoordeling van aanvragen voor garantstelling voor breedband in het buitengebied van Noord-Holland . Wij hebben gemeenten en lokale initiatieven geïnformeerd over de werkwijze. Initiatiefnemers worden uitgenodigd voor een intakegesprek en krijgen tot 1 december de tijd om een aanvraag in te dienen. Wij nemen uiterlijk 31 maart een besluit op de aanvragen. Daarnaast gaan we, voor witte buitengebieden waar de aanleg van glasvezel niet haalbaar blijkt, de mogelijkheden van vast-draadloos internet onderzoeken. Wij verwachten eerste kwartaal 2018 inzicht te hebben in welke gebieden dit betreft.	Op onze uitvraag zijn twaalf aanvragen voor een garantstelling ontvangen. Twee daarvan voldoen aan alle eisen en zijn beschikt, de anderen hebben inmiddels door de totaal omgeslagen marktsituatie aansluiting gevonden bij een marktpartij of voeren daar serieuze gesprekken mee. Het resultaat is dat meer dan 75% van de circa 18.000 witte percelen in het buitengebied, zicht hebben op een glasvezelaansluiting. De resterende percelen komen in aanmerking voor vast-draadloos internet. Deze techniek volstaat totdat ook daar glasvezel kan worden aangelegd.
	Het programma WED wordt voortgezet, waarbij bezien wordt in hoeverre eigen provinciale projecten voor het stimuleren van vervoer over water onder het WED-programma kunnen vallen	Loggen	X		2015: uitvoeringsregeling opengesteld. 2016 en verder: op basis van evaluatie (reeds naar PS verstuurd) en op te stellen visie waterrecreatie wordt invulling WED opnieuw bepaald.	In 2015 hebben wij een uitvoeringsregeling opengesteld die gericht was op de sectoren riviercruisevaart en sloepenvaart. Dit sloot aan bij de WED-evaluatie waarin deze twee als de kansrijke sectoren binnen de waterrecreatie zijn aangemerkt. Ten behoeve van de uitvoering van de Visie op de Waterrecreatie die in 2016 door PS is vastgesteld, hebben wij ook in 2017 weer een uitvoeringsregeling opengesteld die deze keer volledig op sloepenvaart was gericht. Daarbij was er ditmaal in de regeling extra aandacht voor stimuleren van elektrisch varen. Wij blijven nagaan of (de voortgang van) de projecten uit het uitvoeringsprogramma Waterrecreatie de komende periode	In deze coalitieperiode is WED uitsluitend ingezet in het kader van de uitvoering van de Visie op de Waterrecreatie. De uitvoeringsregeling uit 2017 die gericht was op realiseren van faciliteiten t.b.v.de sloepenvaart, en op voorzieningen t.b.v. elektrisch varen, is in 2018 gecontinueerd. Ook in 2019 zal deze uitvoeringsregeling weer worden opengesteld. In de Visie op de Waterrecreatie wordt o.a. gewezen op het belang het kunnen varen van rondjes. Wegnemen van aanwezige fysieke knelpunten in de regionale vaarnetwerken, kan de mogelijkheden voor rondjes varen uitbreiden en verbeteren. In 2018 is de regio West-Friesland in de gelegenheid gesteld om met WED-subsidie een aantal knelpunten in het regionale vaarnetwerk weg te nemen. In 2019 zal ook aan de overige regio's in Noord-Holland deze mogelijkheid worden geboden.

Doel uit begroting	Activiteit coalitieakkoord	PF-houder	Reguliere activiteit	Nieuw speerpunt	Te ondernemen acties/activiteiten	Stand van zaken 2017	Stand van zaken 2019
						concrete mogelijkheden geeft voor de inzet van WED. Daarnaast willen wij nader bezien of de voor WED beschikbare middelen ook ingezet kunnen worden voor projecten gericht op de verdere (duurzame) ontwikkeling van onze zeehavens, met name in Den Helder.	
	De mogelijkheden voor het realiseren van grootschalige vrachtwagenparkeerplaatsen worden onderzocht	Post		X	In samenwerking met o.a. de SRA, gemeente Haarlemmermeer, Schiphol en haven Amsterdam doet de provincie onderzoek naar de behoefte aan truckparkeerplaatsen rondom de Mainport. Tevens loopt een uitvraag naar exploitanten om een truckparkeerterrein bij Schiphol te exploiteren.	Dit project bevindt zich nog steeds in de onderzoeksfase. In juni 2017 wordt de huidige problematiek in het Schipholgebied in opdracht van de Tafel van Ruimte onder leiding van de Schiphol Area Development Company (SADC) gemonitord. Schiphol is al een tijd voornemens parkeerplaatsen aan te leggen. Die zijn nu naar verwachting eind 2017/begin 2018 gereed. Daarna worden effecten van de nieuwe parkeerplaatsen in beeld gebracht. Als de effecten bekend zijn wordt onderzocht of er nog aanvullende maatregelen nodig zijn en zo ja welke dat dan zijn.	Schiphol heeft in 2018 truckparkeerplaatsen aangelegd. De effecten hiervan zullen nog in beeld worden gebracht. Afhankelijk hiervan zal blijken of er nog behoefte is aan aanvullende maatregelen.
	De provincie analyseert de behoefte naar een MKB-innovatiefonds en is bereid om een dergelijk fonds voor innovatieve projecten van het MKB op te richten	Bond/Van der Hoek		X	Onderzoek naar behoefte is in 2015 afgerond. Inzet van middelen start in 2016.	De uitgevoerde analyse heeft geleid tot het voornemen tot het ontwikkelen en uitvoeren van vier instrumenten. Bij twee hiervan is reeds gestart met de uitvoering: • Subsidieregeling MKB innovatiestimulering Topsectoren (wordt sinds 2016 jaarlijks uitgevoerd) • Investeringsgereed programma (Via een Europese aanbesteding is een consortium geselecteerd dat dit programma gaat uitvoeren. Deze start in juni 2017) • Proof-of-conceptfonds (gezamenlijk met de UvA Holding, geplande start januari 2018) • Versnellingsprogramma voor duurzame innovaties (beoogde start oktober 2017.	De stand van zaken per instrument is als volgt: • De subsidieregeling MKB Innovatiestimulering Topsectoren wordt de komende jaren voortgezet. • Het investeringsgereedprogramma PIM is 1,5 jaar bezig en halverwege hun opdracht. Er lopen ruim 200 maatwerktrajecten en bij 36 bedrijven heeft dit tot financiering geleid, voor een totaal van € 11 miljoen. • Het proof-of-conceptfonds is in juni 2018 gestart onder de naam Innovatiefonds Noord-Holland. Inmiddels is zijn er 5 leningen verstrekt. De tweede ronde van het versnellingsprogramma Go!-NH is bijna afgerond. Dan hebben 26 teams gebruik gemaakt van dit programma.
	De provincie wil arbeidsmarkt en onderwijs beter op elkaar laten aansluiten	Tekin	X		Wordt in 2016 als onderdeel van nog op te stellen A&O beleid meegenomen. Een voorstel voor A&O beleid wordt 4e kwartaal 2015 aan PS gestuurd.	De UitvoeringsAgenda Arbeidsmarkt van april 2016 heeft verbeteren van de aansluiting van arbeidsmarkt en onderwijs als één van haar doelstellingen. Met de inzet op samenwerking in triple helix verband binnen campussen en de inzet van de werkambassadeur (zie hieronder) werken onze partners aan visievorming en	Op basis van de Midtermrapportage UitvoeringsAgenda Arbeidsmarkt hebben wij samen met het beleidsveld kunnen vaststellen dat een boogde MBO-campusstructuur rond techniek en technologie van de grond is gekomen. Deze structuur heeft meerwaarde voor het realiseren van alle drie de doelstellingen uit ons arbeidsmarktbeleid. Eind 2017 hebben de triple helixpartijen uit het

Doel uit begroting	Activiteit coalitieakkoord	PF-houder	Reguliere activiteit	Nieuw speerpunt	Te ondernemen acties/activiteiten	Stand van zaken 2017	Stand van zaken 2019
						ontwikkeling van nieuwe campussen en een betere aansluiting. Belangrijke initiatieven zijn Tech@Connect, TerraTechnica, SmartmakersEducation (3DmZ), Hilversumse MediaCampus (Take 5) en TechportCampus. Met de nieuwe en al aanwezige MBO-campussen in het zuiden van de provincie wordt in MRA-verband gewerkt aan het zogenaamde House of Skills (HoS). Hierin worden om- en bijscholing in lijn met de vraag van de arbeidsmarkt toegankelijk gemaakt voor werkzoekenden en mensen die van werk naar werk willen (gaan) bewegen. Het (MBO)onderwijs, bedrijfsleven en overheden dragen door deze samenwerking bij aan de mogelijkheden voor een leven lang ontwikkelen. Het HoS wil de komende jaren minimaal 5000 mensen passende skills bij (laten) brengen.	werkveld een visie voor Noord-Holland op de aansluiting Arbeidsmarkt en Onderwijs opgesteld en onderschreven. Op basis van de visie hebben diezelfde partijen gezamenlijk ons geadviseerd bij de inzet van de provinciale arbeidsmarktmiddelen. In middels zijn daarmee 20 campi daadwerkelijk tot stand gekomen of doorontwikkeld. Tussen de campi onderling zijn kennisdelingsintiatieven opgestart en zijn een drietal nieuwe crossover initiatieven tussen opleidingen in ontwikkeling: FOOD-technologie, Robotisering en Digitalisering. Eind december 2018 is onder de vlag van het House of Skills (hoS) een regionaal SkillsAkkoord gerealiseerd. Meer dan 90 bedrijven, onderwijsinstellingen en overheden hebben concreet gemaakt wat zij tot 2023 gaan bijdragen aan meer mobiliteit op de arbeidsmarkt. De provincie is vanuit dat kader gestart met de verkenning van de mogelijkheden van een individuele leerrekening en intersectorale mobiliteit. Specifieke aandacht daarin heeft dat deel van de beroepsbevolking dat het lastig vindt om regie te voeren op zijn/haar eigen ontwikkeling.
	Wij zetten het project Nieuw-West Airport Express voort	Tekin	X		Subsidie voor 2016 is voorbereid.	Subsidie is verleend. Het streven was om 100 mensen naar werk of opleiding te begeleiden. Dat aantal is ruimschoots gehaald. Samen met partners wordt vorm gegeven aan een vervolg.	In 2018 hebben wij een subsidie verleend van € 120.000 voor het programma Werk-en-de-luchthaven. In 2019 verlenen wij nog subsidie van € 80.000. In 2018 is gestart met een groep van 12 mensen voor een algemene opleiding, een groep van 12 statushouders en een groep van 10 mensen specifiek gericht op ICT en logistiek. In 2019 wordt gestart met een groep van 25 gericht op beveiliging. In totaal zijn 28 mensen nu aan een baan gekomen. Het project loopt tot 2020.
	De provincie stelt een provinciale werkambassadeur aan	Tekin		X	Ambassadeur start uiterlijk 1-1-2016. Ambassadeur voert beleid uit en adviseert hierover. Een voorstel voor A&O beleid wordt 4e kwartaal 2015 aan PS gestuurd.	Wij hebben de werkambassadeur tijdig kunnen benoemen. Zijn werkagenda is bepaald en opgenomen in de Uitvoeringsagenda Arbeidsmarkt. Inmiddels zijn meer dan 100 bedrijven, Onderwijsinstellingen en overheden bezocht. Wij constateren dat door de inzet van de werkambassadeur op de aangegeven prioriteiten o.a. nieuw initiatief tot samenwerking in de Kop van Noord-Holland tussen Ondernemers, Onderwijs, Onderzoek en Overheden ontstaat ten behoeve van goede aansluiting arbeidsmarkt en onderwijs voor de Mariene, offshore, energy sector, waarvoor de netwerkorganisatie Tech@Connect gevormd. Daarnaast heeft de werkambassadeur rond de vraaggerichtheid en versterking van het	Na twee jaar zijn de activiteiten van onze Werkambassadeur onafhankelijk geëvalueerd. Wij hebben kunnen vaststellen dat deze functionaris van meerwaarde is voor partijen in beleidsveld en het realiseren van onze arbeidsmarktdoelstellingen. De inzet van de huidige Werkambassadeur hebben wij op basis hiervan verlengd tot 2020, met de aanbeveling dit instrument voor het arbeidsmarkt structureel te maken. In overleg met Provinciale Staten heeft een accentverschuiving in de activiteiten plaatsgevonden richting duurzame inzetbaarheid van onze beroepsbevolking. Voor de ontwikkeling van TerraTechnica hebben alle partners en wijzelf voor minimaal 5 jaar het beoogde convenant ondertekend.

Doel uit begroting	Activiteit coalitieakkoord	PF-houder	Reguliere activiteit	Nieuw speerpunt	Te ondernemen acties/activiteiten	Stand van zaken 2017	Stand van zaken 2019
						HBO-onderwijs in Noord-Holland Noord een verkenning uitgevoerd. Inmiddels wordt de verkenning uitgewerkt tot een convenant en zijn partijen onder de naam TerraTechnica bezig uitvoering te geven aan een actieprogramma. Als laatste kan hier genoemd worden de inzet van de werkambassadeur op de vorming van een vakschool voor Technische Installateurs (VTI) in de MRA. Binnen korte tijd heeft dat kunnen leiden tot een gehonoreerde subsidieaanvraag bij het Regionaal Investerings Fonds MBO. Het bedrijfsleven levert hierin een belangrijke bijdrage aan actueel beroepsonderwijs. De VTI is mede van belang in relatie tot voldoende en kwalitatief goede vakmensen waarmee o.a. de opgaven van energietransitie en duurzaam bouwen tegemoet kan worden getreden. Verder voert de werkambassadeur verkennende gesprekken met het Havenbedrijf Amsterdam en de werkgevers in de Amsterdamse haven om de vraag naar en aanbod van werk beter op elkaar aan te laten sluiten.	De gesprekken van de Werkambassadeur rond ontwikkelingen in het havengebied zijn in 2018 neergeslagen in een aanpak voor een ZaanCampus in Zaanstad met een bovenregionale betekenis voor de arbeidsmarkt rond Foodtechnologie en Robotisering. Deze ZaanCampus is tevens verankerd in de gehonoreerde regiodeal Zaan-IJ met het Rijk.
	In het programma 'De Kop Werkt!' willen wij een actieve rol blijven spelen, maar verwachten van de betrokken gemeenten dat zij het initiatief nemen binnen het samenwerkingsverband	Bond	X		Na de zomer 2015 komt de regio De Kop met hun voorstel voor een gezamenlijk programma met concrete uitvoeringstaken, als logisch vervolg op het programma De Kop Werkt!. Als de samenwerking een vervolg krijgt, zal medio december 2015 het programma bestuurlijk worden vastgesteld. Afhankelijk van de zwaarte en de integraliteit van het programma zal een voorstel worden gedaan voor de bestuurlijke en ambtelijke inzet namens de provincie. BOB-aanpak: indien er een financieringsstrategie wordt opgezet, dan is communicatie met PS via BOB mogelijk.	Samen met de 4 gemeenten in de Kop van Noord-Holland hebben we op 11 april 2017 de Samenwerkingsovereenkomst ondertekend. Daarbij is ook het Jaarprogramma 2017 vastgesteld en zijn diverse projecten gestart, zoals de ontwikkeling van de kernen De Koog en Oude sluis, opstellen Bereikbaarheidsplan, sectorplannen voor Arbeidsmarkt en Onderwijs, havenontwikkeling en het uitvoeren van een toeristische marketingcampagne. Alle projecten worden door de gemeenten getrokken. De gedeputeerde Economie heeft zitting in de Stuurgroep die de voortgang bewaakt. De projecten voor 2018 worden ter advisering voorgelegd aan PS. Er is geen gebruik gemaakt van het BOB-model. Het is een programma van de regio waarin wij verzocht zijn te participeren en	Via de voortgangsrapportage wordt tweemaal per jaar verantwoording afgelegd over de projecten. Uit de voortgangsrapportage valt de conclusie te trekken dat veel projecten met de voorbereiding zijn gestart maar dat de uitvoering op zich laat wachten. In totaal zijn er 37 van de 50 projecten opgepakt. De voorbereiding waarbij gedacht moet worden participatie, planologische procedures en aanbestedingen vergt veel tijd. De stuurgroep De Kop Werkt! heeft een centrale rol in het bewaken van de voortgang van de projecten.

Doel uit begroting	Activiteit coalitieakkoord	PF-houder	Reguliere activiteit	Nieuw speerpunt	Te ondernemen acties/activiteiten	Stand van zaken 2017	Stand van zaken 2019
						te co-financieren. We hebben PS geïnformeerd over de inhoud en de wijze van samenwerking en de mogelijkheid geboden hierover wensen en bedenkingen te uiten.	
	De pilot 'social return' wordt geëvalueerd	Van der Hoek	X		Adviesrapport pilot social return (gestart maart 2013) komt uiterlijk in oktober 2015 in GS met conclusies en aanbevelingen voor nieuw beleid.	Met ingang van 1 januari 2016 is het toepassen van social return beleid bij contracten boven de vigerende drempel voor Europese aanbestedingen voor dienstverleningsovereenkomsten. Per 1 januari 2017 is dit beleid uitgebreid met infrastructurele projecten, eveneens boven de vigerende drempel voor Europese aanbestedingen. Op 23 mei 2017 hebben wij kennis genomen van de 'voortgangsrapportage mei 2017' over social return. Daarnaast is besloten het doelgroepwaardenmodel toe te gaan passen. Tot nu toe zijn in totaal 62 mensen bemiddeld naar werk. De gemiddelde duur van een plaatsing op een vacature is 10 maanden. Regelmatig kiezen wij er samen met de opdrachtnemer voor om kandidaten met een zeer grote afstand tot de arbeidsmarkt langer mee te tellen via de social return afspraken. Dit draagt bij aan een duurzame inzet van mensen en heeft al meerdere keren geleid tot een vast contract. De rapportage hebben wij aan de leden van Provinciale Staten verzonden. Het social return beleid wordt geëvalueerd in het voorjaar van 2019.	Op 5 juni 2018 hebben wij kennisgenomen van de 'voortgangsrapportage mei 2018' over social return. Cumulatief tot 2018 hebben in totaal 148 mensen met een afstand tot de arbeidsmarkt werk gevonden of werkervaring opgedaan. De gemiddelde duur van een plaatsing is 10 maanden. In mei 2019 wordt de uitvoering van het social return beleid geëvalueerd en zullen wij de resultaten aan de leden van Provinciale Staten verzenden.
	Marktinitiatieven ten aanzien van maatschappelijk verantwoord ondernemen willen wij ondersteunen	Bond/ Tekin/ Van der Hoek		X	1e kwartaal 2016 wordt nieuw economisch beleid vastgesteld. Daarin worden speerpunten en/of mijlpalen opgenomen.	Maatschappelijk verantwoord ondernemen is onder meer verankerd in ons arbeidsmarktbeleid. Onze inspanningen op dit gebied zijn terug te zien in o.a. het 200-banenplan en het Nieuw West Airport Express 2.0. Binnen de ondernemersverkiezing Noord-Holland is maatschappelijk verantwoord ondernemen één van de aandachtspunten. Daarbij zetten wij vanuit onze rol als grote opdrachtgever en als publieke voorbeeldfunctie in op het instrument social return.	Conform 2017. Het 200-banenplan is in 2018 afgerond met uiteindelijk meer dan 270 gerealiseerde baantrajecten. Zie voor de overige resultaten de teksten in dit overzicht betreffende Nieuw-West Airport Express en Social Return.

Doel uit begroting	Activiteit coalitieakkoord	PF-houder	Reguliere activiteit	Nieuw speerpunt	Te ondernemen acties/activiteiten	Stand van zaken 2017	Stand van zaken 2019
	In het belang van de werkgelegenheid zal de provincie (inter)nationale ontwikkelingen en innovatie die kansen bieden voor Noord-Holland daar waar nodig ondersteunen	Bond	X		Leent zich voor/wordt aan gewerkt om BOB traject mee te nemen in planning. 1e kwartaal 2016 wordt nieuw economisch beleid vastgesteld. Daarin worden speerpunten en/of mijlpalen opgenomen.	Het Strategisch Beleidskader Economie is tot stand gekomen met toepassing van het BOB-model. De Uitvoeringsagenda Economie is , na bespreking in de commissie, vervolgens door ons vastgesteld binnen deze kaders. De voortgangsrapportage van de Uitvoeringsagenda Economie bespreken wij jaarlijks met de commissie EEB (oktober 2017). Hierin gaan we in op (inter)nationale ontwikkelingen en de vraag of dit aanpassingen noodzaakt voor ons economisch beleid. Voorbeeld daarvan is de Brexit.	Het volgen van internationale ontwikkelingen en innovatie is verankerd in het Strategisch Beleidskader Economie en Uitvoeringsagenda Economie in de vorm van internationale marketing en acquisitie, onze MKB-innovatie-instrumenten, de voortgangsrapportages met internationale vergelijkingen en het onderzoeken van Brexit-effecten op Noord-Holland.
	Wij leveren eenmalig een bijdrage aan de kenniswerkplaats ter voorbereiding van de verzelfstandiging van deze organisatie	Tekin	X		Eenmalige bijdrage voor 2016 is voorbereid.	De bijdrage is beschikt en verleend. Tot en met einde van het schooljaar 2016-2017 zullen nog ruim 500 studenten HBO en WO werken aan praktijkopdrachten uit de regio. In het stimuleren van campusvorming in Noord-Holland Noord heeft vanaf 2017 ook inbedding van de kenniswerkplaats(methodiek) aandacht. Concreet betekent dat, dat een aantal AOC/ROC's en het HBO plannen maken om de methodiek in hun onderwijsactiviteiten te incorporeren en hierin ook (gaan) samenwerken. Ook wordt aansluiting gezocht bij TerraTechnica dat studenten 'boven Amsterdam' de kans geeft tijdens hun studie te werken in fieldlabs.	Conform onze voornemens is er sinds 2019 geen beleidsmatige en financiële verhouding meer tot de kenniswerkplaats. De oorspronkelijke kenniswerkplaats is omgewerkt tot een onderwijsmethodiek. De ROC's in de regio en INholland/TerraTechnica werken met ondersteuning van het Ontwikkelingsbedrijf NHN aan het operationeel houden van de methodiek.
	De rol van havencomplexen in de Noord-Hollandse economie moet waar mogelijk worden versterkt, waarbij wij coördinerend dan wel regisserend optreden	Post	X		Via bestaande overlegstructuren (Bestuursplatform Noordzeekanaalgebied en Tripartiete Overleg Port of Den Helder) wordt gemonitord of extra provinciale inzet noodzakelijk is om de rol van havencomplexen te versterken.	Via het Bestuursplatform en Tripartite Overleg Port of Den Helder(TOP) zet de Provincie in op verdere economische ontwikkeling van de zeehavens. Op dit moment wordt een coördinatiestructuur t.b.v. Den Helder uitgewerkt. Voor het Noordzeekanaalgebied is er een apart uitvoeringsprogramma. Via het Bestuursplatform NZKG en Tripartite Overleg Port of Den Helder (TOP) zet de Provincie in op verdere economische ontwikkeling van de zeehavens. Op dit moment is een coördinatiestructuur t.b.v. Den Helder uitgewerkt. De gemeente Den Helder en de provincie werken nauw samen binnen de dossiers:	Building with Nature: In 2018 is de provincie een onderzoek gestart naar de haalbaarheid van een nieuwe havenmonding voor de haven de Helder die enerzijds nieuwe ontwikkelruimte voor de haven moet opleveren en tegelijkertijd het natuurlijk ecosysteem in de Wadden zee versterkt (Building with Nature). In het najaar van 2019 moet duidelijkheid ontstaan over een voorkeursalternatief dat in een volgende planstudiefase verder uitgewerkt kan worden. De Kop Werkt!: Binnen de bestuursopdracht Havens blijkt een aantal projecten in de Haven te kampen te hebben met wijzigingen. De Marine heeft meer ruimte nodig, waardoor er minder ruimte is voor civiel medegebruik in de haven. Dit doet zich op korte termijn voor bij het

Doel uit begroting	Activiteit coalitieakkoord	PF-houder	Reguliere activiteit	Nieuw speerpunt	Te ondernemen acties/activiteiten	Stand van zaken 2017	Stand van zaken 2019
						• Building with Nature (onderzoek naar fysieke havenmondaanpassing met gelijktijdige natuurversterking) waarvoor de provincie een trekker heeft aangesteld voor de concept MER. • De Kop Werkt! waar in het uitvoeringsprogramma budget is gealloceerd voor de Bestuursopdracht Havens. • Onderzoek naar de mogelijkheid van een provinciale deelneming in PoDH als in te zetten instrument. • Voornemen tot subsidieverstrekking t.b.v. het nog aan te tonen tekort op de businesscase Marsdiepkade (RWS locatie) in de zeehaven Den Helder. In dit project wordt de dienst Betonningen van RWS verhuisd naar elders in de haven ten gunste van de aanleg van terrein en kade voor offshore bedrijven. • het onderbrengen van Noord-Hollandse projecten onder de werking van het waddenfonds en het Investeringskader Waddengebied. Voor het Noordzeekanaalgebied (NZKG) is er een apart uitvoeringsprogramma. De uitvoeringsvisie NZKG met een rapportage over de stand van zaken over de verschillende projecten is aan PS aangeboden.	project Paleiskade. Vanaf 1 september 2018 is daarom gestart met een verkenning om de locatie Harssens 1 deels te transformeren voor civiel medegebruik. Feitelijk is het een uitbreiding van het project Paleiskade II met circa 3 à 4 ha bedrijfsterrein met kaderuimte. Den Helder: Het onderzoek naar de mogelijkheid voor een provinciale deelneming in Port of Den Helder is nog niet afgerond. Er moet eerst meer helderheid komen over een aantal zaken tussen PoDH en de gemeente Den Helder. In het najaar van 2018 zijn GS een samenwerkingsagenda aangegaan met de gemeente Den Helder. Een onderdeel van deze agenda is de evaluatie van de doeltreffendheid van de Helderse deelnemingen. De uitkomsten daarvan zullen mede worden betrokken bij de provinciale afweging om deel te nemen in PoDH. Dit onderzoek wordt in de zomer van 2019 afgerond. De subsidie ten behoeve van een bijdrage in de onrendabele top voor de RWS-kade zou op termijn mogelijk omgezet kunnen worden in aandelenkapitaal (mocht het tot een provinciale deelneming komen). Door veranderende omstandigheden bij de Marine (de Marine gaat uitbreiden), heeft deze meer behoefte aan ruimte in de haven en ziet geen mogelijkheid om Defensiegebied ter beschikking te stellen voor civiel mede gebruik. Dat betekent dat het lopende onderzoek naar de beoogde ontwikkeling van de RWS locatie voor civiel medegebruik is gestaakt en de bijbehorende reservering ten behoeve van dit project niet zal worden aangesproken voor deze locatie. Voor het Noordzeekanaalgebied (NZKG) is er een apart uitvoeringsprogramma. Het uitvoeringsprogramma met een stand van zaken van de verschillende projecten wordt in april 2019 aan PS aangeboden.
	Wij stellen voor het havenindustrieel complex ten behoeve van de uitvoering van ruimte-, intensiverings-, innovatie- en duurzaamheidsprojecten extra cofinancieringsmiddelen beschikbaar	Post		X	Financieringsvoorstellen zullen via de reguliere begrotingscyclus aan PS worden voorgelegd.	Via de subsidieregeling Duurzame Zeehavens is extra financiering beschikbaar gekomen voor de uitvoering van ruimte-, intensiverings-, innovatie- en duurzaamheidsprojecten in de Noord-	De subsidieregeling is eind 2018 geëvalueerd. De resultaten worden meegenomen in de Uitvoeringsregeling die in 2019 zal worden open gesteld.

Doel uit begroting	Activiteit coalitieakkoord	PF-houder	Reguliere activiteit	Nieuw speerpunt	Te ondernemen acties/activiteiten	Stand van zaken 2017	Stand van zaken 2019
						Hollandse zeehavens.	
	Ten behoeve van de verdere ontwikkeling van de haven van Den Helder willen wij cofinanciering beschikbaar stellen, mede afhankelijk van het nu uitgevoerde onderzoek	Post		X	Voorgelegde business cases, ontwikkeld via het onderzoek Optimale benutting civiele en marine haven Den Helder, worden getoetst aan provinciale kaders indien provinciale cofinanciering gevraagd wordt. Eerst voorliggende business case is de RWS kade.	Samen met het ministerie van Defensie en de gemeente Den Helder, hebben wij in 2016 besloten om financiële middelen te reserveren ten behoeve van het aanvullen van het tekort op de RWS-businesscase. Naar verwachting zullen begin 2018 voostellen voor de besteding van deze reservering worden voorgelegd.	Door veranderende omstandigheden bij de Marine (de Marine gaat uitbreiden), heeft deze meer behoefte aan ruimte in de haven en ziet geen mogelijkheid om het Defensiegebied ter beschikking te stellen voor civiel mede gebruik. Dat betekent dat het lopende onderzoek naar de beoogde ontwikkeling van de RWS locatie voor civiel medegebruik is gestaakt en de bijbehorende reservering t.b.v. dit project niet zal worden aangesproken voor deze locatie.
	De provincie is bereid ten aanzien van een onderzoek naar de nieuwe ideeën voor de Averijhaven een trekkersrol te vervullen	Post		X	Indien aan de provincie de vraag gesteld wordt om trekker te worden, zal zij positief reageren.	In overleg met alle partijen (gemeente Velsen, Rijkswaterstaat, Amsterdam IJmuiden Offshore Ports, I&M, Haven Amsterdam, TATA en zeehaven IJmuiden) heeft de provincie de trekkersrol op zich genomen ten aanzien van de transitie van Averijhaven naar energiehaven. Begin 2018 zal er duidelijkheid zijn over de haalbaarheid van deze transitie. De resultaten zullen wij daarna delen met PS.	Partijen hebben een haalbaarheidsstudie opgesteld en zijn in onderhandeling over de waarde van de grond en over een bijdrage van het Rijk in de aanlegkosten van deze haven. De verwachting is dat er begin 2019 duidelijkheid is over genoemde onderhandelingspunten en deze zullen dan gedeeld worden met PS.
	De provinciale inspanningen rondom het Sluis-en-haven-informatiepunt (SHIP) worden voortgezet	Post	X		Indien ook andere partijen in het Bestuursplatform bereid zijn een financiële bijlage te leveren dan kan het SHIP in het 1e kwartaal 2016 gerealiseerd worden.	Het SHIP is gerealiseerd en is per 31 maart 2017 opengesteld voor het publiek.	Het SHIP is gerealiseerd en is per 31 maart 2017 opengesteld voor het publiek en zal vijf jaar in stand blijven.
	De tweede tranche van de gereserveerde € 40 miljoen voor PALLAS in Petten wordt vrijgegeven op basis van een geactualiseerde en sluitende business case	Bond	X		GS handelen volgens de consultatie-afspraken die gemaakt zijn met PS.	Na instemming van de Statencommissie EEB op 14 december 2015 met de betaling van de tweede tranche hebben wij een eerste deel van de tweede tranche beschikbaar gesteld aan de Stichting Voorbereiding Pallas-reactor. Wij hebben toegezegd PS te zullen betrekken bij het beschikbaar stellen van het tweede deel van de tweede tranche waartoe wij in het najaar van 2017 een verzoek van Pallas verwachten. Hierbij zullen wij de stand van zaken van de businesscase betrekken. In 2018 verwachten wij de aanvraag voor de derde, en laatste, tranche.	In november 2018 is besluitvorming over de derde tranche afgerond, na consultatie van PS.
5.2.2 Hoogwaardige werklocaties realiseren	De provincie voert in Noord-Holland Noord regie om te komen tot regionale uitwerking van de behoefte aan bedrijventerreinen en kantoorlocaties	Bond	X		Voortzetting huidig beleid. Besluitvorming over behoefteraming wordt uiterlijk 1e kwartaal 2016 verwacht.	Na het vaststellen van de behoefteraming hebben we in juli en september 2016 convenanten afgesloten met respectievelijk de regio's Kop van Noord-Holland en Alkmaar die gelden als regionale afspraken ten aanzien van werklocaties, conform de eisen van de PRV.	Met het vaststellen van het convenant West-Friesland in juni 2018 zijn in alle regio's in Noord-Holland Noord regionale afspraken gemaakt ten aanzien van werklocaties conform de eisen van de PRV.
	Wij zetten de HIRB-regelingen voort	Bond	X		Leent zich voor/wordt aan gewerkt om BOB traject mee te nemen in planning. In het 1e kwartaal 2016 wordt nieuw	Het Strategisch Beleidskader Economie is tot stand gekomen via de BOB-methode. De Uitvoeringsagenda Economie is, na	In 2017 en 2018 zijn subsidietenders gehouden van de uitvoeringsregeling HIRB. In de beide tenders gezamenlijk is uiteindelijk aan 11 projecten subsidie

Doel uit begroting	Activiteit coalitieakkoord	PF-houder	Reguliere activiteit	Nieuw speerpunt	Te ondernemen acties/activiteiten	Stand van zaken 2017	Stand van zaken 2019
					economisch beleid vastgesteld. Daarin worden speerpunten en/of mijlpalen opgenomen.	bespreking in de commissie, vervolgens door ons vastgesteld binnen deze kaders. HIRB is een van de activiteiten in de uitvoeringsagenda. Na het vaststellen van het Uitvoeringsprogramma Toekomstbestendige werklocaties in februari 2017, hebben wij in juni de Uitvoeringsregelingen HIRB 2017 en de Uitvoeringsregeling subsidie ondersteuning toekomstbestendige werklocaties Noord-Holland 2017 vastgesteld. De uitvoeringsregeling voor vraagbundeling van Breedband op bedrijventerreinen hebben wij op 18 juli vastgesteld. Bij besluit van 22 augustus 2017 hebben wij een wijziging in de Uitvoeringsregeling HIRB 2017 doorgevoerd om ook subsidie te kunnen verstrekken voor haventerreinen.	toegekend voor fysieke herstructureringen op bedrijventerreinen. In 2019 zal wederom een HIRB-subsidietender worden uitgeschreven. De uitvoeringsregeling Ondersteuning Toekomstbestendige Werklocaties loopt door t/m 2019. Ultimo 2018 waren er 14 subsidies verstrekt. Hierbij bleven de aanvragen voor maatregelen m.b.t. beheer van bedrijventerreinen vooralsnog wat achter bij de verwachting. Dit komt vooral door problemen met het vinden van een geschikte partij om de ambassadeursrol in te vullen om het belang van, en de mogelijkheden voor beheer van bedrijventerreinen meer bekendheid te geven. Inmiddels is hierin voorzien.
	Wij continueren de twee regionale adviescommissies detailhandel (RAC)	Bond	X		Beleid is net vastgesteld. Adviescommissie Detailhandel Noord-Holland Zuid start 3e kwartaal 2015.	Er zijn twee regionale adviescommissies detailhandel actief. De Adviescommissie Noord-Holland Noord is ingesteld op 25 mei 2010. De Adviescommissie Zuid is op 1 juli 2015 ingesteld, per 1 januari 2017 is deze adviescommissie het enige adviesorgaan over detailhandel in Noord-Holland Zuid door het opgaan van de Stadsregio Amsterdam in de Vervoerregio Amsterdam.	Er zijn nog steeds twee regionale adviescommissies actief. De Adviescommissie Noord-Holland Noord bracht 2 adviezen uit en de Adviescommissie Detailhandel Zuid bracht 6 adviezen uit in 2018. Beide commissies hebben daarnaast een grote kennisdelingsrol. Uit de evaluatie van het detailhandelsbeleid (januari 2018) blijkt dat de regionale adviescommissies als een waardevol instrument worden ervaren dat in de praktijk goed werkt.
5.2.3 Aan het toerisme gekoppelde bedrijvigheid stimuleren	De provincie bevordert toerisme door versterking van de identiteit van (kust-)plaatsen en investeringen in recreatiegebieden, natuur en monumenten	Bond	X		Leent zich voor/wordt aan gewerkt om BOB traject mee te nemen in planning. In het 1e kwartaal 2016 wordt nieuw economisch beleid vastgesteld. Daarin worden speerpunten en/of mijlpalen opgenomen.	Het Strategisch Beleidskader Economie is tot stand gekomen via de BOB-methode. De Uitvoeringsagenda Economie is vervolgens door ons vastgesteld binnen deze kaders. Onder de doelstelling het optimaliseren van randvoorwaarden voor ontwikkeling van toerisme komt dit onderwerp terug in de Uitvoeringsagenda. Wij vragen aandacht voor de identiteit van regio's, bijvoorbeeld door bij ontwikkelingen de profielen van de kustplaatsen mee te nemen en door (mede)opdrachtverlening voor een meerjarenprogramma regionale beeldverhalen (Cultuurnota). We willen toerisme laten bijdragen aan andere sectoren (cultuur, recreatie en natuur) en aan nieuwe verdienmodellen, zodat een	Samen met de betreffende regio's heeft de provincie toeristisch-recreatieve producten ontwikkeld rond identiteiten als de buitenplaatsen (Kennemerland en G&V), Industriecultuur (Noordzeekanaalgebied) en de Gouden Eeuw (West-Friesland) om hiermee de toeristische aantrekkelijkheid van de regio's te versterken maar ook een bijdrage te lenen aan de beleefbaarheid van onze cultuurhistorie. Daarnaast is de Stichting Oer-IJ ondersteund om recreatieve activiteiten te organiseren in het kader van dit 'vergeten landschap'. Hoewel de behoefte, zowel intern als extern, er nog steeds is om te komen tot een programma Vrijetijdseconomie is dat binnen de huidige uitvoering van het coalitieakkoord nog niet gerealiseerd. Wel vind er inhoudelijk veel uitwisseling plaats, met name ook in onderzoek. Op landelijk niveau hebben we met 8 provincies geïnvesteerd in een actualisatie van de leefstijlatlas om deze toegankelijker te maken voor

Doel uit begroting	Activiteit coalitieakkoord	PF-houder	Reguliere activiteit	Nieuw speerpunt	Te ondernemen acties/activiteiten	Stand van zaken 2017	Stand van zaken 2019
						samenhangend vrijetijdsproduct ontstaat. We maken kwartier voor een programma vrijetijdseconomie en werken op het snijvlak van toerisme, recreatie, natuur en cultuur intensiever samen. Een voorbeeld hiervan is het Bezoekersonderzoek natuur- en recreatiegebieden dat wij samen met de terreinbeherende organisaties hebben laten uitvoeren en het vervolg dat wij hieraan willen geven (o.a. stimulering toepassing Leefstijlatlas Noord-Holland).	onszelf als onze partners en deze interessante data ook breder toepasbaar te maken. Deze data is door diverse partners en beleidssectoren benut om beter in te spelen op de behoefte van de eigen inwoners ten aanzien van hun leefomgeving.
	Bij het realiseren van onder andere natuur, kustversterking en waterbeheer wordt gekeken naar de recreatieve mogelijkheden	Bond/Loggen	X		Momenteel lopen diverse projecten waarin recreatie meekoppelt met andere belangen: dijkversterking Hoorn-Amsterdam, de Afsluitdijk, Oostelijke Vechtplassen. Deze plannen worden integraal uitgewerkt en uitgevoerd. Indien zich nieuwe projecten voordoen met meekoppelkansen voor recreatie, dan worden die in het project ingebracht.	Bij de rapportage van de verschillende projecten is aangegeven in hoeverre recreatieve meekoppelkansen meegenomen zijn.	Bij de verschillende projecten zoals de Afsluitdijk, Den Oever en de Hondsbossche Duinen zijn allerlei recreatieve meekoppelkansen meegenomen en uitgevoerd, zoals: - Het Waddenbelevingspunt Den Oever - Het Zuiderstrand bij Den Oever - Fietspad aan de waddenzeezijde Afsluitdijk over de gehele lengte; wordt met de versterking van de Afsluitdijk meegenomen - uitkijktorens in Sint Maartenszee, uitgevoerd door gemeente Schagen - vlonderpad in Sint Maartenszee, uitgevoerd door gemeente Schagen - uitzichtpunt Kiefteglop in Callantsoog, uitgevoerd door gemeente Schagen - Eilandjes de Putten in de Harger en Pettemerpolder, uitgevoerd door Natuurmonumenten
	De provincie stimuleert promotie om bij toeristen onder de aandacht te brengen wat Noord-Holland buiten Amsterdam te bieden heeft	Bond	X		Leent zich voor/wordt aan gewerkt om BOB traject mee te nemen in planning. In het 1e kwartaal 2016 wordt nieuw economisch beleid vastgesteld. Daarin worden speerpunten en/of mijlpalen opgenomen.	Het Strategisch Beleidskader Economie is tot stand gekomen via de BOB-methode. De Uitvoeringsagenda Economie is, na bespreking in de commissie, vervolgens door ons vastgesteld binnen deze kaders. Ons beleid voor toerisme hebben we uitgewerkt in de Uitvoeringsagenda Economie. Daarin is een betere spreiding van toeristen in tijd en ruimte een belangrijk aandachtspunt. Samen met partners als de MRA en het NBTC voeren we diverse projecten uit en zijn er marketingcampagnes zoals 'Amsterdam bezoeken, Holland zien' en de verhaallijnen van HollandCity.	Om de spreiding van het toerisme te verbeteren zijn binnen het programma 'Amsterdam bezoeken, Holland zien' diverse producten ontwikkeld zoals: themaplattegronden met aanbod uit de regio's, filmclips van themagebieden, campagnes op social mediakanalen en Virtual Reality filmpjes om de internationale bezoekers de regio's te laten beleven alsof je er zelf midden in staat. Daarnaast hebben we de destinatiemarketing organisatie Holland boven Amsterdam (financieel) ondersteund om meer toeristen naar Noord-Holland Noord te trekken doormiddel van een verbeterde website, gerichte campagnes maar ook samenwerking met bijvoorbeeld het reisprogramma 'Wunderschön' van de WDR. Op nationaal niveau participeren we in 3 verhaallijnen van HollandCity waarbij we internationale toeristen naar de nog wat onbekende plekken hebben

Doel uit begroting	Activiteit coalitieakkoord	PF-houder	Reguliere activiteit	Nieuw speerpunt	Te ondernemen acties/activiteiten	Stand van zaken 2017	Stand van zaken 2019
							getrokken rond de thema's Nederland Waterland, Kastelen en buitenplaatsen en De Gouden Eeuw.
5.2.4 Voor duurzame land- en tuinbouwgebieden zorgen	Wij versterken de Greenports als aanjager en kruisbestuiver van allerlei subsectoren in de agribusiness	Bond	X		Wij vragen hiervoor aandacht in de vergaderingen van de Greenports en de uitvoeringsprogramma's die voor 4 jaar worden opgesteld.	Meerjarenprogramma's Greenports worden voortgezet en zijn volop in uitvoering. Wij ondersteunen de Greenport zowel in haar organisatie als in het aanjagen van projecten. Daarnaast is een Integrale ruimtelijke visie, met energie als onderlegger, door de Greenport Noord-Holland Noord als bouwsteen voor provinciale en gemeentelijke omgevingsvisies opgesteld. Op landelijke niveau is een verklaring MIRT Greenports 3.0 getekend dat bijdraagt aan de volgende thema's: modernisering teeltareaal, CO2 en warmte, synchromodaal vervoer, toerisme (bloemenlijn en –jaar Nederland), innovatie. Vanuit de Noord-Hollandse Greenports is aangesloten bij het landelijke programma HOT (Herstructurering en Ontwikkeling Tuinbouw)	De Meerjarenprogramma's van de Greenports zijn uitgevoerd langs de thema's: Bodem & Water, Agri & Voeding & Gezondheid, Ruimte en Leefomgeving, Onderwijs & Arbeidsmarkt, Internationale agenda, Energie, Bovenregionale samenwerking en Kennis en Innovatie. Er is een verklaring 'Impulsagenda Greenports 3.0' ondertekend tijdens het zogenaamde Beraad van Boskoop. In 2018 heeft dit geleid tot een nieuwe landelijke publiek-private netwerkstructuur Greenports Nederland naar model van de Noord-Hollandse Greenports. Hiervoor is een landelijke Green Board (stuurgroep) opgericht en dagelijks bestuur a.i. In 2018 is een landelijke programmamanager aangetrokken en is de netwerkstructuur geformaliseerd. Voor de zes transitielijnen worden de programmalijnen uitgewerkt tot een uitvoeringsagenda 2019-2022 en worden er bestuurlijke transitietafels ingericht. Begin maart 2019 wordt er een tuinbouwakkoord getekend door het tuinbouwnetwerk verenigd in Greenports Nederland samen met de minister van LNV. Het tuinbouwakkoord is een eerste uitvoeringskader van o.a. de landbouwvisie van minister Schouten en het Klimaatakkoord.
	Wij heroverwegen het onderscheid tussen gebieden voor gecombineerde en grootschalige landbouw	Bond/Geldhof	X		Er wordt een verkenning gedaan en deze wordt meegenomen in de herziening van de PRV die voorzien wordt eind 2016.	Wij hebben op 4 april 2017 besloten het onderscheid tussen de gebieden los te laten en dit te vertalen in eerstvolgende wijziging van de PRV, waarbij wij tevens nadere regels voor ruimtelijke kwaliteit zullen vaststellen.	De wijziging van de PRV is op 23 april 2018 door Provinciale Staten vastgesteld. De gewijzigde PRV is op 2 mei 2018 in werking getreden.
	Daar waar nodig ondersteunen wij in belang van werkgelegenheid ontwikkelingen en innovatie van bedrijven in de agribusiness	Bond	X		Wij vragen hiervoor aandacht in de vergaderingen van de Greenports en de uitvoeringsprogramma's die voor 4 jaar worden opgesteld.	In zowel het meerjarenprogramma van de Greenport Aalsmeer als de Greenport Noord-Holland Noord is een programmaonderdeel innovatie opgenomen. In beide Greenports worden deze programmaonderdelen ondersteund vanuit het Europese EFRO-programma met cofinanciering van de provincie. De Greenport Aalsmeer werkt hierbij samen met de Amsterdam Green Campus en NHN met de AgriTech Campus. Tevens is er een landelijk programma opgezet vanuit de samenwerkende Greenports op het thema innovatie.	Er is samen met de Amsterdam Green Campus een door EFRO gefinancierd innovatie programma Green Innovation Cluster gestart. Green Innovation Cluster heeft als doel om innovatieversnelling in de sector te stimuleren. Er zijn 12 concrete ideeën en projecten ontwikkeld voor het duurzaam versterken van de economische slagkracht van de tuinbouw en in het bijzonder het sierteeltcluster en de plantveredelingsindustrie in de Metropoolregio Amsterdam. Uitvoering vindt plaats en resultaten worden tijdens regionale bijeenkomsten besproken. De Greenports werken in 2019 aan de continuering van deze programma's.
	Wij zetten voormalig BBL-gronden zo effectief mogelijk in voor het	Post	X		Vroegtijdig inbrengen van gronden in kavelruilen en andere gebiedsprocessen.	De BBL-gronden worden t.b.v. meerdere provinciale doelen ingezet. Met name t.b.v.	Het huidige pachtbeleid is enkele jaren geleden vormgegeven toen een groot areaal BBL-gronden aan

Doel uit begroting	Activiteit coalitieakkoord	PF-houder	Reguliere activiteit	Nieuw speerpunt	Te ondernemen acties/activiteiten	Stand van zaken 2017	Stand van zaken 2019
	oplossen van knelpunten bij schaalvergroting in de landbouw en het realiseren van andere provinciale doelen				Ook worden waar mogelijk kansen benut om door middel van grondruil doelen te realiseren. Er vind een uitwerking plaats van dit doel (oplossen knelpunten schaalvergroting) en enkele ander landbouwdoelen in relatie met het inzetten van provinciale gronden. In 2017 is duidelijk welke knelpunten agrariërs ervaren bij schaalvergroting en op welke wijze de inzet van provinciale gronden bijdraagt aan het oplossen ervan. De resultaten van die uitwerking vormen input voor de actualisatie van het grondbeleid en het landbouwbeleid/de Economische Agenda. Tussen 2015 en 2019 zal naar verwachting een flink deel van de provinciale gronden zijn verkocht en/of ingezet voor de realisatie van provinciale doelen, waaronder het oplossen van knelpunten bij schaalvergroting in de landbouw.	de NNN-realisatie (b.v. Dorpzicht, vliegveld Bergen, Harger- en Pettemerpolder, Holendrechterpolder), maar ook voor verbetering van de landbouwstructuur (Zeevang, Noordelijke Vechtstreek, voormalig Wieringerrandmeer, Harger- en Pettemerpolder) zijn en worden BBL-gronden ingezet. De praktijk leert dat agrarische knelpunten bij schaalvergroting een grote regionale diversiteit kennen en daarmee op gebiedsniveau moeten worden benaderd. De provincie streeft naar duurzaamheid bij de verpachting van haar agrarische gronden, waaronder de BBL-gronden. Dat beleid is in 2017 ingevoerd en zal n.a.v. de evaluatie de komende jaren eventueel worden aangepast. Met behulp van een meerjarenverkoopprogramma wordt de grondverkoop, waaronder de BBL-gronden, geprogrammeerd. Hiermee blijven op een gecoördineerde wijze de mogelijkheden in beeld om bestaande gebiedsprocessen te ondersteunen of te entameren. Eind 2017 zal er een plan van aanpak gereed komen t.b.v. de actualisatie van de 4e Nota Grondbeleid, de inzet van BBL-gronden zal hier onderdeel van zijn.	de provincie werd overgedragen. Het huidige pachtbeleid, waarmee 1800 hectare agrarische grond wordt beheerd, is ontstaan uit een zoektocht naar de meest optimale vorm. Ook de komende jaren blijft het onze intentie om te streven naar de meest optimale manier om de verschillende belangen (provinciale doelen, financiële opbrengsten, maatschappelijke wensen en verwachtingen) bij elkaar te brengen. Dit is onderdeel van het meerjarenbeheerplan dat onderdeel is van de 5e Nota Grondbeleid.
	Wij maken een tweede, aan de agrarische bestemming gekoppelde bedrijfswoning, mogelijk	Geldhof/ Bond		X	Wordt meegenomen in actualisatie van de PRV	Conform, deze mogelijkheid was reeds opgenomen in de PRV.	Conform.
	Wij willen bij agrarische bedrijven nevenactiviteiten in kassen mogelijk maken	Geldhof/ Bond		X	Wordt meegenomen in actualisatie van de PRV. Dit is mede afhankelijk van de uitvoeringsagenda GP Aalsmeer (1e kwartaal 2016)	De uitvoeringsagenda Greenport Aalsmeer is vastgesteld. De afweging of nevenactiviteiten in kassen mogelijk kunnen worden gemaakt, is hierin meegenomen. De conclusie is dat nevenactiviteiten in kassen de (her) ontwikkeling van glastuinbouw in de weg staat. De PRV wordt op dit punt niet aangepast.	Conform.
	Wij willen samen met gemeenten en het IPO de mogelijkheden onderzoeken om de problematiek van leegstaande agrarische bebouwing op te lossen	Bond		X	Dit is een samenwerkingstraject waarbinnen een plan van aanpak voor een onderzoek wordt opgesteld. Planning 1e kwartaal 2016.	Het onderzoek nadert de afronding. We verwachten dat het onderzoek eind 2017 afgerond zal zijn. Het onderzoek wordt samen met de provincies Utrecht en Zuid-Holland uitgevoerd.	Naar aanleiding van het onderzoek van het Kadaster en Wageningen ER (zie hiernaast 2017) is een integraal Plan van Aanpak voor leegstand en transformatie opgesteld. Dit Plan van Aanpak heeft tot doel om leegstand in de verschillende sectoren

Doel uit begroting	Activiteit coalitieakkoord	PF-houder	Reguliere activiteit	Nieuw speerpunt	Te ondernemen acties/activiteiten	Stand van zaken 2017	Stand van zaken 2019
							(zoals de landbouw, bedrijventerreinen, recreatie, maatschappelijk vastgoed, detailhandel) integraal en op regionaal niveau te bekijken en de waterbedeffecten tussen die sectoren te onderzoeken. Bureau Buiten heeft de opdracht gekregen om dit Plan van Aanpak uit te voeren, dat bestaat uit 3 sporen: - Onderzoek naar werkingsmechanismen van leegstand in de agrarische sector en de instrumenten voor leegstand en transformatie. Dit mede als bouwsteen voor de aankomende Omgevingsverordening (afgerond); - Onderzoek naar de ervaringen en verwachte knelpunten van gemeenten m.b.t. leegstand en transformatie (staven van de onderzoeksresultaten van het onderzoek van Kadaster en WER) (Start januari 2019); - Indien gewenst door de regio, het opstellen van een Plan van Aanpak voor leegstand en transformatie per regio (start maart 2019). Het Plan van Aanpak wordt uitgevoerd in de regio's Kop van Noord-Holland, West-Friesland en Alkmaar.
	Wij onderzoeken op welke wijze agrarische loon- en hulpbedrijven zich in de nabijheid van agrarische bedrijven kunnen vestigen	Geldhof/ Bond		X	Is in de herziening van de PRV in 3e kwartaal 2015 geregeld.	Conform.	Conform.
	Vanuit de bestaande structuur van de Greenports investeren wij in projecten die duurzame landbouw bevorderen en wij stellen financiële middelen beschikbaar voor maatregelen die het verduurzamen van de land- en tuinbouwsector stimuleren	Bond	X		Dit is voortzetting van het huidige beleid.	Dit is onderdeel van de lopende uitvoeringsprogramma's van de Greenports en is ook geagendeerd op de landelijke agenda's via o.a. het MIRT Greenport 3.0 traject, de warmtetafel en CO2 Smart Grid.	Dit is onderdeel van de lopende uitvoeringsprogramma's van de Greenports: diverse masterclasses over o.a. bodem en water, energie, klimaat en hightech landbouw. Diverse projecten zoals Evergreen (vitale bodem), vruchtbare kringloop, zeewier en voeding & gezondheid. Tevens aandacht op de landelijke agenda's via o.a. het MIRT Greenport 3.0 traject, de warmtetafel, CO_2 Smart Grid en via de glastuinbouwtafel in het klimaat-Energieakkoord (KEA). De CO_2 en warmtenetprojecten in Noord-Holland zijn uitgewerkt en gebundeld ingebracht voor de deze tuinbouwtafel. Daaraan heeft vooral de samenwerking van het consortium Green Deal CO_2 voorziening Noord-Holland bijgedragen. Vier CO_2 projecten zijn voor staatsteuntoetsing aan de EU commissie voorgelegd. Eén daarvan is inmiddels in 2018 al goedgekeurd. Die subsidieaanvraag is ingediend en wordt afgehandeld. De overige drie projecten wachten nog op uitspraak vanuit de EU Commissie. Er is ook subsidie verleend voor het verder ontsluiten van de duurzame glastuinbouwlocatie PrimA4a.

Doel uit begroting	Activiteit coalitieakkoord	PF-houder	Reguliere activiteit	Nieuw speerpunt	Te ondernemen acties/activiteiten	Stand van zaken 2017	Stand van zaken 2019
	Initiatieven gericht op verantwoord gebruik door een zorgvuldige visserij van Noordzee, Waddenzee en IJsselmeer worden waar nodig en mogelijk door ons ondersteund	Bond	X		Dit is voortzetting van het huidige beleid.	De provincies Noord Holland en Flevoland hebben door middel van een subsidie van ieder € 250.000,- bijgedragen aan het programma van de stichting Transitie IJsselmeervisserij. Via het Waddenfonds ondersteunen we de transitie van de garnalenvisserij op de Waddenzee. Via deelname en bijdrage aan het Bestuurlijk platform visserij dragen wij bij aan de lobby voor een duurzame visserij op m.n. de Noordzee en Waddenzee.	Volgens LNV is er een reëel risico dat de beoogde Waddenfonds subsidie voor de transitie van de garnalenvisserij op de Waddenzee niet kan worden verleend en dat daarmee de opgave vertraging oploopt. Er zijn geen nieuwe subsidies voor de visserijsector verleend.

	We zetten in op algemene verduurzaming van de sector	Bond		X	Een voorstel hiervoor wordt voorbereid, planning is dat het 4e kwartaal 2015 naar PS verstuurd wordt.	Een informerende notitie (duurzame) landbouw, grond en natuur is op 30 november 2015 in de Commissie NLM besproken. In die notitie is een aantal acties en onderzoeken aangekondigd die hebben geleid tot de uitwerking van nieuw beleid. Het duurzame landbouwbeleid is ondergebracht in het Strategisch Beleidskader Economie en het daarbij horende uitvoeringsagenda. Voorbeelden van lopende initiatieven in de uitvoeringsagenda zijn:
						• Uitvoeringsregeling POP3 subsidies NH:
						  • Onderdeel 'Fysieke investeringen voor de brede uitrol van innovaties binnen de agrarische sector'.
						  • Onderdeel 'verplaatsingsregeling glastuinbouwbedrijven'
						• Bijdrage aan Landelijk Milieu Platform Bollen
						• Lobby voor geothermie MRA regio
						• Geactualiseerd uitvoeringsprogramma Greenport NHN en Greenport Aalsmeer
						• Duurzame ruimtelijke visie agribusiness regio NHN
						• 1x living lab Groen Kapitaal natuurinclusieve landbouw
						• Verkenning realisatie biologische vakgroep NH
						• Verkenning MIRT Greenports - Mainports
						• Gebiedsvisie gestart modernisering Alton
						• Ondernemersverkenningen herstructurering. Greenport Aalsmeer
							Verschillende initiatieven hebben inmiddels tot concrete resultaten geleid. Een aantal voorbeelden zijn:
							• Van de POP3 'Fysieke investeringen voor de brede uitrol van innovaties binnen de agrarische sector' hebben dertien projecten gebruik kunnen maken.
							• Van de POP3 'verplaatsingsregeling glastuinbouwbedrijven' hebben in 2018 zes bedrijven gebruik kunnen maken.
							• De POP3 'verplaatsingsregeling glastuinbouwbedrijven' wordt begin 2019 opnieuw opengesteld.
							• Het sluiten van het 'Gebiedsakkoord Alton en omliggende buitengebied', waarin concrete afspraken zijn vastgelegd om het Altongebied toekomstbestendig te maken.
							• In 2018 is de vereniging BIO-NH opgericht.
							• Vanuit het Klimaatakkoord is de provincie qua landbouw aangesloten op de klimaattafel Glastuinbouw in aansluiting bij de transitielijn klimaatneutrale tuinbouw van Greenports Nederland en de Green Deal CO_2 voorziening Noord-Holland.
							• Via de werkgroep landbouw van het IPO is de provincie aangesloten bij de klimaattafel Landbouw en Landgebruik waar in 2019 verder wordt gewerkt aan de verdere uitvoering van o.a. veenweide, veehouderij en kringlooplandbouw.
							• Vanuit motie 110 is het programma Natuurinclusieve landbouw medio 2018 gestart. Op het congres Groen Kapitaal 2018 werd de handtekening gezet onder een procesafspraak: partijen zoals o.a. de TBO's, LTO Noord, MNH, Greenport Noord-Holland Noord stellen een plan op voor een regionale vertaalslag van het

Doel uit begroting	Activiteit coalitieakkoord	PF-houder	Reguliere activiteit	Nieuw speerpunt	Te ondernemen acties/activiteiten	Stand van zaken 2017	Stand van zaken 2019
						gestart. • Monitoring verduurzaming landbouw via Agrimatie met start bouwen in 2017 • Inzet op realisatie voedsel-netwerk MRA (gericht op duurzame ketensamenwerking, groene & sociaal inclusieve economie en gezondheid	landelijke Deltaplan herstel biodiversiteit op het platteland als input voor het nieuwe provinciale college. • Vanuit Groen Kapitaal heeft het living lab natuurinclusieve landbouw verschillende kenniscafés en boerendiners georganiseerd rondom thema's zoals bodem, high tech landbouw en agroforestry. • De monitor duurzame landbouw Noord-Holland is te raadplegen via: www.agrimatie.nl/noord-holland • Het voedselnetwerk MRA heeft in 2017 het manifest 'Voedsel Verbindt' ondertekend. Het manifest heeft geleid tot de verdere uitwerking van een regionaal governance model, een uitvoeringsagenda en communicatieplan. Hieraan wordt door het netwerk verder vorm en inhoud gegeven. De lancering van de uitvoeringsagenda Voedsel Verbindt staat eind februari 2019 gepland. De thema's die aan de orde komen zijn: Gezonde voeding, Voedsellandschappen, Data, Arbeidsmarkt & Onderwijs, Circulaire Economie en Voedselstromen en logistiek. Vanuit het programma Transitie Energie en Grondstoffen is het project 'Het Nieuwe Telen 2018/2019' geïnitieerd. Dit is een samenwerkingsverband tussen LTO Glaskracht, LNV, de Noord-Hollandse Greenports en de Provincie. Het project is bedoeld om tuinders te informeren en kennis te laten nemen van energiebesparing op hun eigen bedrijf. Dat kan per bedrijf resulteren in energiebesparingen van rond de 30%. Ook wordt kennis gedeeld over de impact van het Klimaat-Energieakkoord (aardgasloze kassen).

6. Groen

Doel uit begroting	Activiteit coalitieakkoord	PF-houder	Reguliere activiteit	Nieuw speerpunt	Te ondernemen acties/activiteiten	Stand van zaken 2017	Stand van zaken 2019
6.1 Een samenhangende groenstructuur	De provincie zet zich in om het Natuurnetwerk Nederland (NNN) af te ronden Wij voeren de Agenda Groen verder uit met betrekking tot het aanschaffen, inrichten en beheren van 250 hectare natuur per jaar binnen het NNN	Tekin		X	Realiseren van 250 hectare NNN per jaar, conform het voortschrijdende en door Provinciale Staten vast te stellen Provinciaal Meerjarenprogramma Groen (PMG).	De kwantitatieve doelstelling staat als Actieplan 250 in het PMG 2017-2021. In de afgelopen twee jaar is (nagenoeg) aan de doelstelling volstaan. Er is 492 ha NNN (320 ha in 2015 en 172 ha in 2016) gerealiseerd. De komende twee jaar gaan we daarmee door. Daarnaast zullen wij ons richten op kwalitatieve verbetering van bestaande natuurgebieden, aangezien ook hiermee een grote winst van biodiversiteit te behalen is. Het maatregelenprogramma Natura2000, waarbij bijna € 30 miljoen is gemoeid, is hier een voorbeeld van. Diezelfde periode gebruiken we ook om de gebiedsgerichte aanpak breder in te zetten, omdat we verwachten dat het combineren van meerdere belangen in een gebied tot betere resultaten zal leiden. Een goed voorbeelden hiervan is het gebiedsprogramma Oostelijke Vechtplassen.	Over de gehele periode is ongeveer 2.000 ha NNN gerealiseerd. Tegelijkertijd is de begrensde NNN met ongeveer 1.200 ha toegenomen. Hiermee hebben we deze doelstelling gerealiseerd. Het nieuwe Programma Natuurontwikkeling (PNO) is één van de programma's onder de provinciale Omgevingsvisie. Het Natuurbeheerplan is integraal opgenomen in het PNO en er een aparte groene grondparagraaf opgenomen. In 2019 verkennen we instrumenten die kunnen helpen bij het versnellen van de NNN realisatie (zie ook hieronder bij 'evaluatie beleidskader groen grondbeleid'). De regio-aanpak die provinciebreed is ingezet biedt voor de NNN realisatie de mogelijkheid om verschillende belangen in een gebied te combineren. Het programma Oostelijke Vechtplassen is hier al een goed voorbeeld van.
	Met betrekking tot de nieuwe wet natuurbescherming bezien we wat de consequenties zijn voor het provinciaal beleid, vergunningverlening/ontheffing en handhaving	Tekin		X	Besluitvorming GS/PS over beleidsregels en provinciale verordeningen naar aanleiding van de nieuwe Wet Natuurbescherming waarin nieuwe taken en bevoegdheden voor de provincie zijn opgenomen. Deze besluitvorming is gepland voorafgaand aan de inwerkingtreding van de nieuwe Wet Natuurbescherming (planning van het Rijk op dit moment: 1 maart 2016). De inhoud van de verordeningen zal via de BOB-methode met PS worden besproken (najaar/winter 2015).	De Wet Natuurbescherming is in werking getreden op 1 januari 2017 in plaats van op 1 maart 2016. Er zijn op 4 oktober 2016 vijf verordeningen vastgesteld in Provinciale Staten, waarin provinciale bevoegdheden onder de wet, nader worden uitgewerkt. Op 6 september 2016 waren er al twee beleidsregels vastgesteld in GS. Wij zijn voornemens in het najaar van 2017 door middel van een voordracht aan PS enkele wijzigingen in de verordeningen voor te stellen. Deze wijzigingen zijn het gevolg van opgedane ervaring met de nieuwe wet en het herstel van kleine omissies. De verordeningen zijn conform het voornemen middels de BOB-methode met PS besproken. Het model is geheel doorlopen en goed toepasbaar gebleken.	Sinds 1 januari 2017 werken we met de nieuwe Wet natuurbescherming en alle daarbij horende verordeningen en beleidsregels. Dit blijkt in de praktijk goed te gaan. In de loop van de tijd hebben we op grond van praktijkervaringen en/of jurisprudentie verordeningen en beleidsregels gewijzigd of aangevuld. Het is nu geen specifiek speerpunt meer en onderdeel van de normale uitvoering van de wettelijke taken en bevoegdheden. Hiermee hebben we de doelstelling gerealiseerd.
	Onderzocht wordt wat het onderwerp dierenwelzijn, dat naar verwachting onderdeel vormt van de nieuwe wet natuurbescherming, betekent voor de diverse beleidsterreinen van de provincie	Tekin/ Bond		X	De Wet natuurbescherming heeft geen betrekking op het dierenwelzijn van gehouden dieren. Over in het wild levende dieren bevat de wet een artikel over de zorgplicht. De zorgplicht, die ook in de Flora- en faunawet opgenomen was, vraagt	De Wet natuurbescherming heeft geen betrekking op het dierenwelzijn van gehouden dieren. Over in het wild levende dieren bevat de wet een artikel over de zorgplicht. De zorgplicht, die ook in de Flora- en faunawet opgenomen was, vraagt niet	Geen wijzigingen ten opzichte van de hiernaast geschetste stand van zaken in 2017. Hiermee hebben we deze doelstelling gerealiseerd.

Doel uit begroting	Activiteit coalitieakkoord	PF-houder	Reguliere activiteit	Nieuw speerpunt	Te ondernemen acties/activiteiten	Stand van zaken 2017	Stand van zaken 2019
					niet om aparte besluitvorming door GS/PS.	om aparte besluitvorming door GS/PS.	
	Naar aanleiding van de evaluatie van het 'beleidskader groen grondbeleid' bezien wij of het provinciale groene grondbeleid, waarin de verkoop van natuur aan particulieren is geregeld, aangepast moet worden	Post	X		Het beleidskader groen grondbeleid wordt geëvalueerd. Daarnaast beraden GS zich op het actualiseren van de 3e Nota Grondbeleid. Indien mogelijk en nodig worden het groene en het "reguliere" grondbeleid geïntegreerd in één beleidskader. De uitkomsten van de evaluatie worden daarin meegenomen. In 2017 is er nieuw/geactualiseerd strategisch grondbeleid vastgesteld dat bijdraagt aan de realisatie van provinciale doelen. Vervolgens wordt daar waar het noodzakelijk is het geactualiseerde grondbeleid uitgewerkt in door GS vast te stellen uitvoeringsregelingen.	Op 23 mei 2016 hebben PS de 4e Nota Grondbeleid vastgesteld. Met deze nota is het groene grondbeleid en het "reguliere grondbeleid" geïntegreerd in één beleidskader. In deze nota is tevens strategisch grondbeleid geactualiseerd met onder meer het besluit om het krediet "Strategische aankopen" de komende 10 jaar af te bouwen van € 97 miljoen naar € 20 miljoen. Sinds het verschijnen van de 4e Grondnota heeft er, met name in de buitenwereld, een aantal veranderingen plaatsgevonden die noodzaken om het Grondbeleid op onderdelen te actualiseren. In 2017 zal hiervoor een plan van aanpak gereed komen om in 2018 de actualisatie in PS vast te stellen. De evaluatie van het beleidskader groen grondbeleid is werkende weg aangepast. Er is vooralsnog te weinig ervaring beschikbaar om een adequate evaluatie uit te voeren.	In november 2018 hebben PS een geactualiseerde versie van de nota vastgesteld (5e Nota Grondbeleid). In deze nieuwe nota wordt de focus vooral gelegd op het hernieuwen van het beschikbare grond-instrumentarium waarmee wij onze doelen sneller hopen te halen. De 5e Nota Grondbeleid is voor het groene domein uitgewerkt in een grondparagraaf in het Programma Natuurontwikkeling. Aandachtpunten hierbij zijn: de inzet van (nieuwe) flexibele instrumenten zoals kavelruil en verpachting, strategische grondaankoop, het verkennen van mogelijke nieuwe partners voor realiseren NNN, de inzet van de Wet voorkeursrecht en natuurvriendelijk beheer van bermen en oevers. Hiermee hebben we deze doelstelling gerealiseerd.
	Binnen het nu geldende beleid zijn wij bereid particuliere initiatieven binnen het NNN te ondersteunen	Tekin	X		Het huidige beleid, dat ruimte biedt voor particuliere initiatieven binnen het NNN, wordt gecontinueerd. Een voorbeeld hiervan is de SKNL-regeling voor functiewijziging van landbouwgrond naar natuur; op deze regeling kunnen alle grondeigenaren (inclusief particulieren) een beroep doen.	In de afgelopen twee jaar zijn er 14 SKNL-aanvragen voor functiewijziging gehonoreerd, waarmee circa 100 hectare is omgezet van landbouwgrond in natuur. Er lopen op dit moment nog acht aanvragen, voor in totaal circa 75 hectare functiewijziging. Een regelmatig gehoorde reden waarom minder gebruik wordt gemaakt van de SKNL-regeling dan wij zouden willen, is dat we sinds 2015 niet meer standaard 85% van de grondprijs als afwaardering subsidiëren, maar dat wij nu de daadwerkelijke waardedaling taxeren bij omzetting van landbouwgrond in natuur. Deze werkelijke waardedaling is, met name wanneer sprake is van weidevogeldoelstellingen waarbij ook nog beperkt agrarisch gebruik mogelijk is, lager dan 85%. Deze aanpassing was echter noodzakelijk vanwege de Europese	In de hele periode is voor (afgerond) 180 ha functiewijziging verleend, plus 50 ha lopend. Voor inrichting is 290 ha verleend en 55 ha lopend. Hiermee hebben we deze doelstelling gerealiseerd.

Doel uit begroting	Activiteit coalitieakkoord	PF-houder	Reguliere activiteit	Nieuw speerpunt	Te ondernemen acties/activiteiten	Stand van zaken 2017	Stand van zaken 2019
						regelgeving met betrekking tot staatssteun en kan dus niet worden herzien. Wij zijn hierover met de betrokken organisaties in gesprek.	
6.2 Adequaat beheerd groen	Goois Natuurreservaat: Wij onderzoeken op welke wijze samenwerking met andere terreinbeherende organisaties kan worden verbeterd en hoe efficiëntievoordelen behaald kunnen worden	Tekin	X		Het stimuleren van samenwerking tussen terreinbeherende organisaties is reeds jaren ons uitgangspunt en is verankerd in de Agenda Groen. Wij doen dit op verschillende manieren: wij wijze de terreinbeherende organisaties op mogelijkheden, we hebben hen in het verleden financieel ondersteund om deze mogelijkheden te onderzoeken en we bevorderen samenwerking in onze eigen beleidsvorming (zoals door het programma Betrekken bij Groen te introduceren, waarin samenwerking tussen terreinbeherende organisaties en het IVN een vanzelfsprekendheid is). Als participant in het GNR stimuleren wij onderzoek naar mogelijke samenwerking van het GNR met andere organisaties. Naar verwachting zal het bestuur van het GNR hier in 2015 en 2016 concrete besluiten over nemen.	Het stimuleren van samenwerking tussen terrein beherende organisaties (TBO's) is reeds jaren ons uitgangspunt en is verankerd in de Agenda Groen. Wij doen dit op verschillende manieren: wij wijzen de TBO's op samenwerkingsmogelijkheden, we hebben hen financieel ondersteund om de samenwerkingsopties te onderzoeken en we bevorderen samenwerking in onze eigen beleidsvorming (zoals het programma Betrekken bij Groen waarin samenwerking tussen TBO's en het IVN een vanzelfsprekendheid is). Als participant in het GNR stimuleren wij dat het GNR onderzoek doet naar mogelijke samenwerking van het GNR met andere organisaties. Het beoordelen van samenwerkingsopties met andere partijen vormt één van de projecten uit het Transitieplan 2016 van het GNR. Het bestuur van het GNR heeft, ondanks onze inspanningen, niet besloten tot samenwerking met andere organisaties, zoals PWN of de Regio Gooi en Vecht. De prioriteit wordt gelegd bij het op korte termijn versterken van de eigen organisatie. Daarnaast worden de mogelijkheden verkend om door het aangaan van allianties met andere partijen de organisatie verder te versterken.	Als participant in het GNR hebben wij het GNR gestimuleerd onderzoek te doen naar mogelijke samenwerking van het GNR met andere organisaties. Het bestuur van het GNR heeft, ondanks onze inspanningen, niet besloten tot samenwerking met andere organisaties, zoals PWN of de Regio Gooi en Vecht. Als onderdeel van de uitwerking van het Transitieplan van het GNR uit 2016 is prioriteit gelegd bij het versterken van de eigen organisatie. De gebleken geringe bereidheid tot samenwerking met andere partijen, die tot versterking van de financieel en organisatorisch kwetsbare positie van het GNR had kunnen leiden, leidt mede tot een almaar stijgend exploitatietekort. Vanwege de bepaling in de samenwerkingsovereenkomst tussen de participanten in het GNR dat wij 25% dienen bij te dragen aan dat tekort, zijn wij gedwongen een almaar stijgende bijdrage te betalen, in weerwil van ons besluit uit 2015 om onze bijdrage te maximeren op het niveau van 2015. Dit was één van de redenen waarom wij in 2018 ons hebben voorgenomen uit te treden als participant in het GNR. Andere redenen daarvoor zijn dat het uit oogpunt van good governance ongewenst is mee te besturen in een organisatie die we subsidiëren en het uit oogpunt van gelijkberechtiging niet langer gewenst is om aan het GNR, als enige terreinbeherende organisatie, naast de reguliere SNL-subsidie voor natuurbeheer, ook nog een bijdrage aan het exploitatietekort te verlenen. Wij hebben aan de doelstelling voldaan, maar wel met een andere uitkomst tot gevolg.
	Wij dragen het voorzitterschap van het GNR over aan bij voorkeur een onafhankelijke voorzitter	Tekin	X		Wij hebben de overdracht van het voorzitterschap geagendeerd in het bestuur van het GNR. Dit zal, tezamen met enkele andere wijzigingen in de statuten van het GNR die op stapel staan, in de jaren 2015/2016 moeten leiden tot formele bevestiging van dit punt.	Bij de statutenwijziging, waartoe het bestuur van het GNR eind 2016 heeft besloten, is geregeld dat er een onafhankelijk bestuursvoorzitter is. Deze is inmiddels ook in functie. Verder zijn er twee onafhankelijke bestuursleden benoemd. Ook zijn de participanten in het GNR gestart met een gesprek over herziening van de Samenwerkingsovereenkomst.	Geen wijzigingen ten opzichte van de hiernaast geschetste stand van zaken in 2017. Hiermee hebben we deze doelstelling gerealiseerd.

Doel uit begroting	Activiteit coalitieakkoord	PF-houder	Reguliere activiteit	Nieuw speerpunt	Te ondernemen acties/activiteiten	Stand van zaken 2017	Stand van zaken 2019
	Wij onderzoeken in hoeverre terreinbeherende organisaties voor moeilijk te beheren (versnipperde) gebieden in aanmerking kunnen komen voor aanvullende subsidie	Tekin		X	Onderzoek naar de beheerproblematiek van versnipperde gebieden is reeds gestart. De resultaten worden in het najaar van 2015 besproken met de terreinbeheerders en begin 2016 voorgelegd aan GS en PS.	Wij hebben na onderzoek een subsidieregeling in het leven geroepen, die terreinbeherende organisaties stimuleert om versnipperde natuurterreinen te ontsnipperen door aankoop of beheer door een collega-terreinbeheerder in de directe omgeving.	De subsidieregeling is in april 2017 in werking getreden. Zowel in 2017 als in 2018 geen aanvragen. In het PNO is voor 2019 nog € 50.000 opgenomen en de jaren daarna niet meer. Hiermee hebben we deze doelstelling gerealiseerd.
	Wij zetten de vaarlandtoeslag voor natuurbeheerders voort	Tekin	X		Geen nieuwe actie nodig; er is een vaarlandtoeslag voor beheerders van natuurgebieden (zowel voor natuurorganisaties als voor particuliere natuurbeheerders).	Het agrarisch collectief Water, Land en Dijken kan in de periode 2017-2019 jaarlijks een vaarlandtoeslag voor het uitrijden van ruige mest op vaarland door agrarische natuurbeheerders bij ons aanvragen ten behoeve van het behoud en de verbetering van het weidevogelbiotoop. De vaarlandtoeslag voor het uitrijden van ruige mest op vaarland in de jaren 2015 en 2016 is door ons gerepareerd.	De vaarlandtoeslagen voor het uitrijden van ruige mest door agrarische natuurbeheerders in de periode 2015-2018 zijn door ons verstrekt. Hiermee hebben we deze doelstelling gerealiseerd.
	Samen met gemeenten zoeken wij ten aanzien van de recreatieschappen naar modernisering van de huidige gemeenschappelijke regelingen. Dat proces wordt in deze periode afgerond	Tekin	X		Het overleg met gemeenten over de organisatie en financiering van de recreatieschappen is gestart. Begonnen is met het maken van procesafspraken. Omdat wij mede afhankelijk zijn van de positionering van onze partners in de gemeenschappelijke regelingen, is het nog niet mogelijk om concreet te benoemen op welk moment besluitvorming kan worden voorgelegd aan GS en PS. Wanneer besluitvorming aan de orde is, kan hiervoor de BOB-methode worden gehanteerd.	In november 2016 is in de Statencommissie de notitie voortgang modernisering recreatieschappen besproken. In deze notitie zijn de tot dan toe behaalde resultaten beschreven. Op basis van deze notitie is besloten in de komende periode prioriteit te geven aan: 1. Balans tussen natuur en recreatie in de recreatieschappen nader uit te werken 2. Verkennen van de rol en de positie van N.V. Recreatie Noord-Holland (RNH) Ad 1. Wij hebben opdracht gegeven voor het uitvoeren van een ecologische verkenning in vijf recreatieschappen. Deze zijn inmiddels afgerond en aan uw Staten gestuurd. Op basis van deze onderzoeken zullen wij met een voorstel komen dat zich richt op zowel het bieden van ruimte voor recreatieve ruimte, als betere bescherming van natuurwaarden in de recreatiegebieden. Dit zal in de komende periode nader worden uitgewerkt in het Natuurbeheerplan. Ad 2.Mede op basis van het rapport van de Randstedelijke Rekenkamer over recreatieschap Spaarnwoude zullen wij bezien welke gevolgen dit heeft voor de rol en positie van RNH.	<u>Balans tussen natuur en recreatie in de recreatieschappen:</u> Inmiddels hebben Provinciale Staten de beschrijvingen van de wezenlijke kenmerken en waarden (WKW) binnen alle NNN-gebieden vastgesteld. Het artikel 19 van de Provinciale Ruimtelijke Verordening (PRV) is aangepast met deze beschrijvingen. Per 1 februari 2019 gaat de aangepaste PRV in werking. Hiermee kunnen wij ruimtelijke initiatieven beter beoordelen, ongewenste ontwikkelingen tegengaan en gewenste ontwikkelingen ondersteunen. <u>Modernisering van gemeenschappelijke regelingen (GR) recreatieschappen</u> Begin 2018 is het evaluatierapport naar het functioneren van RNH (zoals afgesproken in de raamovereenkomst tussen de schapsbesturen en RNH) van het adviesbureau Berenschot verschenen. De evaluatie heeft zowel voor RNH als de recreatieschappen verbeterpunten opgeleverd. De verbeterpunten zijn vergelijkbaar als de aanbevelingen uit het onderzoek van de Randstedelijke Rekenkamer in 2017. Mede naar aanleiding van het onderzoeksrapport van Berenschot hebben wij op 17 juli 2018 besloten een verkenning naar de uitvoering van beheertaken bij recreatieschappen te laten uitvoeren. Bij deze verkenning worden o.a. de mogelijke governance-modellen (manier van besturen) van recreatieschappen en de daarbij passende beheerorganisaties door het bureau Common Eye verkend. Begin 2019 wordt het rapport verwacht. Dit onderzoek zal zowel ons, als de andere deelnemers in de GR'en voor recreatieschappen veel inzicht bieden voor de modernisering van de

Doel uit begroting	Activiteit coalitieakkoord	PF-houder	Reguliere activiteit	Nieuw speerpunt	Te ondernemen acties/activiteiten	Stand van zaken 2017	Stand van zaken 2019
						Op 20 september 2017 hebben wij, conform de Statenmotie, een Staten- en Radenconferentie georganiseerd ter voorbereiding van de verdere besluitvorming, met aandacht voor burgerparticipatie.	GR'en. Wat betreft de balans tussen natuur en recreatie in de recreatieschappen hebben wij aan de doelstelling voldaan. Wat betreft de modernisering van de recreatieschappen is in januari een verkenning verricht naar de uitvoering van beheertaken van de recreatieschappen.
	Samen met de natuurorganisaties en LTO wordt de komende jaren intensief populatiebeheer uitgevoerd met de G-7 doelstellingen als uitgangspunt Ten aanzien van populatiebeheer worden samen met andere provincies aansluitende maatregelen getroffen conform de wet	Bond	X		Populatiebeheer is via verschillende sporen ingezet (op basis van het Uitvoeringsbeleid Ganzen Noord-Holland 2014).	Populatiebeheer van ganzen wordt door de samenwerkende ganzenakkoord partijen, verenigd in de Faunabeheereenheid Noord-Holland, uitgevoerd op basis van het Faunabeheerplan ganzen Noord-Holland. Wij stellen jaarlijks een bedrag voor de uitvoering van ganzenbeheer beschikbaar. Uitvoering vindt plaats door middel van een pakket aan maatregelen zoals nestbehandeling, afschot en vangacties. Resultaat is een afvlakking van de groei van de populatie van de grauwe gans, de grootste schadeveroorzaker. Het absolute aantal ganzen in Noord-Holland blijft echter nog groeien en de faunaschade daarmee ook. Dit beheer zal in ieder geval tot en met 2019 worden voortgezet. In samenwerking met andere provincies is gezorgd voor de borging van het middel CO2 voor gebruik bij vangacties in de Wet natuurbescherming. Tevens wordt er ingezet op Europese samenwerking voor beheerplannen voor winterganzen op flyway niveau.	Populatiebeheer van ganzen wordt door de samenwerkende ganzenakkoord partijen, verenigd in de Faunabeheereenheid Noord-Holland, uitgevoerd op basis van het Faunabeheerplan ganzen Noord-Holland. In 2019 zal hiervoor een nieuw Faunabeheerplan ganzen Noord-Holland worden opgesteld. Wij stellen jaarlijks een bedrag voor de uitvoering van ganzenbeheer beschikbaar. Uitvoering vindt plaats door middel van een pakket aan maatregelen zoals nestbehandeling, afschot en vangacties. Desondanks groeit de populatie ganzen in Noord-Holland nog en neemt de faunaschade nog niet af. Dit beheer zal in ieder geval tot en met 2019 worden voortgezet. Tevens zijn door middel van internationale samenwerking beheerplannen voor ganzen op trekroute/flyway niveau. Deze worden de komende jaren vertaald naar een aanpak in de aangesloten landen. Daarnaast heeft de Maatschappelijke Adviesraad Fauna aanbevelingen gedaan hoe het systeem rondom faunabeheer en de schadevergoedingen anders ingericht kan worden om de maatschappelijke kosten te verminderen. De doelstelling om samen te werken, is gerealiseerd. Dit heeft nog niet geleid tot een kleine ganzenpopulatie.
6.3 Bij groen betrokken bewoners en bedrijven en overheden	De gelden voor vrijwilligers in het landelijk gebied maken structureel deel uit van het groene budget	Tekin	X		De aanvullende middelen in het coalitieakkoord worden verwerkt in de begroting 2017. Het programma Betrekken bij Groen wordt voortgezet.	Het programma Betrekken bij Groen is een succesvol programma waarmee duizenden vrijwilligers worden ondersteund via projecten als de Groene Academie, de Dialoogdag en het Betrekken bij Groen Fonds. Het kent een stevige organisatie via Landschap Noord-Holland en IVN en er vindt goede afstemming plaats met de provincie Noord-Holland. De ambitie voor 2019 is om meer projecten te richten op jongeren. Daarom is in 2017 een onderzoek gestart naar de wensen van deze doelgroep en gaan in 2018 pilots plaatsvinden. De doelgroep jongeren is van cruciaal belang voor het draagvlak voor natuur(beleid) in een vergrijzend vrijwilligersbestand.	Het programma is nog steeds succesvol. In 2018 is een aantal nieuwe initiatieven ondernomen om jongeren en zakelijke partijen te betrekken, onder andere via de Groendag. Het jongeren project is gericht op evenementen. De ambitie voor 2019 is om meer de samenwerking te zoeken met de Groene Gezonde Leefomgeving (pijler Groen Kapitaal). Hiermee hebben wij deze doelstelling gerealiseerd.
	Wij zetten deelname aan het	Tekin	X		Deelname wordt gecontinueerd	Wij hebben onze deelname aan het	Wij hebben onze deelname aan het programmabureau

Doel uit begroting	Activiteit coalitieakkoord	PF-houder	Reguliere activiteit	Nieuw speerpunt	Te ondernemen acties/activiteiten	Stand van zaken 2017	Stand van zaken 2019
	programmabureau Groene Hart voort					programmabureau Groene Hart gecontinueerd. Eén van de nieuwe initiatieven van het programmabureau is het opstellen van het Perspectief Groene Hart als voorbereiding op de invoering van de omgevingsvisie.	Groene Hart gecontinueerd. Het Perspectief Groene Hart is afgerond, waarna er een gezamenlijk Statenbijeenkomst in Utrecht is georganiseerd. Ten behoeve van de inbreng in de Nationale Omgevingsvisie is er een bijeenkomst met vertegenwoordigers van het Rijk geweest. Hiermee hebben wij deze doelstelling gerealiseerd.
	Wij willen binnen het bestaande beleid van landschap en natuur meer aandacht besteden aan biodiversiteit. De Verklaring Groen Kapitaal NH 2015 van onze natuurpartners zullen wij hierbij betrekken. Cross overs worden benut tussen de beleidsterreinen landbouw, zorg en waterveiligheid	Tekin		X	Ontwikkeling van een programma Groen Kapitaal, waarin (o.a.) implementatie van de aanbevelingen in de Verklaring Groen Kapitaal wordt verwerkt. Het programma Groen Kapitaal richt zich op het behoud en herstel van de biodiversiteit, vooral ook buiten het NNN, door het vormgeven van crossovers tussen natuur en landbouw, economie, water en klimaat, zorg en de stedelijke omgeving. Begin 2016 zal een eerste discussiestuk ter bespreking worden voorgelegd aan de Statencommissie NLM. Met medeneming van de uitkomsten daarvan zal het programma verder worden vormgegeven.	Sinds 1 januari 2017 staat er volwaardige Aanpak Groen Kapitaal, gericht op vier pijlers met zeer diverse thema's, zoals infranatuur, groene gezonde leefomgeving, sterk blauw netwerk, natuur-inclusieve landbouw en biodiversiteit op bedrijventerreinen. De aandacht gaat uit naar netwerken bouwen, onderhouden en opschalen. Vanuit de pijler Economie is voor de landbouwsector reeds één kenniscafé (2016) en één living lab georganiseerd. In 2015 is de Gouden Roerdomp (provinciale aanmoedigingsprijs voor biodiversiteit) uitgereikt aan een biologische bollenteeltbedrijf, en in 2016 een biologische varkenshouderij.	2018 was een bijzonder jaar voor Groen Kapitaal. De contouren voor het programma Natuurinclusieve Landbouw zijn neergezet. Dit is nu een zelfstandig programma geworden. De Europese LIFE-subsidie voor Grass2Grit van € 3,2 mln. is toegekend. Het netwerk van Groene Gezonde Leefomgeving is gegroeid en heeft verschillende succesvolle projecten gestart, zoals gezond natuurwandelen. Het animo bij gemeenten is toegenomen via kenniscafés en de toolbox voor gemeenten. Tot slot is er een succesvol congres georganiseerd waarbij de vele initiatieven het podium hebben gepakt. Dit alles is terug te vinden op een nieuwe online platform, begeleid met professionele sociale media door een community manager. Hiermee hebben wij deze doelstelling gerealiseerd.

7. Cultuur en welzijn

Doel uit begroting	Activiteit coalitieakkoord	PF-houder	Reguliere activiteit	Nieuw speerpunt	Te ondernemen acties/activiteiten	Stand van zaken 2017	Stand van zaken 2019
7.1.1 Regionale sociale ontwikkeling stimuleren	Wij stellen een bijdrage beschikbaar aan een samenwerkingsverband van Platform Dorpshuizen NH en de Vereniging van Kleine Kernen	Geldhof	X		Voortzetting jaarlijkse subsidieverlening in het kader van leefbaarheid platteland.	De Vereniging kleine kernen Noord-Holland en het Platform Dorpshuizen Noord-Holland zijn met ingang van 1 januari 2017 gefuseerd tot Dorpswerk NH. Deze organisatie ontvangt t/m 2019 een jaarlijkse subsidie van ons.	Dorpswerk NH voert de activiteiten uit volgens het met ons afgesproken activiteitenplan. Bovendien is in november 2018 het Noord-Hollands PlattelandsParlement door hen georganiseerd. Hiermee hebben wij deze doelstelling gerealiseerd.
	Wij houden de bijdrage aan Sportservice in stand	Bond		X	Voortzetting jaarlijkse subsidieverlening in kader van leefbaarheid. Opstellen en uitvoeren van een plan voor overdachten van taken aan gemeenten.	Boekjaar subsidie aan Sportservice is verleend voor het uitvoeren van een provinciale Kennisfunctie Sport. Daarbij is Sportservice gevraagd om in het Activiteitenplan ruimte te maken voor onderzoek en bijeenkomsten t.b.v. de overdracht van taken aan gemeenten dan wel voor het ontwikkelen van een nieuwe opzet om de kennisfunctie minder afhankelijk te maken van de provinciale subsidie.	De boekjaarsubsidie is ook voor 2018 verleend. Tevens is er door Sportservice een bijeenkomst georganiseerd waarin zij aan gemeenten hun werkzaamheden en meerwaarde hebben kunnen toelichten.
7.2.1 Investeren in behoud en exploitatie in erfgoed	Wij ondersteunen gemeenten op het gebied van het digitaal ontsluiten van archieven	CdK	X		Uitvoering pilot E-depot met Noord-Hollands archief en kennis delen met gemeenten.	De pilot E-depot is in nauwe samenwerking met het Noord-Hollands Archief uitgevoerd. In januari 2016 is een symposium gewijd aan het thema dat door bijna 100 deelnemers vanuit Noord-Hollandse gemeenten werd bezocht. In 2017 heeft de pilot een vervolg gekregen. Afronding hiervan is dit najaar voorzien. Begin 2018 zal opnieuw een kennisbijeenkomst worden georganiseerd over het digitaal duurzaam opslaan en ontsluiten van archieven door gemeenten.	In 2018 is de koppeling tussen ons documentmanagement systeem en het E-depot van het Noord-Hollands Archief opgeleverd. Het symposium dat oorspronkelijk in de herfst van 2018 stond gepland is in overleg tussen PNH en NHA vervangen door een symposium over duurzaam archiveren dat begin 2019 bij PNH wordt gehouden. Tijdens dit symposium zullen we onze ervaringen delen met de Noord-Hollandse gemeenten
	Wij willen een impuls geven aan waardevolle herbestemmingsprojecten van monumenten	Van der Hoek		X	Verkenning naar vorm en inhoud herbestemmingsfonds. Deze bepaalt inzet van de provinciale middelen. Daarnaast zetten we bestaande regelingen voor restauratie en onderhoud van monumenten in.	Wij hebben in februari 2017 besloten het Noord-Hollands fonds voor monumenten te verruimen (qua inhoud en financieel). De uitwerking daarvan gebeurt in samenwerking met het Nationaal Restauratie Fonds, dat het eerder ingestelde Noord-Hollands fonds al uitvoert. Wij hebben daarnaast een Loods Herbestemming aangesteld die concrete herbestemmingsprojecten verder gaat helpen in realisatie van de herbestemming. Wij hebben de subsidieregeling voor rijksmonumenten 2017 vastgesteld op basis waarvan aanvragen voor restauraties en groot onderhoud zijn ingediend. Tevens is er een subsidieregeling opengesteld voor haalbaarheidsonderzoeken en energiescans.	In 2018 hebben wij met meerdere eigenaren toegewerkt om aanvragen in te dienen voor het Noord-Hollands fonds voor monumenten. Verder heeft de Loods Herbestemming ruim 35 projecten ondersteund middels advies. Wij hebben wederom de subsidieregelingen restauratie

Doel uit begroting	Activiteit coalitieakkoord	PF-houder	Reguliere activiteit	Nieuw speerpunt	Te ondernemen acties/activiteiten	Stand van zaken 2017	Stand van zaken 2019
							rijksmonumenten en duurzaam benutten uitgevoerd.
	Ten aanzien van de onderwaterarcheologie zullen wij bepleiten dat het Rijk haar verantwoordelijkheid neemt daar waar het rijkswateren betreft	Van der Hoek		X	Eind 2015 start een pilot met de RCE bij Texel. Pilot bepaalt inzet provinciale middelen vanaf 2016.	Wij hebben afgesproken de pilot onderwaterarcheologie Texel te verlengen tot 1 juli 2017 en de samenwerking ook na formele beëindiging van de pilot voort te zetten. De gemeente Texel werkt aan ruimtelijk beleid om het maritiem erfgoed op haar grondgebied beter te beschermen. Het Rijk werkt aan plannen voor de fysieke instandhouding van scheepswrakken in het Rijksmonument Burgzand Noord (Texel). Wij hebben samen met de andere kustprovincies een brief aan de minister van OC&W verzonden om het Rijk te vragen om een programmatische aanpak voor het beheer van maritiem erfgoed in de Noordzee en Waddenzee. Maritiem erfgoed is geagendeerd als thema bij de herijking van het nationale erfgoedbeleid.	In een brief over de lobby van het maritiem erfgoed aan de minister van OCW d.d. 10 mei 2017 wordt aandacht gevraagd voor een betere bescherming van maritiem erfgoed langs de Nederlandse Noordzee- en Waddenzeekust (913537/943724). In deze brief zijn concrete voorstellen voor verbetering gedaan; niet alleen over het beheer van scheepswrakken maar ook over het betrekken van vrijwilligers bij de onderwaterarcheologie. Deze lobby is succesvol geweest. De minister van OCW heeft het problematiek rondom erosie erkend en hier extra middelen voor uitgetrokken. Met welke concrete maatregelen het Rijk zal komen is vooralsnog onduidelijk maar het is door de provincie geagendeerd en er is beweging op dit vlak.
7.2.2 Draagvlak voor behoud van erfgoed versterken	Wij stimuleren dat cultureel erfgoed wordt opengesteld voor publiek	Van der Hoek	X		Programma voor publieksprojecten opgesteld en uitgevoerd in 2015 en 2016. Daarnaast zetten we onze bestaande regelingen voor restauratie en onderhoud van monumenten in.	In 2015 is in het jaar van het Europees industrieel erfgoed het Festival Industriecultuur georganiseerd in het NZKG. Deze is zeer succesvol verlopen en heeft geleid tot een onderzoek naar de mogelijkheden voor een regionaal beeldverhaal in het gebied, welke in 2017 vorm begint te krijgen. Daarnaast is in 2016 bijgedragen aan de viering van 100 jaar droge voeten naar aanleiding van de watersnoodramp in 1916. Dit publieksproject heeft meer dan 200 activiteiten opgeleverd en een bewustzijn rondom het materiële en immateriële erfgoed. Publieksprojecten zijn sinds 2017 geen onderdeel meer van ons cultuurbeleid. De regelingen voor restauratie en onderhoud zijn in 2015 en 2016 (wederom) opengesteld en zullen worden voortgezet in 2017.	In 2017 en 2018 heeft het regionaal beeldverhaal NZKG vorm gekregen gedurende ‘De Week van de industriecultuur’. Meer dan 10.000 bezoekers uit de regio waren te gast bij ruim 80 activiteiten (bedrijfsbezoeken, theater, muziek en creatieve workshops) Dit is uitgevoerd door de hiervoor opgezette Stichting Industriecultuur NZKG. Naast de provincie investeren ook de gemeenten Zaanstad, Beverwijk en Velsen in deze activiteit op basis van een meerjarenplan.

Doel uit begroting	Activiteit coalitieakkoord	PF-houder	Reguliere activiteit	Nieuw speerpunt	Te ondernemen acties/activiteiten	Stand van zaken 2017	Stand van zaken 2019
							Voor het beeldverhaal buitenplaatsen hebben we in 2018 de overdracht voorbereid van de inhoud van de provinciale site buitenplaatseninbeeld.nl naar de site van de Stichting Kastelen, Buitenplaatsen en Landgoederen zodat de informatie duurzaam kan worden ontsloten. Met een bijdrage aan het project Goudkust is ook vorm gegeven aan het regionaal beeldverhaal West-Friesland. Een basisinfrastructuur van routes en activiteiten rond 50 historische iconen ligt klaar voor het jaar van de Gouden Eeuw dat in 2019 plaatsvindt.
7.3.1 Toeristische en recreatieve benutting van erfgoed en cultureel aanbod door gebiedsgerichte samenwerking aanjagen	Wij ondersteunen de culturele en toeristische sector om de regionale kwaliteit in te zetten bij de ontwikkeling van product-marktcombinaties en het creëren van aanbod dat aansluit bij de (ruimtelijke) kwaliteit van een gebied	Van der Hoek		X	Opstellen en uitvoeren meerjarig programma regionale beeldverhalen.	In 2016 hebben we een opdracht gegeven om kansrijke beeldverhalen te onderzoeken en te adviseren over een programma 2016 – 2019. Op basis van dit onderzoek is besloten om de komende jaren specifiek in te zetten op ‘Buitenplaatsen in Beeld’ en industriecultuur in het Noordzeekanaalgebied en daarbinnen resultaten te willen behalen. Daarnaast ondersteunen we de regio West-Friesland om een beeldverhaal over het maritieme verleden te ontwikkelen alsook het programma “De Kop Werkt!” om een beeldverhaal rondom de Waddenbaai te ontwikkelen.	Zie 7.2.2. (Hierboven)
	Vanuit de gedachte ‘behoud door ontwikkeling’ willen wij forteigenaren van forten van de Stelling van Amsterdam blijven ondersteunen in hun zoektocht naar een verantwoorde (economische) ontwikkeling	Geldhof	X		In het kader van het uitvoeringprogramma Stelling van Amsterdam 2013-2016 worden ten minste 3 forten ondersteund. Voor de periode daarna wordt een nieuw uitvoeringsprogramma opgesteld.	Wij hebben afgelopen periode meerdere forten ondersteund bij hun economische ontwikkeling, waaronder de forten bij Hoofddorp, Kudelstaart en Zuidwijkermeer. Begin 2017 hebben wij een nieuw uitvoeringsprogramma voor de Stelling van Amsterdam opgesteld voor de periode 2017-2020. Een belangrijk accent daarin zijn activiteiten in het kader van de uitbreiding van de Stelling van Amsterdam met de Nieuwe Hollandse Waterlinie als werelderfgoed.	We hebben de ondersteuning van de economische ontwikkeling van de forten Hoofddorp, Kudelstaart en Zuidwijkermeer afgelopen periode gecontinueerd. Daarnaast zijn er ook nadere gesprekken gevoerd over de economische ontwikkeling van o.m. de forten Benoorden Spaarndam en Middenweg. De uitbreiding van de Stelling van Amsterdam met de Nieuwe Hollandse Waterlinie tot 1 groot werelderfgoed krijgt steeds nader vorm. Het

Doel uit begroting	Activiteit coalitieakkoord	PF-houder	Reguliere activiteit	Nieuw speerpunt	Te ondernemen acties/activiteiten	Stand van zaken 2017	Stand van zaken 2019
							nominatiedossier hiervoor is oktober 2018 door ons vastgesteld en onlangs aan UNESCO aangeboden.
7.4.1 Ondersteunen en stimuleren van bovenlokale samenwerking	Wij beëindigen de subsidies van een aantal instanties op het gebied van cultuur	Van der Hoek	X		Subsidies aan de Cultuurcompagnie en de Monumentenwacht worden in 2016 en 2017 (gedeeltelijk) afgebouwd conform de Kaderbrief 2015.	De subsidie aan Cultuurcompagnie is in 2016 afgebouwd en met ingang van 1 januari 2017 beëindigd.	De subsidie met de Monumentenwacht is met ingang van 1 januari 2019 beëindigd.
	Wij zetten in op volledige verzelfstandiging van de Cultuurcompagnie	Van der Hoek	X		Op basis van haalbaarheidsonderzoeken in 2015 wordt de verzelfstandiging van de Cultuurcompagnie vanaf 2016 uitgevoerd in samenhang met de afbouw van de subsidie.	Per 1 januari 2017 is Cultuurcompagnie gefuseerd met stichting Nationaal Museumfonds (NMF). De werkzaamheden van de Cultuurcompagnie worden per die datum voortgezet door NMF Erfgoedadvies. MOOI Noord-Holland en Stichting NMF geven nu samen invulling aan het Steunpunt Monumenten& Archeologie Noord-Holland.	MOOI Noord-Holland en Stichting NMF hebben in 2018 samen invulling gegeven aan het Steunpunt Monumenten& Archeologie Noord-Holland.
	Onze bijdrage aan het programma Cultuureducatie met kwaliteit zetten wij voort	Van der Hoek		X	Bijdrage verleend aan de uitvoering huidige programma Cultuureducatie met Kwaliteit (CMK) in 2015 en 2016. Bijdrage verleend aan het nieuw te ontwikkelen rijks programma Cultuureducatie 2017-2020, in cofinanciering met rijk en gemeenten.	In 2017 hebben wij een bijdrage verleend aan Plein C t.b.v. het programma CMK 2017-2020 in cofinanciering met rijk en 32 NH gemeenten. De 32 deelnemende gemeenten matchen gedurende de periode 2017-2020 jaarlijks € 504.119 voor de lokale programma's en de ruim 200 deelnemende scholen matchen jaarlijks € 109.830. Het Rijk matcht, via Fonds voor Cultuurparticipatie, jaarlijks € 719.415. Dit financiële resultaat vertaalt zich inhoudelijk in het gegeven dat gemeenten geld hebben voor meerjarig cultuureducatiebeleid. Die bijdrage stelt 200 basisscholen in staat om vier jaar lang cultuureducatie te implementeren in het onderwijs en projecten op school te realiseren. In totaal werken hieraan zo'n 250 culturele instellingen/kunstenaars mee.	In 2018 hebben wij aan Plein C € 250.000 verleend t.b.v. het programma CMK 2017-2020 in cofinanciering met rijk en 32 NH gemeenten. De 32 deelnemende gemeenten matchen gedurende de periode 2017-2020 jaarlijks € 504.119 voor de lokale programma's en de ruim 200 deelnemende scholen matchen jaarlijks € 109.830. Het Rijk matcht, via Fonds voor Cultuurparticipatie, jaarlijks € 719.415. Dit financiële resultaat vertaalt zich inhoudelijk in het gegeven dat gemeenten geld hebben voor meerjarig cultuureducatiebeleid. Die bijdrage stelt 200 basisscholen in staat om vier jaar lang cultuureducatie te implementeren in het onderwijs en projecten op school te realiseren. In totaal werken hieraan zo'n 250 culturele instellingen/kunstenaars mee.
	Wij onderzoeken in hoeverre de huidige provinciale bijdrage aan Probiblio toereikend is voor het	Van der Hoek		X	Onderzoek is eind 2015 afgerond. Onderzoek bepaalt inzet van provinciale middelen.	In 2015 hebben we KWINK Groep opdracht gegeven om de provinciale wettelijke taken, onze financiële bijdrage aan ProBiblio en de activiteiten van ProBiblio te onderzoeken. De conclusies van dit	Met ProBiblio zijn afspraken gemaakt over de inzet op het gebied van

Doel uit begroting	Activiteit coalitieakkoord	PF-houder	Reguliere activiteit	Nieuw speerpunt	Te ondernemen acties/activiteiten	Stand van zaken 2017	Stand van zaken 2019
	vervullen van de wettelijke taak van de provincie op het gebied van bibliotheken					onderzoek hebben geen aanleiding gegeven tot een wijziging van provinciale middelen. In het Beleidskader Cultuur 2017-2020 is daarom opgenomen dat we de provinciale middelen gelijk houden. Verder maken we met ProBiblio in het activiteitenplan duidelijkere afspraken over de uitvoering van onze wettelijke taken.	de wettelijke innovatietaak. ProBiblio concentreert zich daarbij op Toekomstbestendig Interbibliothecair leenverkeer (IBL) en twee van de vier thema's van de gezamenlijke landelijke innovatie-agenda : - Jeugd & onderwijs en - Verandering & Verbreding van de klassieke Bibliotheek. Hiermee hebben wij de doelstelling (onderzoek en eventueel aanpassen bijdrage 2017-2020 aan ProBiblio) gerealiseerd.

Bureau Energieprojecten
Inspraakpunt: Net op zee Hollandse Kust (noord) en Hollandse Kust (west Alpha)
Postbus 248
2250 AE Voorschoten

Wijk aan Zee, 17-12-2018

L.S,

Onderwerp: Bedenking Dorpsraad Wijk aan Zee tegen Net op Zee Hollandse Kust

(noord) en Hollandse Kust (west Alpha) op de onderdelen:

A. Het concept inpassingplan met voorkeursalternatief 3 (VKA 3).
B. De M.E.R.
C. De uitvoeringsbesluiten.

Inleiding:

Wij juichen het meer opwekken van groene energie ook naar de toekomst toe en kunnen ons wat dat betreft vinden in uw voorliggende plan. Echter: De Dorpsraad heeft als hoofddoelstelling: Bevordering van de leefbaarheid van Wijk aan Zee.
Het dorp ondervindt nu al veel geluidsoverlast vanaf het industrieterrein IJmond rond het staalbedrijf Tata. (Dit staat nog los van de overlast van grafietregens (onderzoek RIVM), grof stof, het hoge gehalte fijn stof en stank/geur en lichtvervuiling en geluidsoverlast van de Polderbaan). Kortom: Het dorp Wijk aan Zee heeft nu al te maken met een zeer zware milieudruk en is een van de zwaarst belaste dorpen op milieugebied van Nederland. Als belanghebbende brengen wij de volgende *zorgpunten* middels deze bedenking naar voren.

Deze bedenkingen dienen wij in gebaseerd op deze milieusituatie, op bovenstaande 3 onderdelen van deze aanvraag, omdat deze: En/of niet conform de vergunningverleningprocedure en/of zorgplicht en/of wetgeving zijn vastgesteld en deze voorliggende aanvraag onterecht zijn afgeven en deze vergunning niet verleend kan worden.

Nota bene:
Dit bezwaar is in items opgesplitst. Deze items hebben betrekking op de gehele aanvraag, ontwerp vergunning, M.E.R., uitvoeringsbesluiten en andere beschikbare documentatie. Dit alles is ca. 10.000 bladzijden. *Het is voor ons ondoenlijk, gezien de inspreektermijn, om per*

item te verwijzen naar waar dit staat in het dossier. Hier en daar zijn citaten toegevoegd met verwijzing naar de bron.

De bedenking is gericht tegen de volgende onderdelen van deze totale rapportage.

1. Voorkeurslocatie VKA 3.
2. De zorgplicht van het aanbestedende bedrijf Tennet.
3. De zorgplicht van de overheid / Beginsel behoorlijk bestuur.
4. Geluidsruimte industrieterrein IJmond.
5. Geluidsreducerende maatregelen aan de bron / transformator. 6. Aanpassing geluidscontourenkaart en/of het geluidszonemodel industrieterrein IJmond.
7. Onderliggende documentatie. 8. Cumulatie (opeenstapeling) van het geluid. 9. Vergunning Tulip Oil. 10. Toekomstige ontwikkelingen Tata Steel terrein.
11. Toekomstige ontwikkelingen in relatie met voorliggende M.E.R.
12. Toetsing geluid door zonebeheerder.
13. Richtlijnen. 14. Zichtlijn en Habitat VKA 3. 15. Metingen en maatregelen. 16. Bijlagen.

<u>Bedenkingen:</u>

1. Voorkeurslocatie VKA 3:
De uitspraak: "De keuze voor het Tata Steelterrein als voorkeurslocatie "levert relatief weinig hinder op voor de omgeving en is bovendien het goedkoopste optie voor de Tennet" . Deze besparing mag niet ten koste gaan van de leefbaarheid en gezondheid van de inwoners van Wijk aan Zee. De Dorpsraad is het dan ook niet eens met deze keuze en met deze redenatie. Wij zijn van mening dat alsnog voor locatie transformatorstation andere locaties dienen te worden onderzocht, dan wel heronderzocht, zoals bv. de locatie Kagerweg waar niemand woont.
Dit omdat Wijk aan Zee al een zwaar belast (stof / stank / geluid en recentelijk de grafietregens) woongebied is, met name ook op geluidsgebied. De overheid heeft de verplichting om de leefbaarheid in Wijk aan Zee te waarborgen en overlast te voorkomen, zoveel als mogelijke te verminderen of weg te nemen.

Het argument dat er relatief weinig hinder zal opleveren, omdat Wijk aan Zee toch al zwaar belast is vinden wij dan ook juist een geheel verkeerde redenatie. Dit is het zelfde als zeggen; 'Het is toch al een klere herrie dus dit kan er ook nog wel bij'.

Wij vragen ons dan ook af of de overheid (gemeente Beverwijk, provincie en landelijke overheid) er ook zijn voor de leefbaarheid van Wijk aan Zee, haar bewoners en de gezondheid van de bewoners.

De Dorpsraad is van mening dat er geen acceptatie kan zijn van "relatief weinig hinder" of "aanvaardbare hinder"en vind die dan ook onaanvaardbaar. Het plan paste niet in de geluidszone en is 'passend 'gemaakt'. Tevens is de DR van mening dat er maatregelen genomen moeten worden, zodat er geen enkele hinder zal zijn ook niet naar de toekomst en die verder afneemt.

Volgens de Dorpsraad voorliggend plan onjuist en/of niet zorgvuldig en/of niet conform de vergunningverleningprocedure en/of zorgplicht en/of wetgeving.
Onze conclusie is dat deze vergunning onterecht afgegeven wordt.

2. Zorgplicht bedrijf van het aanbestedende bedrijf Tennet:

- Een bedrijf heeft een zorgplicht. Deze houdt in dat een bedrijf alle negatieve gevolgen voor het milieu zoveel mogelijk moet voorkomen of anders beperken. Dit voor de volgende milieuaspecten:
- afvalstoffenbeheer
- bodemverontreiniging
- doelmatig gebruik energie
- geluidhinder en trillinghinder
- lichthinder en beschermen duisternis
- luchtverontreiniging, stofhinder en geurhinder
- risico's voor de omgeving en ongewone voorvallen
- verontreiniging grondwater en oppervlaktewater
- werking afvalwatervoorzieningen en afvalwaterbeheer
- verkeer van personen en goederen van en naar de inrichting
- onderhoud van de inrichting

Volgens de Dorpsraad heeft de aanvrager van deze vergunning niet aan haar zorgplicht voldaan, zeker niet voor wat betreft geluidhinder. Er kunnen namelijk verdergaande maatregelen dan opgevoerd genomen worden en de geluidhinder kan voorkomen worden. Dit dient onderzocht te worden.

Dit is volgens de Dorpsraad onjuist en/of niet zorgvuldig en/of niet conform de vergunningverleningprocedure en/of zorgplicht en/of wetgeving.
Onze conclusie is dat deze vergunning onterecht afgegeven gaat worden.

3. De zorgplicht van de overheid / Beginsel behoorlijk bestuur.

De Dorpsraad is van mening dat het bevoegd gezag, de overheid, ook zorgplicht heeft ten aanzien van Wijk aan Zee en haar inwoners. In ieder geval voor de milieu- aspecten die gelden als zorgplicht voor bedrijven, maar daarnaast ook voor de leefbaarheid, beperken van overlast en de gezondheid van Wijk aan Zee en haar inwoners.

De Dorpsraad is van mening dat het bevoegd gezag, de overheid, hierin sterk tekort schiet en haar taak verzaakt.

Dit is volgens de Dorpsraad onjuist en/of niet zorgvuldig en/of niet conform de vergunningverleningprocedure en/of zorgplicht en/of wetgeving.
Onze conclusie is dat deze vergunning onterecht afgegeven gaat worden.

4. Geluidsruimte industrieterrein IJmond:
De Dorpsraad is niet eens dat er geluidsruimte aanwezig was die opgevuld kan worden. Als er geluidsruimte is, moet die juist niet opgevuld worden. De bestaande milieuvergunningen moeten aangepast worden, zodat die ruimte nooit gebruikt kan worden. Zodat dit ten goede komt van de leefbaarheid van Wijk aan Zee en de overlast juist afneemt. Dit betekend o.a.: De MTG-waarden voor Wijk aan Zee herroepen en de normale wettelijke waarde van 50 dB(A) gebruiken, als grens voor geluidsvergunningen.
Met deze vergunning wordt hieraan niet voldaan, of zelfs maar een poging gedaan.

Dit is volgens de Dorpsraad onjuist en/of niet zorgvuldig en/of niet conform de vergunningverleningprocedure en/of zorgplicht en/of wetgeving.
Onze conclusie is dat deze vergunning onterecht afgegeven gaat worden.

5. Geluidsreducerende maatregelen aan de bron / transformator:
Volgens de Dorpsraad is het helemaal niet nodig om in deze vergunning toe te staan meer geluid te produceren. Er zijn mogelijkheden om het geluid bij de bron verder te reduceren of om de geluidreducerende installatie nog verder af te schermen of in hallen te plaatsen. Dit dient ons inziens opgelegd te worden en onderzocht te worden.
Daarbij is aangegeven dat deze locatie aanzienlijk goedkoper is dan andere locaties. Dat is een belangrijke reden voor het kiezen van deze locatie. Het niet nemen van geluid reducerende maatregelen is inderdaad goedkoper. Tevens heeft de aanbesteder de geluidsrapportage (rapport van Arcadis) zelf uitgevoerd. Deze rapportage is leidend geworden voor de besluitvorming van de overheden in zake geluid. Deze rapportage dient dan ook door een onafhankelijk bureau opnieuw onderzocht te worden.
De besparingen gaan ten koste van de leefbaarheid, overlast en gezondheid van Wijk aan Zee en haar inwoners.
Tevens zal Tenet waarschijnlijk subsidie krijgen, dan is het niet meer dan logisch dat voor dit "milieu project" ook geld besteed moet worden voor extra milieumaatregelen voor Wijk aan Zee en haar bewoners.

Dit is volgens de Dorpsraad onjuist en/of niet zorgvuldig en/of niet conform de vergunningverleningprocedure en/of zorgplicht en/of wetgeving.
Onze conclusie is dat deze vergunning onterecht afgegeven gaat worden.

6. Aanpassingen geluidscontourenkaart en/of geluidszonemodel industrieterrein IJmond:
Zie bijlage 1, notitie omgevingsdienst d.d. 5-10-2018 betreft "Velsen IJmond inpassing Transformatorstation op terrein Tata Industrieterrein"

De geluidscontourenkaart en of geluidzonemodel is aangepast om ruimte te maken voor deze vergunning, echter deze kaart en of geluidszonemodel zijn niet gepubliceerd en niet beschikbaar. Hier kan dan ook geen bezwaar bedenking tegen worden ingediend, of worden nagekeken of deze aanpassingen wel gerechtvaardigd/wettig zijn. Deze rapportage is dan ook wat dat betreft onvolledig. Echter op basis van deze niet openbare informatie wordt wel het besluit genomen dat er geluidsruimte is!
Ook hebben wij sterke twijfels bij het aanpassen van de geluidskaart en of geluidszonemodel, 'heel toevallig' kunnen diverse parameters in het model aangepast worden, zodat er opeens wel ruimte is voor deze vergunning. Dit heeft bij de Dorpsraad de indruk gewekt dat er ruimte gemaakt / verzonnen is om deze vergunning door te kunnen drukken.

Dit is volgens de Dorpsraad onjuist en/of niet zorgvuldig en/of niet conform de vergunningverleningprocedure en/of zorgplicht en/of wetgeving.

Tevens is de Dorpsraad van mening dat er sterke twijfel is aan de juistheid, zorgvuldigheid en betrouwbaarheid van het model. De Dorpsraad pleit hierom ervoor om dit model door een onafhankelijke expert opnieuw te laten onderzoeken en het model en alle bevindingen openbaar te maken.

7. Onderliggende documentatie:
Het is niet duidelijke of de aan deze vergunning onderliggende documenten goedgekeurd zijn, op welk moment en door wie. Ook zijn lang niet alle documenten beschikbaar, zoals het geluidszone model en de resultaten hiervan, afspraken met Tulip Oil, verder toekomstige ontwikkelingen en de afspraken daarover etc.
Al deze documenten horen onderdeel te zijn van deze concept vergunning en horen beschikbaar te zijn.
Omdat de documentatie niet volledig is, kan de ter inzage termijn en de termijn om bezwaren in te dienen nog helemaal niet gestart zijn!
We hebben begrepen dat diverse documenten mogelijk pas na de sluitingsdatum van 20-12-2018 ter inzage worden gesteld. (Zie bijlage 1 en 2).
Dit is volgens de Dorpsraad een sterk staaltje van onbehoorlijk bestuur!

Dit is volgens de Dorpsraad onjuist en/of niet zorgvuldig en/of niet conform de vergunningverleningprocedure en/of zorgplicht en/of wetgeving.
Onze conclusie is dat deze vergunning onterecht afgegeven gaat worden.

8. Cumulatie (opeenstapeling) van geluid:
De opeenstapeling van verschillende geluidsbronnen moet meegenomen worden in het beoordelen van een vergunningsaanvraag. Deze opeenstapeling moet ook doorberekend worden om het effect van die opeenstapeling duidelijk te maken.
Dat is hier niet gebeurd. Zie M.E.R. deel B H 1-10 "Leemten in kennis".

De Dorpsraad vraagt zich af hoe de conclusie genomen kan zijn dat dit binnen de "geluidsruimte" past, terwijl de opeenstapeling van de vele verschillende geluidsbronnen niet is onderzocht? Dit dient alsnog te gebeuren en opgevoerd te worden.
Deze ontwerpvergunning is dan ook niet compleet.

Dit is volgens de Dorpsraad onjuist en/of niet zorgvuldig en/of niet conform de vergunningverleningprocedure en/of zorgplicht en/of wetgeving.
Onze conclusie is dat deze vergunning onterecht afgegeven gaat worden.

9. Toekomstige ontwikkelingen Tata Steel terrein:
Zie bijlage 1, notitie omgevingsdienst d.d. 05-10-2018 betreft "Velsen IJmond inpassing Transformatorstation op terrein Tata Industrieterrein"

Volgens het geluidszone model is er geen ruimte voor toekomstige ontwikkelingen op het Tata Steelterrein omdat de geluidsruimte vol is. Dit betekent dat er geen ruimte is voor ontwikkelingen op het Tata Steelterrein, die meer geluid gaan produceren en nog meer overlast gaan geven. Dit betekent weer dat voor alle vergunningsaanvragen die nu nog ingediend worden er geen geluidsclaim kan worden gedaan en als dit wel het geval is direct als onvoldoende moeten worden afgewezen.

10. Toekomstige ontwikkelingen in relatie met voorliggende M.E.R:
In de MER zijn de voorzienbare ontwikkelingen niet meegenomen. Het is nu voorzienbaar dat er een derde aansluiting voor windmolens komt. Dit is benoemd in diverse documenten en is via de pers openbaar gemaakt. Van deze derde aansluiting is het de bedoeling dat deze bij de andere aansluitingen komt en wel ten westen daarvan, dus nog dichter bij Wijk aan Zee. Tevens is het nu voorzienbaar dat er een waterstof fabriek voor Tata komt (de zogenaamde klantaansluiting). Dit is ook uitgebreid in de pers bekend gemaakt en daar wordt nu een haalbaarheidsstudie naar uitgevoerd. Deze voorzienbare ontwikkelingen dienen alsnog te worden meegenomen in de MER en onderzocht en opgevoerd te worden.

De voorliggende M.E.R is daardoor niet volledig en zorgvuldig en dient herzien te worden naar de toekomst en net als dit plan *toekomstbestendig* te zijn.

Dit is volgens de Dorpsraad onjuist en/of niet zorgvuldig en/of niet conform de vergunningverleningprocedure en/of zorgplicht en/of wetgeving.
Onze conclusie is dat deze vergunning onterecht afgegeven gaat worden.

11. Vergunning Tulip Oil:
Zie bijlage 1, notitie Omgevingsdienst noordzeekanaalgebied (OD nzkg) van 05-10-2018, betreft "Velsen IJmond inpassing Transformatorstation op terrein Tata Industrieterrein".

Tulip Oil heeft een vergunning aangevraagd voor een gasbehandelingsinstallatie. Onderdeel van deze vergunning was een geluidsclaim van dit bedrijf. Deze vergunning is verleend mede op basis van deze claim. Aan Tulip Oil door EZK verzocht om die geluidsclaim te laten vallen. Dit is gebeurd, echter de rest van de vergunningsaanvraag blijven bestaan en zal in de toekomst gebouwd gaan worden.

Hoe realistisch is dat deze installatie geen geluid gaat maken? Waarom eerst wel en nu niet?

Volgens de Dorpsraad moet deze vergunningsaanvraag meteen afgewezen worden vanwege ontbreken van juiste de gegevens, oorspronkelijk aanleveren van onjuiste gegevens of het aanleveren van onbetrouwbare gegevens.

12. Toetsing door zonebeheerder:
"Door de zonebeheerder van het industrieterrein IJmond, de Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied, is getoetst of de geluidbelasting (langtijdgemiddelde beoordelingsniveau [LAr,LT]) van het transformatorstation inpasbaar is in de vigerende geluidzone en toelaatbare geluidbelasting bij de woningen in de zone.

"Bij deze toetsing is rekening gehouden met de cumulatie met Tata Steel en eventuele andere inrichtingen op het gezoneerde industrieterrein. "

Deze toetsing is niet bij de vergunningsaanvraag toegevoegd en kan dus niet gecontroleerd worden of bedenking tegen worden ingediend.

Dit is volgens de Dorpsraad onjuist en/of niet zorgvuldig en/of niet conform de vergunningverleningprocedure en/of zorgplicht en/of wetgeving.
Onze conclusie is dat deze vergunning onterecht afgegeven gaat worden.

13. Richtlijnen:
Hoewel misschien niet wettelijk verplichtend, hebben richtlijnen wel een doel. De NSG richtlijn is bijvoorbeeld gericht op hoorbaarheid van de hinder en klachten van laagfrequent geluid, zoals bromtonen en tonaal geluid. De Dorpsraad is van mening dat de overheid uit zorgvuldigheid (zorgplicht) *wel* deze richtlijnen moet hanteren bij het afgeven van deze en andere vergunningen.
De NSG-richtlijn wordt in dit voorliggende plan niet gehaald en voor 'het gemak' maar weggelaten. De term "aanvaarbare hinder" wordt hierbij opgevoerd.
Die hinder is voor ons **onaanvaardbaar** en de NSG-richtlijn dient dan ook leidend te zijn in deze.

De lagere overheden gaan met voorliggend plan akkoord, zoals U zult begrijpen:
Wij niet!

Dit is volgens de Dorpsraad onjuist en/of niet zorgvuldig en/of niet conform de vergunningverleningprocedure en/of zorgplicht en/of wetgeving.
Onze conclusie is dat deze vergunning onterecht afgegeven gaat worden.

14. Zicht en Habitat:
De Dorpsraad maakt zich zorgen over de leefbaarheid en het toerisme in Wijk aan Zee.
Er is maar één toegangsweg van en naar Wijk aan Zee (de Zeestraat) en Wijk aan Zee is grotendeels omringd door zware industrie.

De Toegangsweg ligt op dit moment in een groenstrook; het wordt omringd door bomen en struiken wat het zicht op een deel van de industrie installaties en andere gebouwen beperkt.

Door het verwijderen van een deel van deze groen strook en het plaatsen van hoge constructies die van de Zeestraat duidelijk zichtbaar zullen worden (zeker in de winter) zal het gevoel van leefbaarheid afnemen (want nog meer confrontatie met industrie oplevert) en dit zal mogelijk ook een negatief effect hebben op het toerisme, waar wij als badplaats eveneens afhankelijk van zijn.

De Dorpsraad is van mening dat het zicht op eventuele installatie zoveel als mogelijk weggenomen moet worden met groen en pleit ervoor om de installatie verder naar het zuiden te leggen. Zodoende hoeft er geen groen verwijderd hoeft te worden en geen habitat aangetast wordt. Tevens pleit de Dorpsraad ervoor om de installaties dieper in de grond te plaatsen, zodat deze minder hoog zijn.
Dit zal tevens een positief effect hebben op de eventuele geluidsoverlast, immers grotere afstand tot Wijk aan Zee en door het dieper plaatsen ontstaat een omringende geluidsmuur rondom de installaties. Daar kan dan ook tevens een lagere geluidswal (eventueel met dak) omheen geplaatst worden, zodat er helemaal geen geluidsoverlast van deze installaties zal zijn. Dit dient onderzocht te worden en meegewogen in het voorliggende conceptplan.

Dit is volgens de Dorpsraad onjuist en/of niet zorgvuldig en/of niet conform de vergunningverleningprocedure en/of zorgplicht en/of wetgeving.
Onze conclusie is dat deze vergunning onterecht afgegeven gaat worden.

15. Metingen en maatregelen:
Volgens de vergunning zal enige tijd na het in bedrijf gaan van de installaties geluidsmetingen worden verricht om te toetsen of aan de vergunning voldaan wordt. Het is onduidelijk volgens welke methodes, welke tijdstippen en bij welke bedrijfsbelasting gemeten zal worden. Tevens is het onduidelijk wat er zal gebeuren als niet aan de vergunning wordt voldaan en binnen welk tijdsbestek maatregelen genomen moeten worden.

De dorpsraad is van mening dat dit op voorhand duidelijk gemaakt moet worden en dat de installaties uitgeschakeld moeten worden tot de maatregelen genomen zijn en de overlast weggenomen is.

Dit is volgens de Dorpsraad onjuist en/of niet zorgvuldig en/of niet conform de vergunningverleningprocedure en/of zorgplicht en/of wetgeving.
Onze conclusie is dat deze vergunning onterecht afgegeven gaat worden.

Eindconclusie: Deze vergunning wordt ten onrechte afgeven en de aanvraag dient op onze bedenkingen te worden herzien.

Hoogachtend en met vriendelijke groet uit Wijk aan Zee,

Namens deze,

Voorzitter P.Duin Voorstraat 28A 1949BH

Secretaris T.Vos Gasthuisstraat 85 1985BB

Bijlage 1 stuk omgevingsdienst

Omgevingsdienst
noordzeekanaalgebied

Notitie

Aan:
Betreft: Velsen IJmond inpassing Transformatorstation Tennet op terrein Tata Industrieterrein IJmond

Van:
Telefoon:
E-mail:

Datum: 5-10-2018
Revisie: 0

In verband met een vergunningaanvraag door Tennet voor de inrichting "Transformatorstation Hollandse Kust Noord en Hollandse Kust West Alpha" is een zoneadvies aangevraagd. Hierover het volgende.

De geluidruimte op het industrieterrein IJmond bleek aanvankelijk onvoldoende voor het vergunnen van deze inrichting. In eerste instantie werd dat veroorzaakt door de woningen Zeestraat 335B en Zeestraat 341. Voor deze woningen bleek echter geen overgangsrecht te gelden (e-mail 24 juli 2018) en behoeven daarom geen toetsing.

Wat vervolgens resteerde was een overschrijding van de MTG-waarde van 57 dB(A) aan de Verlengde Voorstraat te Wijk aan Zee. Op deze locatie, aan de rand van de Dorpsweide, is ook vergunningpunt IP2 gelegen, verbonden aan de vergunning van Corus, het huidige Tata Steel. Op dit punt is een nachtwaarde van 47,0 dB(A) vergund (op eentiende dB in de vergunning opgenomen).
Aangevuld met het vergunde geluid voor alle overige inrichtingen op industrieterrein IJmond kan het totale vergunde geluidniveau (etmaalwaarde) op deze locatie 57,4 dB(A) bedragen. Deze waarde zou worden overschreden bij het vergunnen van het tansformatorstation.

De overschrijding werd onder anderen veroorzaakt door inrichtingen die ruimer dan vergund in het zonemodel aanwezig waren, door zachte bodemgebieden die wel aanwezig waren maar niet gemodelleerd, door inrichtingen op het terrein van Tata Steel die niet meer aanwezig zijn en door inrichtingen die thans onder de vergunning van Tata Steel opereren.

Na actualisatie van het zonemodel op deze onderdelen resteerde nog een overschrijding.

Het zonemodel bevatte ook een geluidclaim voor een gasbehandelingsinstallatie van Tulip Oil op het terrein van Tata Steel (in verband met een aanvraag uit 2016). De aangevraagde inrichting was in ontwerp vergund maar niet gebouwd of in werking.
Met het wegnemen van het geluidruimte van deze claim van Tulip Oil zou de inrichting van Tennet kunnen worden ingepast.

Aan het bevoegd gezag voor de vergunning van Tulip Oil Minister EZK) is daarom verzocht de aanvraag niet te vergunnen. Aangezien de ontwerpbeschikking al was afgegeven kon EZK hieraan geen gehoor geven.

Vervolgens is verzocht aan Tulip Oil de claim op de gasbehandelingsinstallatie te laten vervallen.

1

Inmiddels hebben zowel Tulip Oil als EZK aangegeven de geluidclaim voor een gasbehandelingsinstallatie op het kadastrale perceel HKK01E 02328G0000 in Wijk aan Zee te laten vervallen maar niet het overige deel van de aanvraag.

Een reservering in een zonemodel (zonder geluidverdeelplan) is op praktische gronden gebaseerd en heeft geen formele status. In principe geldt bij het toekennen van geluidruimte "wie het eerst komt, het eerst maalt".
De geluidclaim was nog niet omgezet in een definitieve vergunning. Daarom kan nu, mede gebaseerd op de brieven van Tulip Oil en EZK inzake intrekking van de geluidclaim, de geluidruimte voor een gasbehandelingsinstallatie in Wijk aan Zee vervallen.
Het zoneadvies van 20-1-2016 inzake de inpassing van de Gasbehandelingsinstallatie te Wijk aan Zee en de hierbij toegepaste geluidclaim in het zonemodel, wordt hierbij ingetrokken.
De geluidruimte zal worden toegekend aan Tennet ten behoeve van de inrichting "Transformatorstation Hollandse Kust Noord en Hollandse Kust West Alpha".

Deze inrichting is beschreven in akoestisch rapport van Arcadis met referentie: 079843397 F , van 31 augustus 2018. Het akoestisch model, behorende bij deze aanvraag is inmiddels opgenomen in het zonebeheermodel van industrieterrein IJmond
Met het aldus aangepaste zonemodel worden de volgende waarden berekend op de meest relevante toetspunten. (een aantal van deze punten op verzoek van Omgevingsdienst IJmond).

Naam	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Etmaal
02_A	IP 2: Dorpsweide Wijk aan Zee	5	52,9	50,8	47,4	57,4
111_A	MTG 58 Wijk aan Zee, Burg.Rothestraat 1,3,5,7	5	52,9	50,9	47,7	57,7
112_A	Wijk aan Zee (Burg. Rothestraat)	5	52,9	50,9	47,6	57,6
298_A	Zeestraat 298 geen MTG (kantoor)	5	55,7	53,6	50,2	60,2
313_A	hoek Creutzberglaan Zeeweg	5	52	49,5	46,2	56,2
W2_A	MTG 57 woning Zeestraat 212	5	53,2	50,8	47,4	57,4
ZS214a_A	Woning Zeestraat 214A	1,5	53,2	48,9	45,4	55,4

Hieruit volgt dat die inrichting "Transformatorstation Hollandse Kust Noord en Hollandse Kust West Alpha" van Tennet inpasbaar is in de geluidzonering van industrieterrein IJmond.

Voor de goede orde deel ik mee dat er op dit moment in het geluidzonemodel van industrieterrein IJmond geen geluidruimte resteert voor uitbreidingen.
Een toekomstige aanvraag voor activiteiten van Tulip Oil is naar alle waarschijnlijkheid slechts inpasbaar met ingrijpende fysieke geluidmaatregelen of met uitruil van vergunde geluidruimte.

5-10-2018

Zonebeheerder

Bijlage 2


Proximus E
06:58
63%
4
7 bericht...
Vraag geluid vergunning Tennet
Coen Eigenhuis
Gisteren
Aan: Mirjam Gosen
Details
CE
Geachte mevrouw Gosen,
Naar aanleiding van ons telefoongesprek vanochtend zal ik u, via wetransfer, het akoestisch onderzoek sturen. Het is een zeer omvangrijk document.
Op pagina 12 van het rapport staat de oorspronkelijke situatie beschreven en op pagina 13 staan de aanvullende geluid reducerende maatregelen opgenomen.
Qua handhaving op geluid heb ik het volgende te horen gekregen:
Mijn collega van handhaving geeft aan dat het geluid lastig te meten is op een gezoneerd industrieterrein in verband met het omgevingsgeluid. Door middel van een bronmeting kan berekend worden hoe dit geluid uitstraalt naar de omgeving. Dit zijn echter inderdaad, zoals u eerder aangaf, berekeningen. Ik vermoed dan ook dat het akoestisch onderzoek in de werkelijke bedrijfssituatie leidend zal worden, als hierin een overschrijding te zien is, moeten er


Proximus E
06:58
63%
4
7 bericht...
Vraag geluid vergunning Tennet
berekeningen. Ik vermoed dan ook dat het akoestisch onderzoek in de werkelijke bedrijfssituatie leidend zal worden, als hierin een overschrijding te zien is, moeten er aanvullende maatregelen worden genomen. Indien het vermoeden bestaat dat dit niet klopt, of geluidsklachten ontstaan, kunnen wij als bevoegd gezag aanvullend akoestisch onderzoek uit laten voeren.
Het document met de losse bijdrage van Tennet op de beoordelingspunten is nog niet helemaal compleet, er misten 2 punten die wel vergund zijn. Ik heb hier een extra vraag over gesteld aan de zonebeheerder en verwacht dit voor de 20ste samen met de cumulatieve berekening te kunnen leveren. Excuses voor het ongemak. Wanneer ik de gegevens binnen heb, stuur ik deze per direct naar u door.
Met vriendelijke groet,
Coen Eigenhuis
Medewerker Omgevingsrecht
odijmond
OMGEVINGSDIENST IJMOND
Postbus 325

Provincie Noord-Holland

POSTBUS 3007 | 2001 DA HAARLEM

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

Gedeputeerde Staten
Uw contactpersoon
dhr. J.W. Vonk
BEL/REE

Telefoonnummer +31235143584
vonkjw@noord-holland.nl

INGEKOMEN 19 DEC. 2018

Verzenddatum
19 DEC. 2018

Kenmerk
1154094/1154127

Uw kenmerk

Betreft: Eindrapportage Westas

Geachte leden,

Ter uitvoering van art. 167, tweede lid, van de Provinciewet (inzake de actieve informatieplicht) zenden wij u de notitie over de Ruimtelijk Economische Eindrapportage Westas en de Slotverklaring Westas toe. Via links in de notitie heeft u ook toegang tot de volledige eindrapportage en de overige rapporten die erbij horen.

Met de Ruimtelijk Economische Eindrapportage Westas sluiten de twaalf Westas-partijen, waaronder de provincie Noord-Holland, een periode af waarin door diverse partijen aan een aantal projecten is gewerkt om te verkennen op welke wijze de ontwikkeling van de Westas als 'circulaire werkplaats' van de MRA versneld kan worden en welke (ruimtelijke) randvoorwaarden daarbij relevant zijn. In de Eindrapportage wordt ingegaan op vier projecten:

- Een marktverkenning naar warmteprojecten in de Westas (trekker: Greenport Aalsmeer);
- Een onderzoek naar circulaire bouwlogistiek in relatie tot de bouwopgave in de MRA (trekker: Haven Amsterdam);
- Een afwegingskader voor circulaire gronduitgifte en circulaire ontwikkeling van werklocaties (trekker: Haarlemmermeer en SADC);
- De Ruimtelijk Economische Eindrapportage Westas (trekker: provincie Noord-Holland). De hierboven genoemde onderzoeken zijn samengevat in de ruimtelijk economische eindrapportage, zodat de eindrapportage gelezen kan worden als een synthese van alle onderzoekssporen.

De onderzoeken hebben ons veel waardevolle informatie en inzichten gebracht. In de Slotverklaring Westas zijn die inzichten op een compacte wijze samengevat en vertaald in beleidsaanbevelingen. In de bijlage kunt u kennis nemen van deze Slotverklaring. Wij zullen deze aanbevelingen meenemen in de uitwerking van de Omgevingsvisie in uitvoeringsprogramma's en de omgevingsverordening.

Tot slot informeren wij u dat de Stuurgroep Westas zichzelf heeft opgeheven in de laatste vergadering van 7 november 2018. Daarmee is een einde gekomen aan de wijze van samenwerken in de vorm van een stuurgroep met programmamanagement. Coördinatie van de Westas-

Postbus 3007
2001 DA Haarlem
Telefoon (023) 514 3143

Dreef 3
2012 HR Haarlem
www.noord-holland.nl
Kvk nummer 34362354
Btw nummer NL.0010.03.124.B.08

projecten zal verder gaan onder regie van het MRA-bureau, waarbij de provincie ook betrokken zal blijven. Het MRA-bureau zal dit nog uitwerken in een lichte samenwerkingsstructuur, waarbij de projecten naar waarschijnlijkheid zullen worden geïntegreerd in de coördinatie en uitvoering van de projecten vanuit de Actieagenda MRA, onderdeel circulaire economie.

Hoogachtend,

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,

provinciesecretaris
R.M. Bergkamp

voorzitter
J.W. Remkes

2 bijlagen:

1. Notitie Eindrapportage Westas

2. Slotverklaring Westas

1154094/1154127

Notitie Ruimtelijk Economische Eindrapportage Westas

1. Inleiding

In 2015 heeft een aantal partijen in de MRA, verenigd in de Amsterdam Logistics Board, het Manifest Westas gepubliceerd omdat zij het gebied ten westen van Amsterdam met 'Airport, Seaport, Greenport en Dataport' uitermate geschikt achtten om de circulaire economie te faciliteren. Het was een oproep aan de betrokken overheden om deze economie sneller en fysiek te faciliteren.

Naar aanleiding van het Manifest is er een Westas-coalitie[1] gevormd. Deze partijen maakten en publiceerden in 2017 het rapport Ruimtelijk-Economische Verkenning Westas (REVW) over de kansen voor een "circulaire werkplaats" en concludeerden dat in het gebied inderdaad veel potentie ligt voor een versnelling. Gedeputeerde Staten hebben op 30 mei 2017 ingestemd met de REVW. In de REVW zijn keuzes gemaakt over de Westas, zoals de keuze om te prioriteren op een aantal grondstoffenketens (in essentie bouwmaterialen, biomassa, CO_2 en warmte). Ook is met de REVW besloten om een viertal projecten verder uit te werken en daar trekkers voor te benoemen:

1. Warmteprojecten (trekker: Greenport Aalsmeer)
2. Bouwlogistiek (trekker: Haven Amsterdam)
3. Afwegingskader circulaire gronduitgifte (trekker: Haarlemmermeer en SADC)
4. Ruimtelijk economische strategie/ eindrapportage (trekker: provincie Noord-Holland).

Deze vier projecten zijn het afgelopen jaar uitgewerkt en hebben waardevolle informatie opgeleverd. Vanwege de grote hoeveelheid informatie is ervoor gekozen om alles te bundelen in de eindrapportage: de Ruimtelijk Economische Eindrapportage Westas (REEW). Deze kan gelezen worden als een synthese van alle rapporten. Deze REEW en de andere rapporten kunt u in de links hieronder inzien. In deze notitie vatten wij e.e.a. samen.

Aanvullend op de projecten hebben de Westaspartners een 'slotverklaring Westas' geschreven, met daarin de essentie van wat partijen hebben opgestoken van de Westas, samengevat in een aantal bondige overwegingen, conclusies en beleidsaanbevelingen. Het gaat dan om aanbevelingen als de verankering van de ruimtebehoefte in het planologisch instrumentarium en beleidsaanbevelingen als het versterken van knooppunten en het voeren van een slimme specialisatiestrategie. Met deze slotverklaring sluit de Stuurgroep een periode af en heeft zij een ankerpunt gecreëerd om op terug te kunnen vallen ten behoeve van de verdere ontwikkeling van de Westas.

2. Samenvatting Ruimtelijk Economische Eindrapportage Westas

Voor volledig rapport zie: Ruimtelijk Economische Eindrapportage Westas.
Trekker: Provincie Noord-Holland

2.1 Inleiding

De transitie naar een circulaire economie heeft gevolgen voor de ruimtelijke keuzes die bedrijven maken. De Ruimtelijk-Economische Eindrapportage Westas gaat over de vraag:

> *Wat zijn de ruimtelijke maatregelen die voor de Westas bijdragen aan het versnellen van de economische transitie naar een circulaire werkplaats?*

[1] Schiphol, Haven Amsterdam, Greenport Aalsmeer, AMS-IX (later Dutch Datacenter Association), SADC, gemeenten Amsterdam, Haarlemmermeer en Aalsmeer, MRA, provincie Noord-Holland en de ministeries (toen nog) EZ en I&M.

De rapportage focust op de kwantitatieve ruimtebehoefte van circulaire bedrijven en de kwalitatieve ruimtelijke randvoorwaarden voor een transitie naar een circulaire economie. De rapportage is gebaseerd op 2 deelonderzoeken:

(1) Van Ecorys naar de ruimtebehoefte van circulaire bedrijven in de MRA (met focus op de Westas), en
(2) Van Metabolic naar de ruimtelijke randvoorwaarden voor de circulaire economie in de Westas.

Uitgangspunt voor de REEW zijn de vier prioritaire stromen: bouwmaterialen, biomassa, warmte en CO_2.

Naast deze deelonderzoeken zijn de eerder genoemde onderzoeken ook bouwstenen voor de REEW:

- Van Haven Amsterdam, bouwlogistiek,
- Van Greenport Aalsmeer, marktverkenning warmteprojecten
- Van Haarlemmermeer en SADC, afwegingskader circulaire gronduitgifte.

2.2. Scope Westas

De Westas is het gebied ten westen van Amsterdam van Greenport Aalsmeer en Schiphol tot Haven Amsterdam. Het gebied telt 49 werklocaties en kenmerkt zich door de aanwezigheid van vier 'hubs': Schiphol, Haven, Greenport en datahub. Een hub is een centrale plek waar bepaalde stromen zich concentreren en op een georganiseerde wijze samenkomen, zoals verkeerstromen, goederenstromen, informatiestromen en handelsstromen.

2.3 Locatiekeuze circulaire bedrijven

Evenals in de lineaire economie zal een circulaire economie pas tot ontwikkeling komen als bedrijven op basis van een sluitende business case kunnen produceren. De locatie voor een bedrijf is daarbij een belangrijke variabele. Voor een circulair bedrijf zijn – vanuit het perspectief van bedrijfsprocessen – voor de locatiekeuze o.a. de volgende aspecten belangrijk:

- waar bevinden zich de grondstof- c.q. reststromen,
- waar bevinden zich toeleveranciers en afnemers,
- welke faciliteiten zijn er voor opslag en transport, en
- welke kennis is beschikbaar en wat is het organisatievermogen van de betrokken partijen.

In een circulaire economie veranderen de productieketens en dat kan invloed hebben op de vestigingsplaatskeuze van bedrijven. Die productieketens kunnen regionaal gesloten worden, of nieuwe ketens ontstaan op basis van internationale verwaarding van reststromen. Een voorbeeld op de Westas is de grootschalige verwerking van buitenlands afval, waaronder biomassa bij Afval Energie Centrale (AEB) in Amsterdam.

Belangrijke ruimtelijke randvoorwaarden voor vestiging van circulaire bedrijven zijn: (a) de fysieke ruimte, (b) de milieuruimte, (c) bovengrondse infrastructuur en (d) ondergrondse infrastructuur.

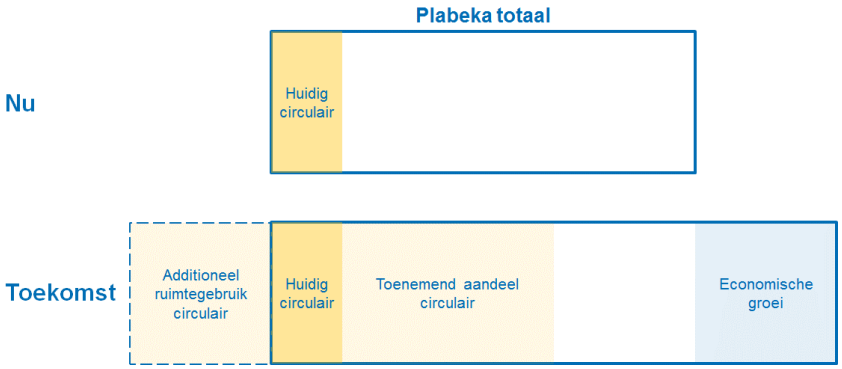
2.4 Ruimtebehoefte van een circulaire economie in de Westas

Ecorys heeft onderzocht wat de ruimtevraag is voor circulaire activiteiten voor de 4 onderscheiden stromen (biomassa, bouwmaterialen, warmte, CO_2) tot 2040. Bij het onderzoek zijn drie categorieën in de ruimtebehoefte onderscheiden:

1. De totale huidige en toekomstige ruimtevraag door economische groei. Uitgangspunt is het WLO-scenario Hoog. Deze ruimtevraag is vastgesteld op basis van het Plabeka-onderzoek Vraagraming in de MRA (2016, ook door Ecorys).

2. Het aandeel van de circulaire economie voor de vier stromen in de totale ruimtevraag, huidig en in de toekomst. Dit is berekend op basis van onderzoek door Circle Economy voor Amsterdam en de MRA naar het huidige aantal circulaire banen in de MRA. Deze cijfers – inclusief de groeiverwachting – zijn verder uitgewerkt op basis van de Plabeka-methodiek.
3. Tot slot is via interviews en aanvullend onderzoek een kwalitatieve schatting gemaakt van de te verwachten additionele ruimtevraag van nieuwe circulaire activiteiten. Dit is vooral een kwalitatieve analyse waar de onderzoekers op basis van interviews en literatuurstudie de voornaamste ontwikkelingen in kaart hebben gebracht.

Het model is samengevat in onderstaand schema, waarbij alles binnen de blauwe kaders de ruimtebehoefte is die in 2016 door Plabeka is berekend voor de reguliere economie tot 2040.



Momenteel wordt 100 ha bedrijventerrein gebruikt voor circulaire activiteiten voor de 4 stromen (donkergeel in het schema), dat is 7% van het totale ruimtebeslag op ('droge') bedrijventerreinen. In de toekomst, bij de veronderstelling dat het lukt om de rijksdoelstelling van 50% circulariteit in 2030 en 100% in 2050 te halen, zal dit groeien naar 690 tot 790 ha binnen het huidige areaal, ongeveer 60% van de huidige locaties (lichtgeel in het schema). Dat wordt dus opgevangen binnen de huidige beschikbare ruimte en plancapaciteit. De onderzoekers hebben daarnaast een additionele ruimtebehoefte berekend van 100 tot 165 ha tot 2040, die niet binnen de huidige plancapaciteit beschikbaar is:

Waardeketen	**Additonele ruimtevraag**
Biomassa	50 tot 75 ha
Bouw- en sloop	30 tot 50 ha
Warmte	10 tot 20 ha
CO2	10 tot 20 ha
Totaal	**100 tot 165 ha**

Samenvattend zijn er voor de vier waardeketens de volgende ruimtelijke verwachtingen:

- Voor biomassa liggen kansen vooral in de Haven en Greenport, in nabijheid van biomassa bronnen en met voldoende milieuruimte en mogelijk ook kaderuimte. Ruimtebehoefte is zo'n 50 tot 75 ha.
- Voor de bouw zal een centraal materialencluster hoogstwaarschijnlijk in de haven terechtkomen, ook gelet op de benodigde milieuruimte. Kleinere regionale marktplaatsen ontwikkelen zich vooral in de buurt van verstedelijkte gebieden. De ruimtebehoefte is zo'n 30 tot 50 ha.
- De warmteketen ontwikkelt zich rond een backbone structuur. De verwachting is dat deze zich gefragmenteerd ontwikkelt op basis van lokale kansen. De ruimtebehoefte is zo'n 10 tot 20 ha. Goede ondergrondse infrastructuur is van belang.

- Voor CO_2 is OCAP nu de backbone, maar er zal een distributienetwerk ontstaan die haven, Tata Steel en gebruikers aan elkaar verbindt. Toekomstige toepassingen komen in de industriële delen van de regio terecht (Tata, Haven, AEB). De ruimtebehoefte is zo'n 10 tot 20 ha.
- De verwachting is dat in de haven zo'n 30 ha vrij komt door teruglopende activiteiten op gebied van kolenoverslag. De bestaande capaciteit voor fossiele brandstoffen zal waarschijnlijk worden ingenomen door biofuels. De vrijkomende ruimte is onvoldoende om de totale additionele ruimtevraag van 100-165 ha op te vangen. De druk op het havengebied (ook gelet op transformatieopgaven) zal toenemen.

NB: Het Platform Noordzeekanaalgebied heeft de Ontwikkelstrategie Energietransitie NZKG opgesteld, waarin ook is ingegaan op de ruimteclaim van circulaire bedrijvigheid, specifiek voor het NZKG-gebied. Beide processen zijn op elkaar afgestemd en uit beide sporen blijkt dat circulaire bedrijven (milieu)ruimte nodig hebben. In de implementatie van deze Ontwikkelstrategie Energietransitie wordt uitgegaan van 80 ha voor het NZKG-gebied.

2.5 Kwalitatieve ruimtelijke randvoorwaarden voor de circulaire economie in de Westas
Metabolic heeft voor bouw- en sloop, biomassa, warmte en CO_2 in kaart gebracht hoe de 'circulaire waardeketen' kan worden gesloten en welke ruimtelijke consequenties dit heeft. Anders gezegd: welke nieuwe relaties tussen onderdelen van de productieketen ontstaan er, als het proces niet lineair maar circulair georganiseerd is en wat betekent dit voor het ruimtegebruik? Metabolic ziet binnen deze vier stromen een aantal nieuwe circulaire waardeketens of kernactiviteiten ontstaan. Voor 12 van die ketens is uitgezocht wat de transportkosten (economische drempelwaarde) en CO_2-uitstoot (ecologische drempelwaarde) van dat transport zijn bij verschillende afstanden. Vervolgens is de vraag gesteld wat idealiter de beste locatiekeuze zou zijn voor onderdelen van deze productieketen.

Uit het onderzoek komt dat de ideale plaats voor de verwerking van reststromen in een circulaire economie niet per definitie is gekoppeld aan de geografische scope van de Westas of zelfs de grenzen van de Metropoolregio Amsterdam. Een algemene conclusie is dat de economische drempelwaarde in afstand veel nabijer ligt dan de ecologische (d.w.z. CO_2) drempelwaarde. In andere woorden, de grens voor de haalbaarheid van het 'sluiten van ketens' wordt vooral bepaald door de transportkosten (economisch argument), niet zozeer de CO_2 uitstoot. Daaruit volgt ook dat het regionale schaalniveau (de Westas) niet noodzakelijk het ideale schaalniveau is voor circulaire ketens, want het is haalbaar om op een groter schaalniveau (dit is wel ketenafhankelijk) ketens te sluiten. Samenwerking tussen regio's, misschien ook landen, is nodig gegeven het karakter van ketens. De verschillen tussen werklocaties binnen de Westas zijn minder relevant en het gaat het juist om verschillen tussen de Westas als vestigingsregio en andere regio's in Nederland en Europa.

De resultaten vertalen zich in een ruimtelijk-economische strategie die zich richt op het optimaliseren van de 'regionale binding' en de 'lokale voedingsbodem'. Met de 'regionale binding' wordt aangegeven of op basis van transportkosten en emissies activiteiten regio gebonden zijn. Met 'lokale voedingsbodem' wordt bedoeld dat (nieuwe) kernactiviteiten in de waardeketen eerder in de regio zullen plaatsvinden op basis van de reeds bestaande activiteiten in de regio.

Uit het onderzoek blijkt dat een groot aantal economische activiteiten zich al in de Westas bevinden die als 'lokale voedingsbodem' kunnen fungeren voor toekomstige circulaire activiteiten. Ook blijkt dat voor de 12 circulaire kernactiviteiten geldt dat tot 50% van de gerelateerde economische activiteiten al aanwezig zijn op de Westas. De regionale 'voedingsbodem' voor circulaire economische clusters is dus aanwezig in de Westas.

Meer algemeen vraagt de circulaire economie, en met name circulaire industrie, milieuruimte. Denk daarbij als voorbeeld aan de grootschalige opslag en verwerking van bouwmaterialen uit sloop (overlast van stof, geluid, voertuigbewegingen, veiligheid). De beschikbaarheid van milieuruimte wordt des te meer urgent als de circulaire economie op het punt komt om op te schalen. Tegelijkertijd zijn er in de Westas grote plannen met betrekking tot woningbouw waarbij naast verdichting ook uitbreiding van stedelijk gebied is voorzien (voorbeeld Havenstad). Indien de Westas zowel een functie als circulaire werkplaats wil ontwikkelen, en tegelijkertijd de geplande woningbouw wil bewerkstelligen, kunnen beide doelen elkaar in de weg zitten vanwege de milieuruimte. Met name voor de verwerking van materiaalstromen met een lage transport drempel (waarbij nabijheid dus cruciaal is) is het belangrijk in gebieden aan de rand van de stad ruimte te reserveren voor verwerking: denk aan beton en andere reststromen uit de bouw, de grootschalige verwerking van biomassa, en de warmteketen.

2.6 Warmteprojecten
(Trekker: Greenport Aalsmeer. Voor volledige rapportage, zie link.)

In opdracht van Greenport Aalsmeer heeft Bloc een marktconsulatie uitgevoerd naar de (business-to-business) kansen voor warmteprojecten op de Westas. Zowel voor de circulaire economie als de energietransitie geldt dat het benutten van restwarmte uit de verschillende gebruiksfuncties in de regio een grote rol kan krijgen. Sleutel voor duurzaam warmtegebruik kan de cascadering van warmte zijn. Door (rest)warmte uit verschillende bronnen met verschillende temperaturen te koppelen aan verschillende afnemers, ontstaat een netwerk waarbij warmte steeds weer hergebruikt wordt. De Westas is hiervoor een kansrijk gebied vanwege de verwevenheid in het ruimtegebruik van kantoren, datacenters, glastuinbouw en de luchthaven. Ook in de haven is dit zichtbaar. Bloc heeft een aantal concrete cases verder onderzocht. Voor elk van deze cases hebben partijen aangegeven samen te willen werken voor een vervolg en te komen tot een uitgewerkt projectvoorstel. De onderzochte cases zijn:

1. *Warmte Schiphol Zuid*
   Aan zuidkant Schiphol zijn enkele warmteprojecten in ontwikkeling. Meerlanden en Samen Warm ontwikkelen een warmtenet vanuit de bestaande biovergister van Meerlanden naar de kantoren op Schiphol Rijk. De retourwarmte kan worden geleverd aan lokale tuinbouwbedrijven. De datacenters in het gebied zijn geïnteresseerd om dit warmtenet uit te breiden indien een aansluiting kan worden gemaakt met de restwarmte van de datacenters. Koeling voor de datacenters zou kunnen vanuit de ruwwaterleiding van Waternet. Aansluitingen op tuinbouwbedrijven in de Schinkelpolder en PrimA4a en mogelijke ook voor kantoren en bedrijven lijken dan mogelijk. De beoogde vervolgstap is het uitwerken van het ontwikkelplan.

2. *Biomassa omgeving N201*
   Meerlanden, Wagro, de Greenport Aalsmeer en Royal FloraHolland willen samen een nieuwe lokale hoogwaardige biomassa centrale realiseren. Op dit moment wordt ca. 45.000 ton (laagwaardige) biomassa uit de Greenport Aalsmeer en ca. 10.000 ton biomassa van Flora Holland gecomposteerd op verschillende locaties terwijl daar nauwelijks markt voor is. Tuinders betalen nu voor het afvoeren en composteren. Met een andere aanpak krijgt deze afvalstroom waarde, waar de tuinder van profiteert. In combinatie met biomassastromen zoals horeca reststromen van Schiphol kan een nieuwe biomassa locatie van tussen de 70 en 100 Kton worden gerealiseerd in de regio. De beoogde vervolgstap is het uitvoeren van een haalbaarheidsstudie.

3. *Warmte Haarlem en omgeving*
   De afgelopen maanden hebben gesprekken met mogelijke ketenpartners voor een duurzaam

warmtenet voor de regio Haarlem plaats gevonden. Deze partijen hebben een visie en strategie op een regionaal duurzaam warmtenet opgesteld. Vertegenwoordigers van de gemeente Haarlem, het Hoogheemraadschap van Rijnland, SADC, de Provincie Noord-Holland, DDA, Waternet, Green IT en BLOC (mede namens de Greenport Aalsmeer) zien kansen om restwarmte uit datacenters vanuit de Waardepolder en Polanenpark te benutten voor o.a. stadswarmte in Haarlem. Haarlem, het Hoogheemraadschap Rijnland en SADC hebben financieel commitment gegeven voor een vervolg. De beoogde vervolgstap is het opstellen en uitwerken van het ontwikkelplan.

Er wordt momenteel met de provincie Noord-Holland overleg gevoerd over het vervolg van deze drie projecten. Het gaat dan om financiële ondersteuning om het proces verder op de rails te krijgen in de vorm van een voorstel voor een business case.

2.7 Bouwlogistiek
(Trekker: Haven Amsterdam. Voor volledig rapport, zie link).

In opdracht van Haven Amsterdam hebben TNO en EiB (Economisch Instituut voor de Bouw) een quick scan uitgevoerd over de impact van de realisatie van de bouwopgave in de MRA op bouwmaterialenstromen, ruimtegebruik en transportbewegingen. Hierbij is specifiek gekeken naar beton, bakstenen en puin, met focus op de Westas. Naast het realiseren van de bouwopgave met de huidige technieken, is er in het onderzoek ook gekeken naar een aantal circulaire alternatieven, te weten, meer hergebruik van bestaande casco's en meer demontabel bouwen.

Resultaten onderzoek
De verwachting is dat de bouwintensiteit in de MRA hoog zal blijven. Het aantal sloopprojecten zal verder toenemen door de veroudering van de gebouwen binnen de MRA. Het verwerken van de vrijkomende materialen zal de grootste impact hebben op de ruimtebehoefte t.o.v. de huidige periode.

Het aanbod van bouwmateriaal uit sloop dekt maar beperkt de vraag naar bouwmaterialen. Ondanks de flinke toename van secundaire materialen de komende decennia, is dit maximaal 25% van de totale vraag naar bouwmaterialen in de MRA, bij een maximale inspanning. Met de huidige stand van de technologie zijn de sloopmaterialen ook nog maar beperkt hoogwaardig opnieuw te gebruiken, nog los van de vraag of het hoogwaardig inzetten van secundaire bouwgrondstoffen altijd milieuwinst oplevert t.o.v. een primair alternatief. Circulair bouwen kan dus niet alleen met het inzetten van secundaire bouwgrondstoffen. De onderzoekers hebben ook een scenario opgenomen waarin casco's in de MRA worden hergebruikt i.p.v. gesloopt. Dit zou een significante impact kunnen hebben op de benodigde bouwgrondstoffen en ruimtebehoefte.

Om ervoor te zorgen dat op de langere termijn bouwmaterialen gemakkelijker hoogwaardig kunnen worden hergebruikt, moeten primaire grondstoffen dusdanig worden ingezet dat deze bij hergebruik in de toekomst wel hoogwaardig kunnen worden hergebruikt. Dit vraagt om innovaties in bouwprocessen, materialen en technieken. In het onderzoek is een scenario opgenomen waarin 'demontabele bouw' de standaard is. In praktijk zou dat betekenen dat er meer met prefab wordt gewerkt waarvan de verschillende elementen op de lange termijn weer gemakkelijker kunnen worden hergebruikt. Dit zou vragen om meer ruimte en transport op de korte termijn vanwege de vervaardiging en het transport van prefabbouwelementen.

2.8 Afwegingskader circulaire gronduitgifte en werklocaties
(Trekker: Haarlemmermeer en SADC. Volledig rapport zie link).

Het afwegingskader circulaire gronduitgifte en werklocaties heeft als doel om te komen tot een dynamische gronduitgiftestrategie die de kloof tussen ambitie en wat ruimtelijk mogelijk en financieel haalbaar is bij de ontwikkeling van een werklocatie, zo veel mogelijk te overbruggen.

In de Westas zullen de komende jaren nog veel gronden worden uitgegeven. Er zijn 49 werklocaties geïdentificeerd in de nabijheid van de Haven Amsterdam, Schiphol en Greenport Aalsmeer. Een twintigtal van deze locaties is (deels) nog in uitgifte. Het gaat om zeker 500 tot 1.000 kavels die nog uitgegeven worden; een gebied vergelijkbaar met de binnenstad van Amsterdam. Bij de ontwikkeling van een locatie geven gebiedsontwikkelaars (dit betreffen meerdere Westas partners) ongeveer 60% van de grond in de Westas die zij ontwikkelen uit aan eigenaren/ ondernemers. De gebiedsontwikkelaar zorgt voor de planvorming en inrichting van de openbare ruimte. De eigenaren en ondernemers zijn verantwoordelijk voor de investeringen in gebouwen, de exploitatie en het hergebruik of sloop aan het einde van de levenscyclus. Dit betekent dat als de Westas partners hun werklocaties circulair willen ontwikkelen, zij moeten samenwerken om dit doel te bereiken.

Werklocaties verschillen wezenlijk van woongebieden in de zin dat de levenscyclus korter is. In tegenstelling tot woningbouw, blijft de termijn waarop materialen vrijkomen voor hergebruik in zicht. Daarnaast is de kans dat er daadwerkelijk transformatie plaats gaat vinden ook groot. De korte levenscyclus van werklocaties maakt dat de urgentie hoog is om op basis van circulaire principes te sturen op multicycliteit van werklocaties.

Vaak hebben gebiedsontwikkelaars binnen de kaders van het ruimtelijk-economisch beleid grote ambities die in de praktijk niet altijd ruimtelijk realiseerbaar zijn, of financieel haalbaar. Dit geldt zeker ook voor de circulaire ambities. Het onderzoek maakt inzichtelijk welke investeringen en welk ruimtebeslag gemoeid zijn met de ambitie om een werklocatie circulair te ontwikkelen. Dit onderzoek laat ook zien dat er een forse prijskaart hangt aan circulair ontwikkelen. Dit kan deels worden opgelost door het voeren van een de gronduitgifte strategie. Het is echter helder dat dit geen volledige oplossing kan zijn. Zonder ingrepen op Rijksniveau (vgl. Klimaattafels) lijkt het onhaalbaar om het hoogste ambitieniveau voor alle werklocaties op de Westas te realiseren.

Er is met het afwegingskader een herhaalbare methode ontwikkeld, waarmee per werklocatie passende, realistische én ambitieuze doelstellingen worden opgesteld, op basis van een stromen-, ruimtelijke en financiële analyse. Aan deze doelstellingen worden vervolgens concrete maatregelen gekoppeld op gebieds- en kavel/gebouwniveau. Op basis hiervan wordt een circulair gebiedsplan gemaakt.

SADC zal rondom dit afwegingskader een evenement organiseren in de Week van de circulaire economie in januari 2019 en wil dit kader in de praktijk toetsen bij haar ontwikkelingsactiviteiten.

2.9 Conclusies

Samenvattend kunnen uit de REEW de volgende conclusies worden gehaald:

1. De transitie naar een circulaire economie heeft urgentie en alle tekenen wijzen erop (zie bijvoorbeeld de maatschappelijke discussie over klimaat en energietransitie) dat het urgentie zal blijven houden voor de komende decennia. Wil circulaire economie echt impact krijgen conform de ambities van partijen, dan is opschaling nodig.
2. Circulaire economie is weliswaar zeer duurzaam, maar niet per definitie schoon en kleinschalig. Circulaire economie heeft fysieke ruimte nodig (zo'n 100-165 ha extra in de Westas) en vooral ook: milieuruimte. Dit is vooral nodig bij opschaling. In de Westas is die ruimte bijna alleen in de Haven van Amsterdam c.q. het Noordzeekanaalgebied aanwezig. Maar er is concurrentie met andere ruimteclaims, waarvan sommige ruimteclaims botsen met milieuruimte voor (circulaire) industrie.

3. Circulaire economie vraagt ook om een andere instelling bij ontwikkelen (bouw) en vergunningverlening: meer flexibiliteit en minder bouwen ‘voor de eeuwigheid’. Dat vraagt ook om een houding van alle partijen om meer onzekerheid te accepteren voor de langere termijn.
4. Circulaire economie en energietransitie zijn nauw aan elkaar verbonden. Circulaire economie vraagt ook veel (duurzame) energie en een netwerkinfrastructuur (boven- en ondergronds). Circulaire economie kan bijdragen aan energietransitie bijvoorbeeld via warmtenetten, nuttig inzetten van CO_2 en de productie van synthetische brandstoffen. Beide zien het Noordzeekanaalgebied als meest geschikte plek om de transitie te accommoderen.
5. Het besef dat circulaire economie (milieu)ruimte nodig heeft, vraagt ook om een zorgvuldige stedelijke planning. Ruimte bieden aan circulaire economie en de circulaire industrie is in het belang van de duurzame stad. De organisatie van de logistiek is daarbij een belangrijk element.
6. De Westas is voor een aantal ketens niet noodzakelijk de geografische schaal waarop de keten (circulair) georganiseerd moet worden. Sommige ketens (bv. bouwmaterialen, metalen, plastics, etc.) kunnen heel goed op de schaal van de MRA, de Randstad, Nederland of zelfs veel groter dan dat georganiseerd worden. Andere ketens (bv. warmte, beton, CO_2) kunnen beter wel lokaal of regionaal opgepakt worden.
7. De Westas is wel een omgeving waar een goede voedingsbodem ligt: bedrijven en clusters die betekenis hebben in een circulaire economie zijn aanwezig, er zijn veel circulaire initiatieven, er is door de aanwezigheid van het stedelijk gebied veel marktpotentie, en de combinatie stad en groot industriegebied met milieuruimte biedt goede kansen.
8. Om verder te komen met de circulaire economie zou de regio zich moeten specialiseren op bepaalde kernactiviteiten, maar wel op basis van datgene waar een goede uitgangspositie ligt. Zorgen voor voldoende volume, voldoende stromen, en voldoende kennis daarvoor. En niet alles willen accommoderen, want voor sommige stromen zijn misschien andere regio’s beter uitgerust. Het kan zijn dat hiervoor ketens internationaal gesloten moeten worden om voldoende massa te creëren. Door bv. import van restmaterialen elders en benutting van die materialen in onze regio.

3. Vervolg van de Westas

De programmastructuur van de Westas, onder leiding van de provincie Noord-Holland, is per november 2018 beëindigd. De Stuurgroep heeft zichzelf opgeheven. De Westas-samenwerking heeft in de periode 2016-2018 de nodige onderzoeken opgeleverd en heeft daarmee veel waardevolle kennis opgebracht. Er is een goede samenwerking tot stand gekomen en projecten komen eenvoudiger van de grond. De opgave is nu om die kennis en samenwerking om te zetten in concrete uitvoeringsprojecten. De kennis wordt verankerd in de nieuwe, lichtere samenwerkingsstructuur onder regie van het MRA-bureau. Het MRA-bureau beoogt de kansrijke Westasprojecten te integreren in de werkverbanden die reeds bestaan in het kader van de Actieagenda MRA, waaronder de acties 4.1 t/m 4.7 betreffende circulaire economie. Daarbij is de provincie Noord-Holland ook betrokken. Daarnaast kan de provincie op projectniveau, een voorbeeld is het vervolg op de warmteprojecten, overwegen om een bijdrage te leveren.

1154094/1154127

Slotverklaring circulaire Westas

De samenwerkende partijen[1] in het Westasverband hanteren de volgende uitgangspunten en komen tot de volgende beleidsaanbevelingen voor de transitie naar een circulaire economie in de Metropoolregio Amsterdam.

Overwegingen

1. Circulaire economie en klimaat- en energietransitie zijn blijvende thema's en zullen alleen maar in relevantie toenemen. Ze zijn daarom uitgangspunt voor de ruimtelijke ontwikkeling van de regio. Dit blijkt o.a. uit de vele initiatieven in de maatschappij, uit nieuwe regelgeving en het landelijk klimaatakkoord.

2. De circulaire economie is niet noodzakelijk kleinschalig, schoon en stil en vraagt daarom om voldoende fysieke- en milieuruimte, zeker als de circulaire economie gaat opschalen zoals de ambitie van partijen is. De industriegebieden, die momenteel soms als een probleem nabij verstedelijkt gebied worden gezien, is echter ook de oplossing voor de circulaire economie.

3. Daarbij gaat circulair ontwikkelen over flexibiliteit en adaptief ontwerp, en is het minder gericht op lange termijn zekerheden en lange levensduur van het gebouw. Dit vraagt om een andere wijze van ontwerp, ontwikkeling en vergunningverlening.

4. Circulaire economie vereist relatief meer logistieke ruimte dicht bij de stad vanwege de lokale verwerking nabij de stedelijke bron. En de benodigde ruimte is maar beperkt mengbaar met andere stedelijke functies. Dit geldt met name voor circulaire bedrijven die veel milieuruimte nodig hebben. Willen wij onze ambities waarmaken richting een circulaire economie dan moet deze schaarse 'vrije' ruimte geborgd worden.

5. De circulaire economie vraagt energie. De energietransitie is daarom een onlosmakelijk onderdeel van de circulaire economie. Daarvoor is een boven- en ondergrondse infrastructuur cruciaal. Het Noordzeekanaalgebied zal de ruimteclaims voor de energietransitie moeten opvangen. De circulaire economie heeft in het verlengde hiervan baat bij de aanwezigheid in het NZKG-gebied van de al aanwezige boven- en ondergrondse infrastructuur (elektriciteit, warmte, CO2).

6. De wens om te komen tot een symbiose van stad en industrieel gebied noodzaakt tot zorgvuldige stedelijke planning, die rekening houdt met de toekomstige vraag naar bedrijvenlocaties. Naast nieuwe bedrijvigheid moet er ook voldoende ruimte zijn voor de groei van bedrijven. Dit geldt zowel voor bestaande gebieden als nieuwe locaties. De doorontwikkeling en schaalvergroting van succesvolle circulaire verdienmodellen zijn niet altijd het NZKG gebonden, maar kunnen in de gehele MRA of zelfs landelijk een plek krijgen.

7. De Westas is een goede vestigingsomgeving voor circulaire bedrijven. Dit komt vooral vanwege de bedrijven en clusters die hier al aanwezig zijn en basis kunnen zijn voor het sluiten van circulaire waardeketens. Het gebied heeft daarvoor belangrijke eigenschappen: de relevante expertise bij bedrijven

[1] Provincie Noord-Holland, gemeenten Amsterdam, Haarlemmermeer en Aalsmeer, Schiphol, Haven Amsterdam, SADC, Greenport Aalsmeer, ministeries van EZK en I&M, en MRA.

en onderwijsinstellingen en de aanwezigheid van stedelijke gebieden in hogere dichtheden die zorgen voor omvangrijke reststromen en personeel.

8. De regio kan bewuste keuzes maken voor bepaalde circulaire kernactiviteiten. Het sluiten van circulaire ketens is mede afhankelijk van productiemethode en transportkosten. De optimale schaal daarvoor kan ook liggen op bovenregionaal en zelfs internationaal niveau, en is niet beperkt tot de Westas.

9. De hierboven genoemde uitgangspunten zouden meegewogen moeten worden met de overige belangen in de regio.

De Westas-partijen stellen daarom voor dat de regio toekomstige circulaire bedrijvigheid kan faciliteren door de volgende beleidsaanbevelingen in acht te nemen op de volgende thema's:

1. Het zorgen voor voldoende aanbod van fysieke bedrijvenlocaties voor circulaire economie en daarbij voor voldoende milieuruimte die nodig is voor de opschaling van de circulaire economie.
2. Het zorgen voor een toekomstbestendige infrastructuur met voldoende capaciteit en beschikbaarheid van logistieke – boven- en ondergrondse – netwerken.
3. Het versterken en uitbouwen van de circulaire waardeketens, regionaal en (inter-)nationaal, en het internationaal profileren van de regio als vestigingsplaats voor circulaire bedrijven.

Ad 1 beleidsaanbevelingen bij thema:
Het zorgen voor voldoende aanbod van fysieke bedrijvenlocaties voor circulaire economie en daarbij voor voldoende milieuruimte die nodig is voor de opschaling van de circulaire economie:

1. Partijen spannen zich in om de overgang van lineaire naar circulaire bedrijvenlocaties te faciliteren (van de huidige 7% van locaties naar 60% van de locaties voor de 4 stromen bouw, biomassa, warmte en CO2) door te zorgen voor voldoende milieuruimte op *bestaande* locaties.
2. Partijen spannen zich ervoor in dat voldoende uitgeefbare grond beschikbaar is in de juiste milieucategorieën voor de *additionele* vraag.
3. Partijen kunnen zich inspannen voor de modernisering van het beleid rond veiligheid, stank en overlast, zodat dicht bij stedelijk gebieden circulaire productie mogelijk is zonder dat dit ten koste gaat van het wonen of het leefklimaat in het algemeen. Het tijdig afstemmen van uitgangspunten, ook bij de ontwikkeling van nieuwe woongebieden, is daarvoor cruciaal.

Ad 2 beleidsaanbevelingen bij thema:
Het zorgen voor een toekomstbestendige infrastructuur met voldoende capaciteit en beschikbaarheid van logistieke – boven- en ondergrondse – netwerken:

4. Partijen kunnen onderzoeken op welke wijze een integrale planning van (nieuwe) warmte-, elektriciteits- en CO2 infrastructuur zorgt voor voldoende beschikbaarheid van energie- en grondstoffen voor circulaire productie, bijvoorbeeld in verband met de tafels voor Energie en de regionale klimaattafel industrie NZKG.
5. Gemeenten en gebiedsontwikkelaars kunnen voor de hotspots een stimulerend vestigingsbeleid voeren. Hotspots zijn de knooppunten voor boven- en ondergrondse infrastructuur en bestaande clusters rond AEB, Biopark, Prodock, Sloterdijken en de Nuoncentrale. Het gaat daarbij zowel om nieuw uit te geven kavels als bestaande kavels.

Ad 3 beleidsaanbevelingen bij thema:
Het versterken en uitbouwen van de circulaire waardeketens, regionaal en (inter-)nationaal, en het internationaal profileren van de regio als vestigingsplaats voor circulaire bedrijven:

6. In bestemmingsplannen kan flexibiliteit geboden worden voor circulaire startups om binnen een periode van 5 tot 10 jaar aan de eisen van het bestemmingsplan te voldoen.
7. De overheden kunnen overwegen om o.a. in omgevingsvisies en bestemmingsplannen een stimulerend vestigingsbeleid te voeren voor de vestiging van circulaire bedrijven.
8. De logistieke hubs, Port of Amsterdam, Schiphol, Greenport Aalsmeer en Dataport/DDA zetten zich in om de internationale positie van de Westas te versterken als circulaire vestigingslocatie en met name die bedrijven aan te trekken die bepalend zijn voor de circulaire waardeketen.

Provincie Noord-Holland

POSTBUS 3007 | 2001 DA HAARLEM

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

INGEKOMEN 12 DEC. 2018

Gedeputeerde Staten

Uw contactpersoon

dhr H.J. Geertsema

BEL/IOT

Telefoonnummer +31235143086

geertsemah@noord-holland.nl

Verzenddatum

12 DEC. 2018

Kenmerk

1153882/1153883

Uw kenmerk

Betreft: financiële bijdrage OV-knooppuntontwikkeling Heerhugowaard

Geachte leden,

Op 13 november 2017 bent u door middel van een PS-voordracht geïnformeerd over de achtergrond, doelstellingen en stand van zaken van het provinciale programma OV-knooppunten. Tevens bent u inhoudelijk geïnformeerd over corridors/knooppunten en de opgaven die daar spelen. U heeft naar aanleiding hiervan het besluit genomen extra middelen beschikbaar te stellen voor het programma (tot een totaalbedrag van € 16,75 mln.). Ook heeft u aangegeven dat iedere aanvraag tot provinciale cofinanciering van een knooppunt ter kennis moet worden gebracht van uw Staten, met de mogelijkheid tot bespreking en advisering.

In de afgelopen twee jaren is de provincie in gesprek geweest met de gemeente Heerhugowaard over de ontwikkeling van het stationsgebied. Het stationsgebied van Heerhugowaard is momenteel meer een toevallige verzameling van bedrijfspanden en wat woningen dan een aantrekkelijk, samenhangend en functioneel verblijfsgebied. De openbare ruimte is verwaarloosd en goede fietspaden en veilige looproutes van en naar het station ontbreken op veel plekken. De gemeente heeft daarom, samen met bewoners, ondernemers, Prorail en NS plannen ontwikkeld om zowel de bereikbaarheid als de verblijfskwaliteit van het stationsgebied te verbeteren. De kosten van deze eerste fase bedragen € 30.300.000,-. Dit is inclusief de bouw van een tunnel onder het spoor om de doorstroming op de Zuidtangent, een belangrijke verkeersader voor de bereikbaarheid van zowel het stationsgebied als het Stadshart, te verbeteren. Dit laatste project betaalt de gemeente zelf. Voor het verbeteren van de openbare ruimte en de bereikbaarheid van het station zal de gemeente een aanvraag tot cofinanciering indienen bij de provincie.

Daarbij gaat het om de volgende projectwerkzaamheden:

Postbus 3007
2001 DA Haarlem
Telefoon (023) 514 3143
Fax (023) 514 3030

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

Stationsplein
Het huidige rommelige profiel van het Stationsplein wordt opgewaardeerd naar een profiel vergelijkbaar met een hoofdwinkelstraat. Door de 'knip' in de openbare ruimte nabij de Stationsweg wordt doorgaand gemotoriseerd vervoer voortaan geweerd. Hiermee verbetert de aantrekkelijkheid en de verkeersveiligheid voor alle verkeersdeelnemers. Meer prioriteit wordt gelegd op het langzaam verkeer en de auto (nog slechts bestemmingsverkeer) is te gast.

Kruising Zuidtangent - Stationsplein
Door plaatsing van een verkeersregelinstallatie wordt de oversteekbaarheid van deze gevaarlijke kruising voor langzaam verkeer van en naar het station verbeterd.

Zuidtangent tussen Westtangent en Stationsplein
Dit deel van de Zuidtangent is onderdeel van de prioritaire langzaam verkeersverbinding tussen het station en de woonwijken, werklocatie Beveland op de Boulevard en het Stadshart. De openbare ruimte zal worden opgewaardeerd: de voetpaden aan beide zijden van de Zuidtangent worden verbreed en het materiaalgebruik wordt gelijk gesteld aan dat van het Stadshart en Stationsplein. Ook komt er meer groen.

Industriestraat
De openbare ruimte wordt hier opgewaardeerd, onder andere door een verbetering van de fiets- en voetpaden. Een deel daarvan is eerder dit jaar al uitgevoerd.

Gildestraat
De Gildestraat maakt deel uit van een ontwikkellocatie tot een gemengd woon- en werkgebied dichtbij het station. Onder andere het bovenregionale Oogcentrum en het instituut voor blinden en slechtzienden Vizio krijgen resp. hebben hier een plek. De openbare ruimte wordt hier opgeknapt en er worden goede fiets- en wandelroutes aangelegd naar het NS-station.

Kruising Gildestraat - Zuidtangent - Industriestraat/nieuwe verbinding Industriestraat
De linksafslag van autoverkeer het stationsgebied (de Industriestraat) in zorgt voor veel ongevallen, een slechte doorstroming van de Zuidtangent en terugslag op de N242. Daardoor verslechtert de bereikbaarheid van het stationsgebied. Daarom wordt een middenberm op de Zuidtangent geplaatst om de linksafslag onmogelijk te maken en wordt een verkeerslus aangelegd die over de Zuidtangent heen (parallel aan het nieuwe tunneldek) autoverkeer en fietsers veilig naar de Industriestraat leidt.

Provincie Noord-Holland

Voor meer informatie verwijzen wij u naar de bijgevoegde rapportage. Bovenstaande projecten zullen in de komende vijf jaren gefaseerd worden uitgevoerd. De planning en detaillering van de werkzaamheden zijn daarom op dit moment nog globaal. Omdat wij hechten aan een doelmatige besteding van onze middelen zal het voorschot in delen worden verleend, corresponderend met de uitvoeringsfasen van de te subsidiëren werkzaamheden. Voorafgaand aan elke fase dient de gemeente een rapportage te verstrekken met daarin een omschrijving van de werkzaamheden, de hieraan ten grondslag liggende (definitieve) ontwerpen en een gedetailleerde planning. Dit biedt ons tevens de mogelijkheid te monitoren of de projecten nog steeds bijdragen aan de doelstellingen van het programma OV-knooppunten.

In onze vergadering van 11 december jl. hebben wij het voornemen uitgesproken om een subsidie van (maximaal) € 5.700.000,- te verlenen voor het stationsgebied van Heerhugowaard. U vindt het projectvoorstel van Heerhugowaard en onze toetsing daarvan aan de criteria en provinciale beleidsdoelstellingen bij deze brief. Indien gewenst kunt u de stukken bespreken tijdens de commissie R&W van 24 januari 2019. Onder voorbehoud van uw instemming met plaatsing van bovengenoemde subsidie op de "lijst subsidies buiten uitvoeringsregeling" zullen wij daarna, met inachtneming van een eventueel advies van uw kant, een besluit nemen over de subsidieaanvraag van Heerhugowaard.

Hoogachtend,

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,

provinciesecretaris

R.M. Bergkamp

voorzitter

J.W. Remkes

2 bijlage(n):

-Rapportage "OV-knooppunt ontwikkeling Heerhugowaard"
-Toetsing financiële bijdrage OV-knooppuntontwikkeling Heerhugowaard



OV-knooppuntontwikkeling Heerhugowaard

Deelprojectenplan eerste fase ontwikkeling stationsgebied, publieksversie

November 2018

Heerhugowaard
Stad van kansen

ARCADIS

De ontwikkeling van Stationsgebied Heerhugowaard, een belangrijk stedelijk knooppunt in Regio Alkmaar. Een schakel tussen Metropoolregio Amsterdam en Noord-Holland Noord.

We verbeteren de knoopwaarde van dit stationsgebied voor Heerhugowaard en Langedijk, door een optimale deur tot deur reis voor langzaam verkeer, een hogere kwaliteit van de openbare ruimte en een betere bereikbaarheid uit de regio voor autoverkeer.

We intensiveren het aantal woningen, arbeidsplaatsen, regionale voorzieningen, onderwijs en recreatie, op een unieke grens van stad en ommeland aan De Zaancorridor.

En we werken samen met ministerie, provincie en spoorpartijen door met een directere en snellere treinverbinding de metropoolregio en Noord-Holland Noord nader tot elkaar te brengen.

Inhoudsopgave

Voorwoord Monique Stam pag. 4

1. OV-knooppuntontwikkeling in Heerhugowaard pag. 5

2. Corridorniveau: Heerhugowaard in De Zaancorridor pag. 7

3. Knooppuntniveau: Stationsgebied Heerhugowaard pag. 14

4. Deelprojectenplan, t.b.v. subsidieaanvraag pag. 36

Bijlage 1: Verkeerskundig onderzoek Goudappel Coffeng

Colofon
November 2018
Opdrachtgever: B&W
Tekst: Arcadis Nederland B.V. en Ontwikkelteam Stationsgebied Heerhugowaard

Opmaak: H2X Heerhugowaard

Luchtfoto voorkaft: het Heerhugowaardse stationsgebied, in het centrum van Heerhugowaard en Langedijk met het Oosterdelgebied

Voorwoord Monique Stam

Heerhugowaard is een aantrekkelijke woon- en werkgemeente in een regio die er toe doet in Noord-Holland. Onze diversiteit aan woningen is onze troef, met Stad van de Zon als ons huidige boegbeeld van duurzaamheid. We zijn een moderne gemeente waar groenstedelijk wonen in onze woonwijken en hoogstedelijk wonen in ons Stadshart en Stationsgebied voor iedereen mogelijk is. Met alle voorzieningen binnen handbereik.

We zijn een pioniersstad en hebben van oudsher veel creativiteit en ondernemerszin binnen onze gelederen. Wij zijn ervoor om dat potentieel te ontsluiten: daarom blijven we ook inzetten op actief burgerschap en ruimte geven aan onderwijs en ondernemersinitiatief. En ik vind ook dat we onze ambities moeten tonen door samen te 'doen'. Met name ons stationsgebied zal de komende jaren in dat kader een belangrijk podium van onze zichtbaar veranderende stad zijn. Maar ondanks de dynamiek in ons knooppunt, de nieuwe ontwikkelingen, blijft de kwaliteit van de openbare ruimte daar ver bij achter. We moeten ook blijven investeren in de bereikbaarheid van onze stad en regio. Over de weg, en bovenal over het spoor.

Wij blijven ons inzetten op meer verknoping met economisch krachtige regio's. De Zaancorridor is mede daarom zo belangrijk voor ons en voor Noord-Holland. Snelle verbindingen met andere regio's mogelijk maken om werk, wonen en voorzieningen dichterbij elkaar te brengen.

Ons stationsgebied is van ons allemaal: bewoner, ondernemer, spoorpartijen, reiziger, scholier en bezoeker. Door te beginnen nodigen we hen uit om met ons mee te doen. Als ontwikkellocatie en ook misschien wel als ons nieuwe boegbeeld van duurzaamheid met ons Slim Energienet Heerhugowaard. We werken aan een aantrekkelijkere openbare ruimte van het stationsgebied, in combinatie met het toevoegen en mengen van nieuwe stedelijke functies. En tegelijkertijd werken we lokaal aan betere langzaam verkeersverbindingen met een soepeler opstap op de trein. Bovendien is het toevoegen van extra woningen in ons knooppunt van waarde in de steeds krapper wordende woningmarkt in dit deel van Nederland. Daar werken regio en markt samen hard aan. We hebben voor dit alles al extra middelen vrijgemaakt om nieuwe ontwikkelingen te stimuleren. Van betere, veiligere en fraaiere verbindingen in onze stad tot en met ruimte geven aan nieuwbouwplannen. We doen het samen met provincie, ministerie, NS en ProRail; gemeente en rijk hebben de spooronderdoorgang volledig gefinancierd en de spoorpartijen hebben afgelopen zomer bijvoorbeeld al geïnvesteerd in meer fietsparkeervoorzieningen en een 'stationshuiskamer' als wachtruimte. En we zijn nog lang niet klaar in ons stationsgebied!



In dit document beschrijven we hoe de volgende fase van de ontwikkeling van ons stationsgebied er de komende jaren uit zal zien. We vertellen wat we al hebben gedaan en van plan zijn te gaan doen in een volgende fase van onze gebiedsontwikkeling, met de hulp van provincie Noord-Holland. Wat we aan de provincie vragen is co-financiering van de openbare ruimte en het duurzaam oplossen van de verkeersknoop. Daarmee zet ons stationsgebied een volgende noodzakelijke stap in knooppuntontwikkeling. Wat wij hier doen sluit zo goed aan bij wat we samen met De Zaancorridor willen bereiken.

Want knooppuntontwikkeling kunnen wij niet alleen!

1. OV-knooppuntontwikkeling in Heerhugowaard

Na een periode van beleidsvoorbereiding en financiële besluitvorming staat de gemeente Heerhugowaard op het punt om haar ambities in het stationsgebied te verwezenlijken. Een toekomstgerichte, consistente knooppuntenstrategie, publieke investeringen en (markt)-initiatieven gaan momenteel in Heerhugowaard hand in hand en versterken elkaar.

Al sinds 2006 heeft knooppuntontwikkeling in regionaal en gemeentelijk beleid concreet vorm gekregen. Sindsdien zijn er door de gemeente verschillende bestuurlijke keuzen gemaakt. De ambities voor het stationsgebied zijn nader beschreven. Onderbouwd door diverse studies en in co-creatie met burgers, stakeholders en projectpartners. De Heerhugowaardse gemeenteraad heeft bovendien kredieten opgebouwd vanuit verschillende opbrengst-genererende grondexploitaties en deze kredieten ook bestemd en gevoteerd voor ontwikkelingen in het stationsgebied.

Tegelijkertijd zijn de eerste verbeteringen in de openbare ruimte, in betere verbindingen en voorzieningen voor langzaam verkeer en nieuwe (vastgoed)ontwikkelingen nabij het NS-station recentelijk zelfs al gerealiseerd, respectievelijk in voorbereiding.

Door de unieke ligging als schakel tussen metropoolregio en Noord-Holland Noord en vooruitlopend op de realisatie van de ambities van de gemeente, hebben diverse marktpartijen strategische grondposities verworven of hebben zich bij de gemeente gemeld om initiatieven tot ontwikkeling te brengen. Het is nu van belang om ook dit momentum te benutten, door een kwaliteitsimpuls in de openbare ruimte en bereikbaarheid voor alle verkeersdeelnemers te realiseren en de vastgoedontwikkelingen goed ingebed in hun omgeving tot realisatie te laten komen.

Het stationsgebied van Heerhugowaard is als belangrijk stedelijk knooppunt in Regio Alkmaar echter achter gebleven bij de vele aangrenzende stedelijke ontwikkelingen zoals woonwijk Broekhorn, het nieuwe woon- en centrumgebied van Langedijk en het moderne Stadshart van Heerhugowaard. De identiteit van het stationsgebied en de inbedding in de omgeving zijn onsamenhangend. Het stationsgebied kenmerkt zich misschien wel als slechts een optelsom van (regionale) voorzieningen, woongebouwen en onderwijsinstellingen. Stuk voor stuk belangrijke stedelijke voorzieningen en woningen in een hoge dichtheid, maar verloren in slecht functionerende openbare ruimte. Die openbare ruimte is zo een resultaat van de bebouwing met versnippering, weinig verblijfskwaliteit, een gebrekkige oriëntatie en onveilige verkeerssituaties als gevolg.

Om verdere gebiedsontwikkeling mogelijk te maken is het nu nodig om de bereikbaarheid van het stationsgebied voor alle verkeersdeelnemers te verbeteren en de openbare ruimte een kwaliteitsimpuls te geven vanuit een integraal plan, gericht op uitvoering.
Dit is een volgende stap voor de gemeente. Een aantrekkelijk reis- en verblijfsgebied en denken in ketenmobiliteit (het verbeteren van de deur tot deur reis) zijn de uitgangspunten. Daarmee wordt de gemeentelijke uitnodigingsplanologie om tot nieuwe initiatieven in het stationsgebied te komen omgezet naar een verleidingsstrategie, met een samenhangende gebiedsontwikkeling waarin overheden, markt en spoorpartijen samen investeren. Dát is knooppuntontwikkeling.

Knooppuntontwikkeling gaat immers over het in balans brengen van een beter functionerend ov-knooppunt (knoopwaarde) en het intensiveren van gemengde stedelijkheid in een aantrekkelijk verblijfsgebied (plaatswaarde). Dat is niet alleen lokaal van belang, maar ook economisch relevant in het gezamenlijke streven naar directere en frequentere treinverbindingen tussen belangrijke Noord-Hollandse regio's.

In dit document is met een verzameling deelprojecten een volgende fase in de ontwikkeling van het Heerhugowaardse stationsgebied gedefinieerd. Deze hebben betrekking op de verdere integrale opwaardering van de openbare ruimte en het verbeteren van de verbindingen in de deur tot deur reis van bewoners en bezoekers van de stedelijke agglomeratie. Een betere bereikbaarheid en veiligere verkeerssituatie voor alle verkeersdeelnemers in en om het stationsgebied gaan voor de gemeente vanzelfsprekend hand in hand met een goed samenhangende openbare ruimte en nieuwe ontwikkelinitiatieven. Met de realisatie van de beoogde projecten kan de gebiedsontwikkeling vanuit een toekomstbestendige visie doorgang vinden.
Om tot een volledige dekking te komen van de projecten vraagt de gemeente Heerhugowaard een 'subsidie buiten verordening' (een zgn. aanvraag buiten uitvoeringsregel) aan binnen het Knooppuntenprogramma van de Provincie Noord-Holland, ter hoogte van € 5,8 mio.

Leeswijzer

Dit document beschrijft de eerste fase van ontwikkeling van het Heerhugowaardse stationsgebied. Het vormt de achtergrond en onderbouwing van een subsidieaanvraag in het kader van het provinciaal OV-knooppuntenprogramma. Het tweede hoofdstuk 'Corridorniveau' beschrijft de doelstellingen van het knooppuntenprogramma voor de Zaancorridor en Heerhugowaard. In hoofdstuk drie 'Knooppuntniveau' wordt beschreven hoe Heerhugowaard de doelstellingen van het knooppunten-programma heeft vertaald naar ambities, strategie en opgaven voor de integrale gebiedsontwikkeling van het stationsgebied. Hoofdstuk vier, 'Projectniveau', beschrijft en onderbouwt de projecten waar subsidie voor wordt aangevraagd.
Hoofdstuk 4 kan zelfstandig gelezen worden.

"Knooppuntontwikkeling gaat over het in balans brengen van een beter functionerend ov-knooppunt (knoopwaarde) en het intensiveren van gemengde stedelijkheid in een aantrekkelijk verblijfsgebied (plaatswaarde). Dit is niet enkel lokaal van belang, maar ook regionaal en provinciaal relevant in het gezamenlijke streven naar directere en frequentere treinverbindingen tussen belangrijke Noord-Hollandse regio's."

2. Corridorniveau: Heerhugowaard in De Zaancorridor

Dit hoofdstuk beschrijft de context voor Heerhugowaard op corridorniveau in het kader van het provinciaal programma OV-knooppunten. Het gaat in op de doelstellingen van het provinciaal knooppuntenprogramma en De Zaancorridor, de positie van Heerhugowaard binnen De Zaancorridor en de doelstellingen van het programma OV-knooppunten voor Heerhugowaard. Hiermee wordt het provinciale strategische kader geschetst waarop de gemeentelijke knooppuntontwikkeling is gebaseerd. Het ontwikkelen van een stationsgebied doet een gemeente namelijk niet alleen; in de Zaancorridor samenwerking wordt daarom al jaren afgestemd hoe de strategische doelen van provincie, spoorpartijen en gemeenten op elkaar aansluiten.

Ten slotte wordt kort stil gestaan bij voor Noord-Holland, Regio Alkmaar en Heerhugowaard relevante parallelle ontwikkelingen op corridorniveau, zoals Programma Hoogfrequent Spoor, de Omgevingsvisie en het OV Toekomstbeeld 2040.

Doelstellingen programma OV-knooppunten: 'Maak Plaats!'

Sinds 2010 werkt provincie Noord-Holland met haar knooppuntenprogramma 'Maak Plaats!' aan de integrale aanpak van OV-knooppunten. De doelstellingen van het OV-knooppuntenprogramma zijn:

I. Het optimaal benutten en versterken van de aanwezige, intrinsieke waarden van knooppunten en het vergroten van synergie tussen knooppunten op corridorniveau;
II. Het verbeteren van stationsomgevingen als comfortabel en optimaal functionerende schakel in de deur-tot-deur reis;
III. Het beter benutten van de bestaande ruimte rondom stationsomgevingen;
IV. Het verbeteren van stationsomgevingen als aantrekkelijke plek in de stad of dorp om te wonen, werken, leren, ondernemen en/of verblijven.

Doelstellingen: De Zaancorridor

De Zaancorridor is als pilotlocatie aangewezen bij de operationalisering van de uitgangspunten voor knooppunt-ontwikkeling uit 'Maak Plaats!'. Vanuit de pilot De Zaancorridor zijn er stuurgroep-bijeenkomsten en ambtelijke werkgroep bijeenkomsten georganiseerd om de **ruimtelijke ontwikkeling rondom de OV-knooppunten** aan de Zaancorridor te onderzoeken, de **vervoersvraag te verbeteren**, voldoende draagvlak te creëren voor een **frequentieverhoging** zoals bijvoorbeeld Programma Hoogfrequent Spoorvervoer en om bij te dragen aan het versterken van de **internationale concurrentiepositie van de metropoolregio**. Deze doelstellingen zijn specifiek voor De Zaancorridor, maar dragen eveneens bij aan de doelstellingen van het provinciale OV-knooppuntenprogramma in het algemeen.

Om de doelstellingen te concretiseren is sinds 2015 in de werkgroep voor De Zaancorridor gewerkt aan een gezamenlijk actie- en uitvoeringsprogramma. Daarin zijn acties opgenomen die een bijdrage leveren aan de bereikbaarheid en verblijfkwaliteit van stationsgebieden aan De Zaancorridor. Ook Heerhugowaard heeft haar eigen deel van het actie- en uitvoeringsprogramma bestuurlijk omarmd in besluitvorming. Op onderdelen is daar de afgelopen jaren al uitvoering aan gegeven.

De realisatie van een meer integrale gebiedsontwikkeling van het stationsgebied van Heerhugowaard vormt de volgende noodzakelijke, ambitieuze stap binnen het actie- en uitvoeringsprogramma.

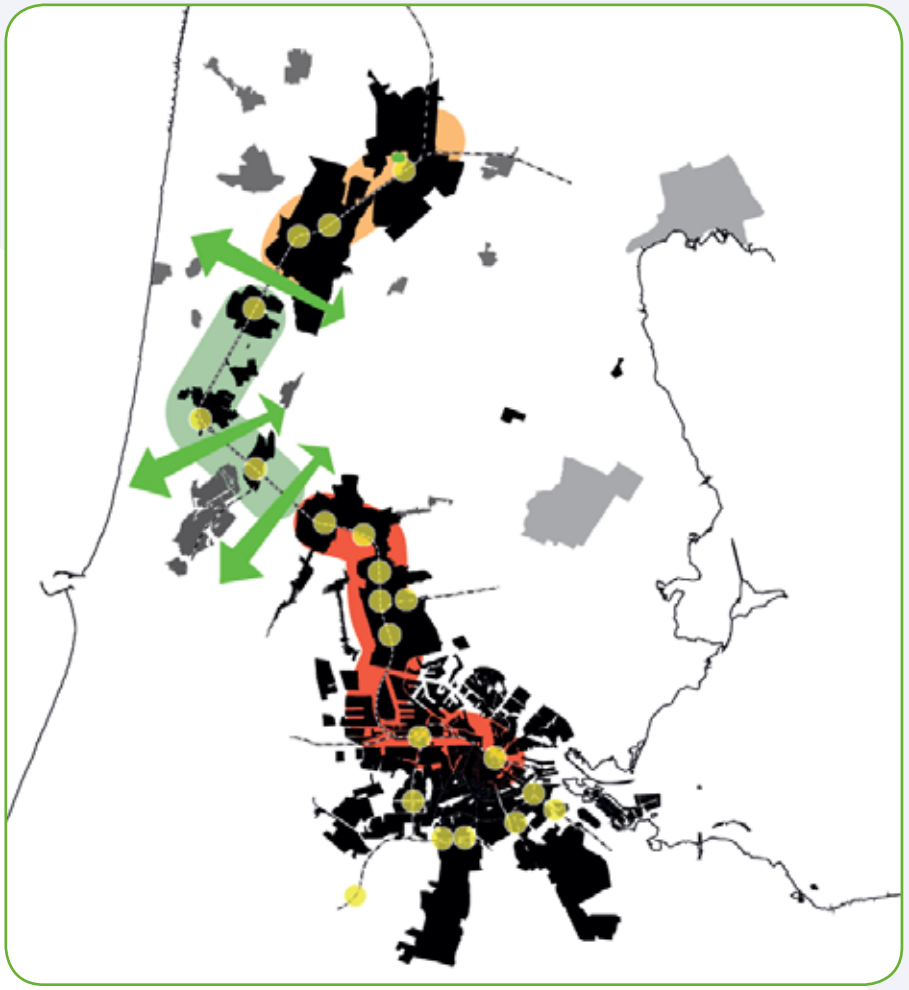
Positie Heerhugowaard binnen De Zaancorridor

Het stedelijk gebied van Heerhugowaard en Alkmaar heeft een belangrijke regionale functie, met (boven)regionale voorzieningen, de fraaie historische binnenstad met kanaalzone van Alkmaar, een gevarieerd woningaanbod in beide gemeenten en goede treinverbindingen met Amsterdam, Haarlem en Hoorn. De gemeenten in Regio Alkmaar werken steeds intensiever samen en Heerhugowaard en Alkmaar zullen zich de komende jaren verder ontwikkelen als een stedelijke schakel tussen de Metropoolregio Amsterdam en Noord-Holland Noord.

In het kader van De Zaancorridor-samenwerking is dat eerder gevisualiseerd door een ruimtelijk concept; **'het haltermodel'**. Hierbij worden de stedelijke ontwikkelgebieden Heerhugowaard-Alkmaar en Amsterdam-Zaanstad (de twee 'gewichten') verbonden via het spoor ('de halterstok'), met een verbindingszone van dorpen in het open, groene cultuur- en natuurlandschap van de provincie.

Het regionale stedelijke hart dat gevormd wordt door de aaneengesloten stedelijke agglomeratie Alkmaar en Heerhugowaard ontwikkelt zich hiermee als een goed bereikbare regio in de nabijheid van de Metropoolregio Amsterdam. Heerhugowaard kiest voor ontwikkeling van haar knooppunt en ontwikkelt vanuit dat perspectief het stationsgebied met het Stadshart en de nog uit te geven gronden nabij het NS-station. Bovendien biedt de gemeente ruimte in de transformatie van grote delen van de omliggende werklocaties tot gemengde locaties met wonen, kantoren en voorzieningen in een straal van 1.200 meter rondom het NS-station.

De matige kwaliteit van de openbare ruimte met daarbij de slechte verkeerskundige situatie in en om het stationsgebied beperken de ruimtelijk-economische ontwikkelingsmogelijkheden. En dat, terwijl er veel ontwikkelinitiatieven zijn en het stationsgebied door de gemeenteraad als motor van de stad wordt gezien. Mede daarom is de gemeente Heerhugowaard met een integrale gebiedsontwikkelingstrategie van het stationsgebied gestart, waarbij een kwaliteitsimpuls van de openbare ruimte, het beter bereikbaar maken van het stationsgebied voor alle verkeersdeelnemers en het ruimte geven aan nieuwe ontwikkelingen in het gebied in samenhang worden opgepakt.



Haltermodel. *Met het 'Haltermodel Zaancorridor' wordt de samenhang tussen Amsterdam-Zaanstad en Alkmaar-Heerhugowaard langs De Zaancorridor verbeeld. (Uit: Kiezen of Delen, op weg naar een uitvoeringsprogramma', Stuurgroep Zaancorridor)*

Doelstellingen programma OV-knooppunten ten aanzien van Heerhugowaard

'Maak Plaats!', Vlindermodel 2.0 en Actie- en Uitvoeringsprogramma

Het provinciaal knooppunten-programma stelt dat OV-knooppunten een belangrijke bijdrage kunnen leveren aan de woningbouwopgave in Noord-Holland (bijna een kwart miljoen woningen) en tegelijkertijd het waardevolle landschap openhouden. Een van de belangrijkste uitgangspunten uit 'Maak Plaats!' is dan ook om minimaal vijftig procent van de nieuwbouwwoningen binnen een straal van 1.200 meter van de knooppunten te realiseren waardoor de bestaande ruimte beter wordt benut en er minder druk komt te liggen op het landschap.

Knoopwaarde

Knooppuntontwikkeling gaat over het in balans brengen van een beter functionerend ov-knooppunt (knoopwaarde) en het intensiveren van gemengde stedelijkheid in een aantrekkelijk verblijfsgebied (plaatswaarde). Heerhugowaard is daarop beoordeeld met behulp van het 'vlindermodel 2.0', een instrument uit het provinciaal knooppuntenprogramma. Hieruit komt naar voren dat de verbetering van de bereikbaarheid van het stationsgebied voor langzaam verkeer (vanuit met name Heerhugowaard en Langedijk), met het openbaar vervoer en met de auto (vanuit Noord-Holland Noord) de knoopwaarde van het Heerhugowaardse stationsgebied zullen versterken.

Plaatswaarde

In de plaatswaarde van het stationsgebied zijn verbeteringen goed mogelijk, wanneer deze worden afgezet tegen de contour van een 'moderne stad', een van de onderscheidende knooppuntmilieus uit 'Maak Plaats!'. De afgelopen crisisjaren hebben voortdurend ontwikkelingen plaatsgevonden. Daarbij heeft de gemeente haar beleid er op ingericht nieuwe ontwikkelingen te versnellen. Door vanuit het principe van uitnodigingsplanologie te kiezen voor knooppuntontwikkeling in de gemeente krijgen initiatiefnemers de ruimte en ondersteuning om tot ontwikkelingen te komen. Het gaat dan onder andere om een vernieuwing en hogere dichtheid van bebouwing, meer en verschillende stedelijke functies nabij het NS-station en het optimaal benutten van de plancapaciteit. Met de recent vastgestelde ontwikkelingsstrategie, het masterplan en de investeringsbereidheid van samenwerkende overheden zet de gemeente die uitnodiging kracht bij. Het aantal nieuwe initiatieven in het stationsgebied neemt bovendien snel toe.

Kort samengevat: nieuwbouw, met betere, aantrekkelijkere en veiligere verbindingen voor met name het langzaam verkeer tussen stationsgebied, het Stadshart en de aangrenzende werklocaties zorgen voor een betere vervlechting van het stationsgebied in de stedelijke agglomeratie van Heerhugowaard. Het **opwaarderen van het knooppunt** en de **verkorting van de deur tot deur reis** zijn daarom volgens het Actie- en Uitvoeringsprogramma de belangrijkste opgaven in het Heerhugowaardse stationsgebied, samen met het **opheffen van de barrièrewerking** van het spoor.

In het Actie- en Uitvoeringsprogramma zijn voorts ook enkele concrete acties voor dekorte, middellange en lange termijn benoemd die relevant zijn voor de ontwikkeling van het Heerhugowaardse stationsgebied in het kader van het provinciaal OV-knooppuntenprogramma.

Op **korte termijn** zou onder andere gestart moeten worden met de realisatie van nieuw geplande woningen. Ook zouden kantoren en/of voorzieningen op korte termijn al hun weg hebben moeten vinden naar het Heerhugowaardse stationsgebied en wordt verwacht dat het gemeentebestuur in dat kader het belang van knooppuntontwikkeling consistent blijft uitdragen. De gemeente moet dus de komende jaren plaatswaarde toevoegen aan het stationsgebied.

Op **middellange** en **lange termij**n zijn daarbovenop de frequentieverhoging van het openbaar vervoer, een betere aansluiting op het regionale wegennet en een mogelijke uitbreiding van de capaciteit van P+R belangrijk om van het Heerhugowaardse stationsgebied een knooppunt van een moderne stad te maken.



Plaatswaarde: toevoegen van bedrijvigheid. *De afgelopen crisisjaren hebben voortdurend ontwikkelingen plaatsgevonden in het Heerhugowaard stationsgebied. In 2016 zijn bijvoorbeeld de deuren geopend van Het Zakenstation, een transformatie van een verouderd bedrijfsverzamelgebouw naar een succesvolle, hippe werk-ontmoetingsplek bij het NS-station.*

Plaatswaarde: toevoegen van woningen. *In 2017 is een kantoorpand aan de Umbriëllaan in het stationsgebied getransformeerd naar studio's. Het past in de strategie van een stapsgewijze gebiedsontwikkeling en het Actie- en Uitvoeringsprogramma van De Zaancorridor. Het is een voorbeeld van verandering van leefstijlen en de vraag naar meer stedelijke woonmilieu's, ook in Heerhugowaard. Knooppuntontwikkeling is de Noord-Hollandse oplossing om flexibel te kunnen blijven om gaan met de bepaling van toekomstige woningbehoeften. In de regionalisering van de woningmarkt is de zone van 1.200 meter rondom het Heerhugowaardse stationsgebied daarin een troef.*





Plaatswaarde: nieuwe zorgvoorzieningen. *De gemeente kiest voor knooppuntontwikkeling. Naast HHNK, de regionale GGZ, regionale onderwijsinstellingen en het diagnostisch centrum van het Noordwest Ziekenhuis, vinden recent ook weer andere kantoren en (zorg)voorzieningen hun weg naar het multimodaal bereikbare Heerhugowaardse stationsgebied. De bovenregionale zorgvoorziening Oogcentrum Noord-Holland heeft sinds 2018 een nieuwbouwontwikkeling aan de Gildestraat in het stationsgebied in voorbereiding.*

Met recente grond- en opstalverwervingen door marktpartijen in het stationsgebied staan nu bovendien complexere, grotere nieuwbouwontwikkelingen op stapel. De gemeente zet daarom een volgende stap in de richting naar een meer integrale gebiedsontwikkeling.

Parallelle ontwikkelingen op corridorniveau

Programma Hoogfrequent Spoor

Het Nederlandse spoorwegnet moet geschikt worden gemaakt voor de huidige én toekomstige vraag van vervoerders en reizigers. Daarom werkt ProRail in opdracht van de Rijksoverheid aan het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS). De kern van PHS is om de spoorinfrastructuur aan te passen om, op drukke trajecten zoals Eindhoven – Amsterdam enAlkmaar – Amsterdam, elke 10 minuten een Intercity en Sprinter te kunnen rijden. De invoering van deze nieuwe dienstregeling is vanuit de Lange Termijn Spoor Agenda afhankelijk gemaakt van voldoende markt-ontwikkelingen. Mede daarom zijn de samenwerking op De Zaancorridor en kiezen voor knooppuntontwikkeling belangrijk: dynamiek en ontwikkeling van knooppunten langs deze corridor, vormen de basis voor het beter benutten van het spoor en een hoogfrequente en meer directe dienstregeling.

De gemeente Heerhugowaard heeft in overleg met het ministerie en de spoorpartijen binnen de gemeentegrenzen ruimte vrij gehouden voor een opstelterrein voor Intercity's. Dit opstelterrein is samen met het opstelterrein in Uitgeest in voorbereiding om tot optimalisering van de dienstregeling te kunnen komen.

OV Toekomstbeeld 2040

In en tussen stedelijke agglomeraties in het westen en zuiden van Nederland wordt het steeds drukker en loopt het openbaar vervoer tegen de grenzen van de beschikbare capaciteit aan. Dit is ook aan de orde in Noord-Holland en de Metropoolregio Amsterdam. Daarom wordt er door het Rijk en de regio's gewerkt aan een OV Toekomstbeeld voor 2040. Verschillende ruimtelijke en economische ontwikkelingen hebben een sturende rol op de gevraagde verbeteringen in het openbaar vervoersysteem. Het belang van de combinatie van het provinciale knooppuntenbeleid met de gemeentelijke gebiedsontwikkelingen wordt in dat kader weer goed zichtbaar. Juist in Noord-Holland is het op basis van het provinciaal knooppuntenbeleid, de verschuiving en druk op de woningmarkt en de goed bereikbare stedelijke agglomeraties mogelijk om sturing te geven aan ruimtelijk-economische ontwikkelingen langs (openbaar) vervoersassen. De Zaancorridor van Amsterdam tot en met Heerhugowaard vormt een grote kans om invulling aan die sturing te geven. Om die ontwikkeling te kunnen faciliteren en om te komen tot een gedragen beeld op het openbaar vervoersnetwerk van 2040, is in 2017 gestart met *'het OV Toekomstbeeld 2040 Noord-Holland en Flevoland.'*

Tussentijds kan geconcludeerd worden dat voor de Regio Alkmaar in het algemeen en Heerhugowaard in het bijzonder geldt, dat de vraag naar openbaar vervoer via De Zaancorridor het aanbod nu al overstijgt: de netwerkwaarde wordt onderbenut. Met de ruimtelijk-economische toekomstmodellen voor de regio in het achterhoofd is een frequentere en directere dienstregeling tussen het stedelijk hart van Regio Alkmaar en de Metropoolregio Amsterdam van belang. Daarmee kan bovendien op een duurzame wijze invulling gegeven worden aan de schakelfunctie die de regio heeft tussen metropoolregio en Noord-Holland Noord.

Omgevingsbeeld Regio Alkmaar en provinciale omgevingsvisie

In 2016 is het *'Omgevingsbeeld Regio Alkmaar, diversiteit als troef'* door de regiogemeenten vastgesteld. De diversiteit in woonomgevingen in de regio, de economische kracht en de goede bereikbaarheid zijn troeven van Regio Alkmaar. In het omgevingsbeeld wordt de nadruk gelegd op de ontwikkeling van knooppunten, waarbij de aaneengesloten stedelijke agglomeratie van Alkmaar en Heerhugowaard het hart van de regio vormt.

Het regionale omgevingsbeeld is mede input voor de provinciale omgevingsvisie. In de conceptversie van de provinciale omgevingsvisie wordt beschreven hoe de invloeden van de Metropoolregio Amsterdam zich steeds meer laten gelden in Regio Alkmaar en de regio zo steeds herkenbaarder onderdeel is van het metropolitaans 'daily urban system'. Verbindingen met de metropoolregio op het gebied van economie, toerisme en recreatie worden in de provinciale omgevingsvisie gelegd en hebben een steeds sterkere uitstraling naar onder andere Regio Alkmaar.

Vanuit een perspectief op 'sterke kernen, sterke regio's' wordt zo de complementariteit van de Noord-Hollandse kernen benoemd. Het onderscheidend vermogen van Regio Alkmaar is dat het onderdeel is van een aaneengesloten stedelijk netwerk, van de Zaanstreek (als onderdeel van de metropoolregio) tot en met voormalig groeikern Heerhugowaard en Alkmaar met haar historische binnenstad.

Dat 'knooppuntenontwikkeling' daar een voorname rol in speelt, wordt in de provinciale omgevingsvisie als heldere beleidslijn nog eens bestendigd.



Regionaal Omgevingsbeeld. *Het onderscheidend vermogen van Regio Alkmaar is dat het onderdeel is van een aaneengesloten stedelijk netwerk. Van de Zaanstreek tot en met Alkmaar en Heerhugowaard, met fraaie landschappen en dorpen daartussen. Vanuit een bovenregionale positie heeft het stedelijke hart van Regio Alkmaar met haar OV-knooppunten een rol als scharnierpunt tussen MRA en Noord-Holland Noord.*

3. Knooppuntniveau: Stationsgebied Heerhugowaard

In dit hoofdstuk wordt uiteengezet hoe de gemeente Heerhugowaard de doelstellingen van het provinciale programma OV-knooppunten heeft vertaald naar ambities en opgaven voor de ontwikkeling van het Heerhugowaardse stationsgebied. Het beschrijft ten eerste in vogelvlucht de gemeentelijke beleidsontwikkeling ten aanzien van het binnenstedelijk ontwikkelen en het stationsgebied. Hierna volgen de gemeentelijke ambities en de huidige stand van zaken in de gebiedsontwikkeling van het stationsgebied. Uit het verschil tussen de ambitie en de stand van zaken volgt de resterende opgave: de volgende stap naar een integrale gebiedsontwikkeling, waar ook een subsidieaanvraag in het kader van het provinciaal OV-knooppuntenprogramma op van toepassing kan zijn.

Tot slot volgen de gebiedsontwikkelingsstrategie en beoogde fasering om het Heerhugowaardse stationsgebied vanuit een integrale opgave, stapsgewijs te kunnen transformeren binnen de contouren van een moderne stad.

Dit derde hoofdstuk vormt het kader waarbinnen de projecten behorende bij deze eerste fase in OV-knooppuntontwikkeling in Heerhugowaard zijn gedefinieerd. Deze worden beschreven in het volgende hoofdstuk, hoofdstuk 4.

Gemeentelijke beleidsontwikkeling stationsgebied

De ontwikkeling van het stationsgebied Heerhugowaard kent sinds jaren een solide bestuurlijke basis met een consistente beleidslijn. Het provinciaal knooppuntenbeleid 'Maak Plaats!' vormt daarin een belangrijk uitgangspunt. De afgelopen jaren heeft de gemeente de voorbereidende beleidsstappen gezet om met concrete ontwikkelingen in het knooppunt en een eigen investeringsprogramma op die steeds nadrukkelijker aanwezige koppeling tussen metropoolregio, Regio Alkmaar en Noord-Holland Noord te kunnen inspelen.

Vanaf 2006: Knooppuntontwikkeling

De voorbereidende beleidsstappen begonnen al in 2006 toen provincie, gemeente en experts vanuit de Taskforce Ruimtewinst meer bestuurlijke aandacht vroegen voor knooppuntontwikkeling in Heerhugowaard. Daarnaast werkte de gemeente aan een strategie voor een betere inbedding van het stationsgebied in de stedelijke agglomeratie, met het nieuwe Stadshart en de werklocaties. Allemaal op een steenworp afstand van elkaar maar vol ruimtelijke barrières. Die bestuurlijke aandacht heeft er toe geleid dat vanaf 2008 de gemeente haar vizier op deze complexe binnenstedelijke opgave is gaan richten. Naast de eigen budgettaire inbedding van de investering die benodigd is voor de ongelijkvloerse spoordoorsnijding, werden onder andere ook de eerste voorbereidingskredieten voor planontwikkeling gereserveerd.

Een belangrijke volgende stap was vervolgens om samen met stakeholders in het gebied tot een eerste visie op het knooppunt te komen: de structuurvisie.

2013 - 2016: Structuurvisie Stationsgebied

Met de vaststelling van de structuurvisie voor het stationsgebied in 2013 is een langjarig raadskader vastgesteld waarin de gemeente ambitie, visie en strategie laat samenkomen in een stapsgewijze gebiedsontwikkeling. Het vormde ook de basis om de voorbereidingskredieten te verhogen. Met de structuurvisie is ingespeeld op het belang van knooppunten: doel is om aantrekkelijke woon-, werk- en onderwijslocaties te bieden binnen het invloedsgebied van NS-station Heerhugowaard en sterke verbindingen te maken met omliggende gebieden. Vanuit het principe van uitnodigingsplanologie volgden er diverse ruimtelijke ontwikkelingen en de laatste jaren is in verschillende stappen onderzoek naar de doorontwikkeling van het stationsgebied gedaan. Bovendien zijn ontwikkelingen gerealiseerd vanuit marktinitiatieven, zorgvoorzieningen, ontwikkelaars en zittende ondernemers.

2016-2018: Strategie en krediet

In 2016 is de ontwikkeling van het Stationsgebied opgenomen en vastgelegd in de raadsstrategie voor 'de Economische Boulevard', de zone die binnen de 1.200 meter cirkel vanaf het station ook in 'Maak Plaats!' is opgenomen. De koppeling met het Heerhugowaardse Stadshart wordt daarin herkend. Het kloppend hart in dit alles is

het stationsgebied. Het OV-knooppunt vormt een belangrijke entree van Heerhugowaard, waar mensen op- en afstappen, werken, wonen, leren en verblijven. Het zal conform de structuurvisie en met de diverse ontwikkelingen transformeren tot een hoogwaardig, modern stationsgebied met een mix van functies. Met de strategie voor de Boulevard wordt de in 2013 geïntroduceerde uitnodigingsplanologie geactualiseerd en nog meer in een regionale context geplaatst.

In 2016 is na de raadsstrategie voor de Boulevard ook een specifieke 'ontwikkelingsstrategie' voor het stationsgebied vastgelegd met bijbehorend voorbereidingskrediet. In samenwerking met de belangrijkste stakeholders in het stationsgebied is de vertaalslag gemaakt naar concrete plannen voor de openbare ruimte, particulier vastgoed(her-) ontwikkeling, verduurzaming, de zoektocht naar een toekomstbestendige hoofdwegenstructuur, wateropgave en de verdere voorbereiding van de spooronderdoorgang.

Die spooronderdoorgang heeft de gemeente bovendien al afgedekt in haar begroting. Met deze ontwikkelingsstrategie kiest Heerhugowaard nogmaals voor binnenstedelijk ontwikkelen en wordt de bewuste keuze gemaakt om te starten met de verdere doorontwikkeling van het OV-knooppunt.

2018 en verder

De beleidslijn die de gemeente heeft gekozen wordt door opeenvolgende gemeentebesturen steeds omarmd. En ook in de raadsagenda 2018-2022 onderstreept het Heerhugowaardse bestuur weer het belang van verbindingen in twee richtingen, tussen Noord-Holland Noord, de metropoolregio en de eigen regio. In 2017 wordt in participatie met bewoners en stakeholders gewerkt aan het Masterplan Stationsgebied.

Daarnaast zijn uitgebreide Value Engineering sessies gestart met professionele (spoorse) stakeholders om de verdere uitwerking van de spooronderdoorgang van de Zuidtangent in samenhang met een mogelijke toekomstige ontwikkeling van het station en de PHS-infrastructuur te beschouwen. De invloed die dit heeft op de aanpassingen van het station en de perrons en de dienstregeling vormen een project dat op middellange termijn kan gaan spelen, conform het Actie- en Uitvoeringsprogramma van De Zaancorridor.

De keuzen die voor de spooronderdoorgang én de keuzen die in het kader van PHS (infrastructuur, dienstregeling en opstelterreinen) worden gemaakt, zijn relevant voor de mogelijke doorontwikkeling van het NS-station. Inzichten in toekomstige spoorconfiguratie, mogelijk nieuwe perrons en perronopgangen zijn randvoorwaarden voor mogelijke vastgoedontwikkeling met stationsgerelateerde voorzieningen op het Stationsplein. Gemeente en NS zijn eigenaar van deze gronden. Daarom zijn naast de value engineeringsessies ook een marktverkenning met ontwikkelstrategie voor deze belangrijke plek in het stationsgebied in voorbereiding. Deze voorbereidende activiteiten voor een nieuwe stap in de gebiedsontwikkeling spelen op de middellange en lange termijn. Het is nu al relevant als context voor de in dit document beschreven eerste fase van OV-knooppuntontwikkeling in Heerhugowaard en voor een subsidieaanvraag in het kader van het provinciaal OV-knooppuntenprogramma.

Gemeentelijke ambitie Stationsgebied Heerhugowaard

In de structuurvisie uit 2013 is door de gemeenteraad van Heerhugowaard de ambitie vastgelegd om het stationsgebied te laten transformeren tot een hoogwaardige entree en een dynamisch, stedelijk gebied.

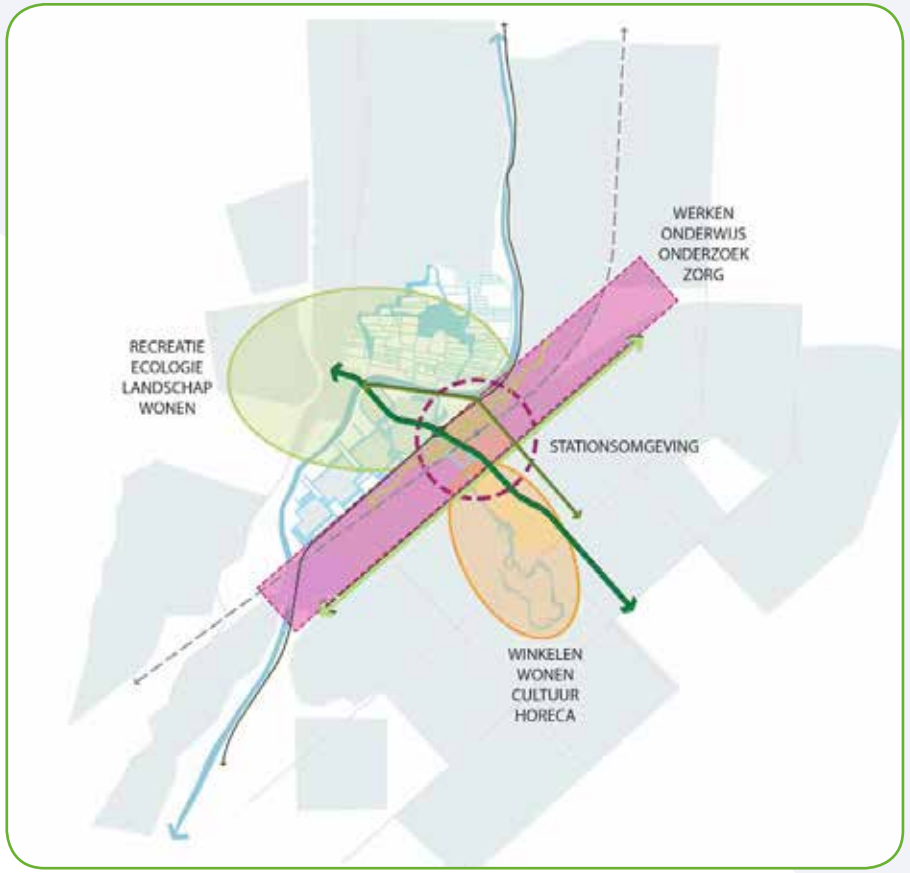
Op die manier worden het stationsgebied en het Stadshart (met een van de grootste overdekte winkelcentra van Nederland, horeca, bioscoop, woningen en zorgvoorzieningen) binnen Regio Alkmaar op de kaart gezet. Met de opwaardering van het stationsgebied ontstaat een stedelijk gebied met regionale voorzieningen, dat complementair en versterkend is ten opzichte van het Stadshart en daarmee uniek in de regio.

Dit is en wordt wat betreft de gemeenteraad steeds meer een stedelijk gebied met een zeer goede bereikbaarheid voor zowel auto, openbaar vervoer als langzaam verkeer en met een levendige mix van wonen, werken, leren, recreëren en reizen.

Als leidraad voor de geleidelijke ontwikkeling en opwaardering van het Stationsgebied Heerhugowaard vormen vijf kernkwaliteiten volgens de gemeenteraad samen het verleidelijke toekomstperspectief:

I. Een vanzelfsprekende spil in de stad en regio;
II. Een hoogwaardig, groen en duurzaam stationsgebied als aangename verblijfsruimte en nieuwe entree;
III. Een belangrijk sluitstuk in de transformatie naar een completere stad;
IV. Een soepel verkeersknooppunt;
V. Een nieuwe stap in het verduurzamen van de gemeente Heerhugowaard.

Rode draad in de transformatie van het Heerhugowaardse stationsgebied is duurzaamheid in al haar facetten. Het zou daarmee een waardig opvolger van de beroemde Stad van de Zon moeten kunnen gaan worden.



Structuurvisie. *In de structuurvisie is door de gemeenteraad van Heerhugowaard de ambitie vastgelegd om het stationsgebied te laten transformeren tot een hoogwaardige entree en een dynamisch, stedelijk gebied in Heerhugowaard en Langedijk*

Ambities stationsgebied in relatie tot provinciaal OV-knooppuntenbeleid

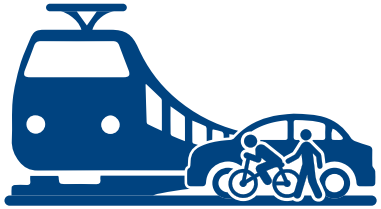
De ambitie voor het Heerhugowaardse stationsgebied is in de structuurvisie vertaald naar drie opgaven die naadloos aansluiten op de doelstellingen van het programma OV knooppunten en de opgaven uit het vlindermodel 2.0 voor Heerhugowaard.



Het verbeteren van de uitstraling en samenhang van de openbare ruimte

Het Heerhugowsaardse stationsgebied is een hoogwaardige, aantrekkelijke entree van de stad, het Stadshart en het noordoostelijke deel van Regio Alkmaar, dat reizigers verleidt tot een bezoek, waar voetgangers en fietsers meer prioriteit krijgen en de auto vaker te gast is, een logisch vertrekpunt voor diverse routes en een samenhangend verblijfsgebied met het Stadshart, goed verbonden voor langzaam verkeer.

In het provinciaal programma OV-Knooppunten wordt daarmee aansluiting gevonden op een opwaardering van de openbare ruimte van het OV-knooppunt en een betere verbinding met het Stadshart.



Het duurzaam oplossen van de verkeersknoop

Het Heerhugowaardse stationsgebied is een soepel lopende verkeersknoop en multimodaal overstappunt, waar verschillende vervoersstromen logisch op elkaar aansluiten, dat gebruik van OV en fiets stimuleert met voldoende en aantrekkelijke stallingsmogelijkheden en in- en uitstap mogelijkheden, dat zowel verkeerskundig als stedenbouwkundig verbonden is met de omgeving, en dat goed bereikbaar is met de auto, waarbij de auto minder dominant de inrichting en het beeld van het stationsgebied bepaalt.

De vertaling naar het provinciaal programma OV-Knooppunten is een verkorting van de deur tot deur reistijd voor voetganger en fiets en een vermindering van de barrièrewerking van het spoor. Ook is een betere toekomstige aansluiting van het stationsgebied op de N242 van belang.

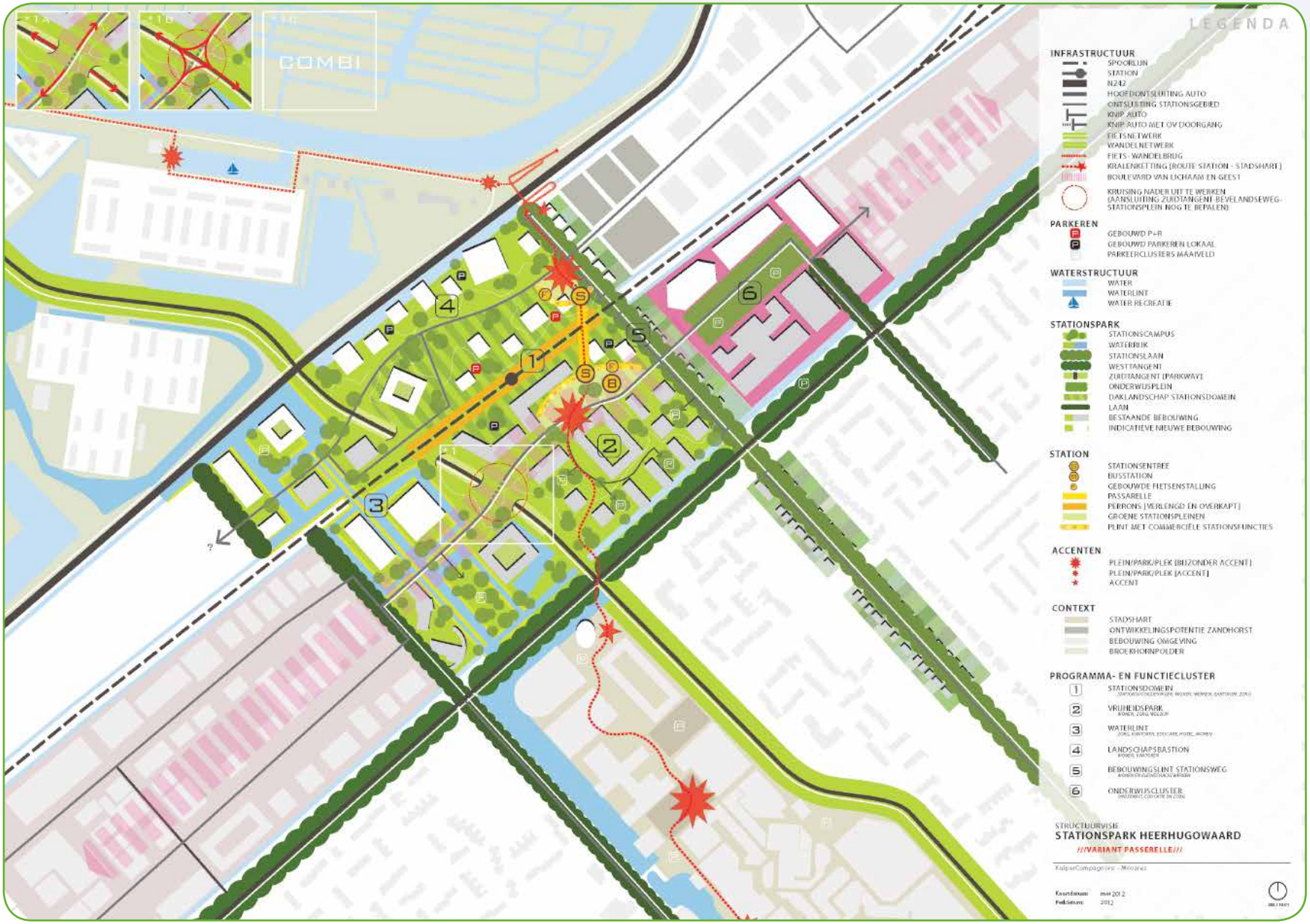


Het toevoegen en intensiveren van stedelijke functies

Het Heerhugowaardse stationsgebied is een aantrekkelijke vestigingsplaats voor hoogwaardige, kennisintensieve bedrijvigheid, (hoofd)kantoren van provinciaal en regionaal georiënteerde organisaties en stedelijke voorzieningen, met een onderscheidend stedelijk-dynamisch woonmilieu.

In het provinciaal programma OV-Knooppunten valt dit onder een hogere stedelijke dichtheid, meer functies en voorzieningen, het benutten van plancapaciteit en functiemenging in de nabijheid van het station.

De regionale, gemeentelijke en provinciale ambitie om tot directere en frequentere treinverbindingen te komen hangt hier mee samen.



Structuurvisie. *De verbeelding van de structuurvisie voor het Heerhugowaardse stationsgebied: een duurzame, groene en klimaatbestendige openbare ruimte als basis voor stedelijke verdichting in het OV-knooppunt. Het Heerhugowaardse stationsgebied ligt centraal in de regio, grenzend aan buurgemeente Langedijk met het natuurgebied Oosterdel en het Heerhugowaardse Stadshart. Woonwijk Broekhorn, Broekhorn-De Scheg langs de N242 zijn in ontwikkeling. Ze liggen net als werklocatie Beveland binnen de directe invloedssfeer van het station. Daarmee is het Heerhugowaardse stationsgebied de motor van de economische boulevard van Heerhugowaard.*

Huidige stand van zaken 2018-2019

De gemeente heeft de afgelopen jaren niet stil gezeten: stapsgewijze ontwikkeling van het stationsgebied was de afgelopen jaren het motto. Recentelijk zijn zo diverse gemeentelijke projecten in de openbare ruimte gerealiseerd. Fiets- en wandelroutes maar ook 'tegeltje lichten' om tijdelijk ruimte terug te geven aan groen. Meer en meer marktinitiatieven dienen zich ook aan. Veel voorzieningen zijn de afgelopen jaren in een eerste herontwikkelingsgolf al toegevoegd: regionale hoofdkantoren, zorgvoorzieningen, onderwijsfuncties en ook de eerste nieuwe woonprojecten. Het Heerhugowaardse stationsgebied heeft een grote ontwikkelpotentie; een volgende fase van gebiedsontwikkeling staat op het punt te beginnen. Maar op veel plekken in het stationsgebied staan de huidige staat van de openbare ruimte en de slechte bereikbaarheid in schril contrast met de ontwikkelingen die al hebben plaats gevonden. Daarmee voldoet het stationsgebied ondanks de aanwezige dynamiek nog altijd niet aan de lokale ambitie, noch aan de ambitie als betekenisvolle locatie aan De Zaancorridor.

Op de volgende pagina's volgt een beknopt overzicht van de huidige stand van zaken, onderverdeeld in de drie hoofdopgaven zoals opgesomd in de vorige paragraaf.



Het verbeteren van de uitstraling en samenhang van de openbare ruimte en het duurzaam oplossen van de verkeersknoop. *Het stationsgebied kenmerkt zich als slechts een optelsom van (regionale) voorzieningen, woongebouwen en onderwijsinstellingen. De openbare ruimte is momenteel een resultaat van die bebouwing met versnippering, weinig verblijfskwaliteit, een gebrekkige oriëntatie en onveilige verkeerssituaties als gevolg. Ook de verknoping van de vervoersmodaliteiten ten behoeve van een verbeterde deur tot deur reis is door de huidige inrichting van de openbare ruimte beperkt.*

Stand van zaken: het toevoegen en intensiveren van stedelijke functies

In de afgelopen jaren hebben grote werkgevers zich in het Stationsgebied gevestigd, inclusief stedelijke functies van regionale betekenis. Er is nieuwbouw gepleegd rondom het station en plekken zijn getransformeerd naar kantoor- en zorgfuncties. De eerste nieuwe woonprojecten zijn gestart. In het provinciaal programma OV-Knooppunten valt dit onder een hogere stedelijke dichtheid, meer functies en voorzieningen, het benutten van plancapaciteit en functiemenging in de nabijheid van het station.

Het laadvermogen van het Heerhugowaardse stationsgebied kan de komende vijf jaar zo'n 400 woningen binnen 300 meter van het NS-station zijn. De mogelijke plancapaciteit aan woningen binnen 1.200 meter van het NS-station kent vanzelfsprekend een grotere omvang maar ook een verdere planhorizon. Deze mogelijke ontwikkelingen zijn deels onderdeel van de harde plancapaciteit van de regio en deels als OV-knooppuntlocaties onderdeel van de actualisering van de regionale woningbouwbehoefte. De geschatte omvang van de private vastgoedinvesteringen in de komende jaren kan oplopen tot honderd miljoen euro.

deze nieuwbouwontwikkelingen zijn in lijn met de ambities van regio Noord-Holland Noord: een mogelijke bouwopgave van 40.000 woningen, om de druk op de eigen woningmarkten in de metropoolregio te ontlasten. De volgende recente ontwikkelingen vinden plaats:

Stedelijke functies van regionale betekenis zijn het Hoogheemraadschap (1), Diagnostisch Centrum Noordwest Ziekenhuis (2), intramurale zorg ViVa! Zorggroep (3), Praktijkschool Focus (4), het roc Horizon College (5), mbo ESPEQ (6), Hotel Restaurant, de regionale GGZ (7), Zuyderwaert (8) en Hotel restaurant Gewoon Lekker (9).

10 Bij het stationsgebied ontwikkelt BPD naast een nieuwe woonwijk, ook Broekhorn-De Scheg, op dit moment bestemd als een werklocatie.

11 Voorjaar 2018 heeft het bovenregionale Oogcentrum Noordholland bekend gemaakt zich te willen vestigen in het stationsgebied. De procedure is zomer 2018 gestart.

12 Voorjaar 2018 heeft het Ministerie van Volksgezondheid, Welzijn en Sport bekend gemaakt dat de Heerhugowaardse beroepsopleidingen (o.a. mbo ESPEQ en roc Horizon College) een miljoenenbijdrage ontvangen vanuit het Regionaal Investeringsfonds mbo (RIF). Daarmee wordt de publiek private samenwerking tussen scholen, de publieke sector en het bedrijfsleven gestimuleerd. De gemeente draagt daar jaarlijks ook aan bij. De ontwikkeling van deze mbo-campus is in de directe nabijheid van het NS-station.

13 Het Heerhugowaardse Stadshart, op 500 meter van het NS-station, is in 2014 opgeleverd. Het huisvest het grote overdekte winkelcentrum Middenwaard, nieuwe horeca, VUE-bioscoop en zorgvoorzieningen. Vanaf 2018 worden er 289 woningen in het Stadshart bijgebouwd.

14 Begin 2017 is het voormalige HAL-Trade Center getransformeerd naar 'incubator' Het Zakenstation, een werk- en ontmoetingsplek voor ondernemers bij het NS-station.

15 Medio 2017 is een voormalig kantoorpand aan de Umbriëllaan getransformeerd naar 41 woonstudio's.

16 Zomer 2018 is de bestemmingsplanprocedure gestart voor een nieuw woongebouw bij het NS-station, 60 woningen en werkruimte.

17 Zomer 2018 is de omgevingsprocedure gestart voor 26 studio's bij het NS-station.

18 19 Zomer 2018 zijn twee nieuwbouwplannen gepresenteerd, tegen het NS-station: een hoge woontoren als landmark en een woon-zorg complex.

20 Zomer 2018 is de pilot 'De Broekervaart' gestart: een nieuwe vaarverbinding tussen het Heerhugo-waardse stationsgebied en Broek op Langedijk. Toeristen, maar ook bewoners uit de regio, maken kennis met de toeristische-recreatieve waarden van Oosterdel en Langedijk.



Het toevoegen en intensiveren van stedelijke functies. *Projecten in en rondom het stationsgebied die de afgelopen jaren gerealiseerd zijn (grijs icoon) of in ontwikkeling zijn (gekleurd icoon), geprojecteerd op het concept-masterplan. Op veel plekken in het stationsgebied staan de huidige staat van de openbare ruimte en de bereikbaarheid echter in schril contrast met al deze ontwikkelingen die al hebben plaats gevonden. Daarmee voldoet het stationsgebied ondanks de aanwezige dynamiek nog altijd niet aan de lokale ambitie, noch aan de ambitie als betekenisvolle locatie aan De Zaancorridor.*



Het toevoegen en intensiveren van stedelijke functies. *Zomer 2018 zijn twee nieuwbouwplannen gepresenteerd, tegen het NS-station aan: een hoge woontoren als landmark en een woon-zorg complex.*

Het toevoegen en intensiveren van stedelijke functies. *Zomer 2018 is de bestemmingsplanprocedure gestart voor een nieuw woongebouw bij het NS-station, 60 woningen en werkruimte.*



Stand van zaken: het verbeteren van de uitstraling en samenhang van de openbare ruimte

Het Stationsgebied oogt op dit moment nog teveel als 'op- en uitstapplaats', in plaats van een aangenaam gastvrij verblijfsgebied. Het is nog geen soepele vervoersknoop rondom het NS-station. De openbare ruimte is bovenal onsamenhangend, rommelig en meer het resultaat van de bebouwing dan dat het een écht verblijfsgebied is. Ook de verbinding met het Stadshart en andere delen van de gemeente is qua beleving, directheid en veiligheid niet duidelijk aanwezig en het gewenste groene karakter ontbreekt. Het NS-station heeft op dit moment ook nog teveel een voor- en achterkant in plaats van de gewenste Heerhugowaardse en Langedijkse zijde.

In lijn met 'Maak Plaats!' zal in het Heerhugowaardse stationsgebied aansluiting gevonden moeten worden op een opwaardering van de openbare ruimte van het OV-knooppunt en een betere verbinding met het Stadshart en omliggende werklocaties. De gemeente heeft daarom de afgelopen jaren stapsgewijs al uitvoering gegeven aan diverse projecten die de uitstraling en samenhang van de openbare ruimte verbeteren én daarmee ook de deur tot deur reis verkorten, veiliger maken en veraangenamen. Op de belangrijkste plekken met de primaire verbindingsroutes in het stationsgebied, is de openbare ruimte echter nog niet opgewaardeerd.

Het Masterplan Stationsgebied is in voorbereiding. In samenwerking met bewoners, ondernemers en andere stakeholders wordt gewerkt aan dit masterplan. September 2017 werd het eerste concept publiek gemaakt. Eind 2018 wordt de definitieve versie afgerond en ter vaststelling aan het college van B&W en de raad voorgelegd. In het masterplan wordt onder andere de kwaliteit van de openbare ruimte vastgelegd, waardoor het stationsgebied met Stadshart in beleving een samenhangend centum-gebied vormt en de invloedsfeer van het station ook zo wordt vergroot.

A **Gerealiseerd (2013),** provincie: ongelijkvloerse fietsroutes onder de N242 en Broekerweg.

B **Gerealiseerd (2015):** de herinrichting van de Stationsweg als fietsstraat.

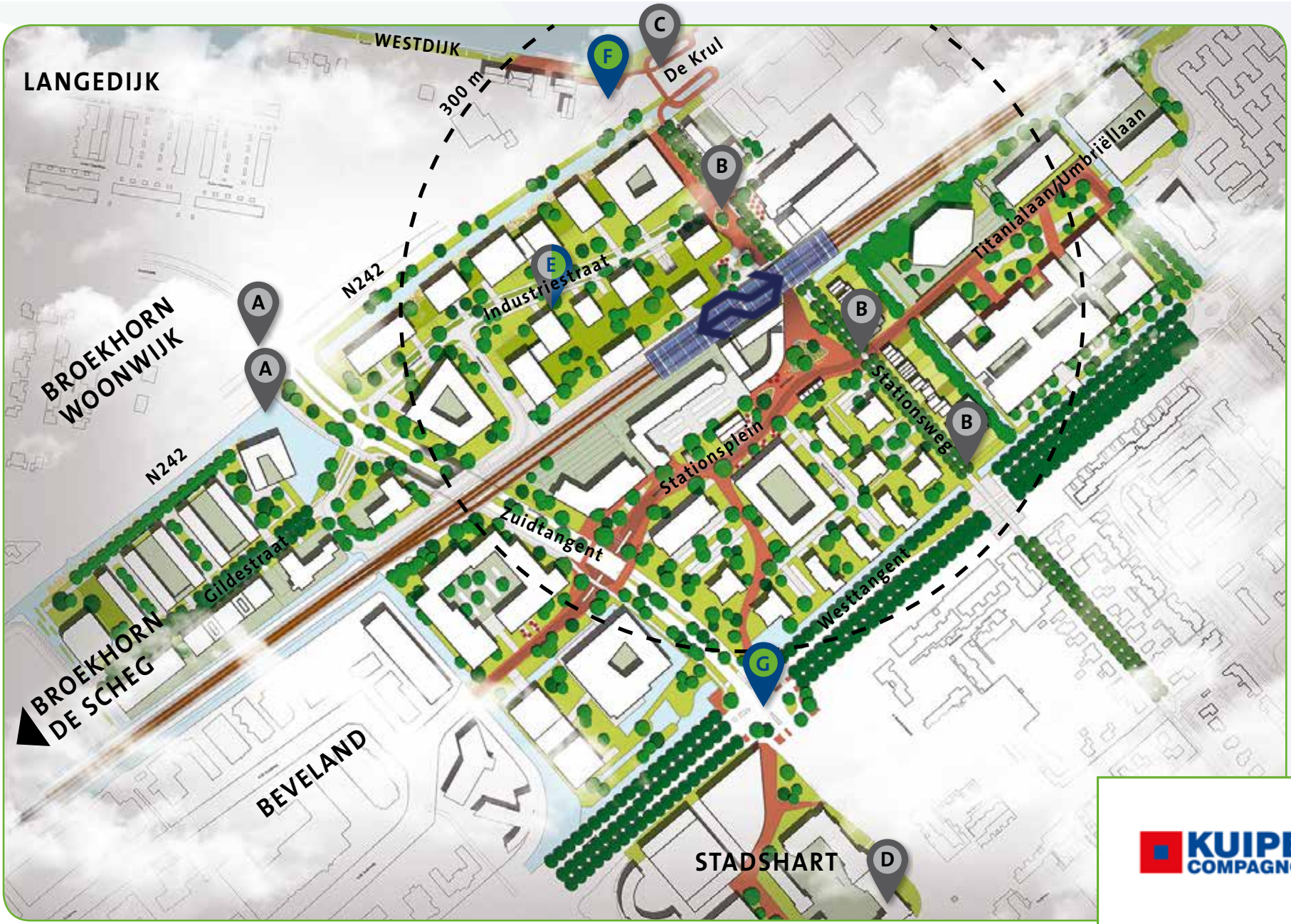
C **Gerealiseerd (2015):** fietsbrug 'De Krul' over de N242, deel van de route vanuit Langedijk, woonwijk Broekhorn naar het NS-station.

D **Gerealiseerd (2016):**vergroening en verduurzaming wandel- en fietsroutes tussen stationsgebied en Stadshart.

E **Gedeeltelijk gerealiseerd (2017):** gedeeltelijke upgrade van de Industriestraat, met fiets- en voetpad, vergroening en duurzame bermen.

F **In voorbereiding (2019):** herinrichting Westdijk, deel van de route vanuit Langedijk naar NS-station.

G **Verbinding Stadshart-stationsgebied (n.n.b.):** raadsmotie om de verbinding Stadshart-stationsgebied komende jaren vorm te gaan geven.



Het verbeteren van de uitstraling en samenhang van de openbare ruimte. *Gemeentelijke deelprojecten in en rondom het stationsgebied die de afgelopen jaren zijn gerealiseerd (grijs icoon) of in ontwikkeling zijn (gekleurd icoon), geprojecteerd op het concept masterplan. Op de belangrijkste plekken met de primaire verbindingsroutes in het stationsgebied, is de openbare ruimte echter nog niet opgewaardeerd.*



Het duurzaam oplossen van de verkeersknoop. *Fietsbrug De Krul, de verbinding tussen gemeente Langedijk, Broekhorn en het Heerhugowaardse stationsgebied.*





Het verbeteren van de uitstraling en samenhang van de openbare ruimte. *De opwaardering van de Industriestraat. Links, de oude situatie, rechts de nieuwe. De klinkerbestrating en het groenontwerp uit het toekomstige masterplan zin hier al vroegtijdig toegepast. Het is al aangelegd met het oog op nieuwbouwontwikkelingen. De bebouwing rechts maakt plaats voor vastgoedontwikkelingen. De klinkerbestrating, de diversiteit aan bomen en klimaatbestendige plantvakken zullen het beeldmerk van de openbare ruimte in de volgende ontwikkelingsfase van het stationsgebied zijn. Die volgende ontwikkelingsfase heeft betrekking op de belangrijkste plekken met de primaire verbindingsroutes in het stationsgebied.*



De samenhang en uitstraling van de openbare ruimte moet verbeterd worden. *Op de belangrijkste plekken met de primaire verbindingsroutes in het stationsgebied, is de samenhang en uitstraling van de openbare ruimte niet opgewaardeerd. Daarmee wordt de verkeersknoop ook niet duurzaam opgelost en de deur tot deur reis niet geoptimaliseerd.*



Stand van zaken: het duurzaam oplossen van de verkeersknoop

Het stationsgebied kent met de N242, het spoor, de Zuidtangent en Westtangent grote barrières in de bereikbaarheid en de (langzaam-)verkeersafwikkeling. Het vele verkeer dat de spoorbaan gelijkvloers kruist ondervindt grote hinder van de voortdurend neergaande spoorbomen. Bovendien zijn gelijkvloerse spoorkruisingen in drukke stedelijke gebieden gevaarlijke plekken in de stad. De steeds langer wordende ochtend- en avondspits kenmerkt zich door flinke congestie. Op de kruispunten op de Zuidtangent zijn bovendien veel ongevallen waar automobilisten en langzaam verkeersdeelnemers bij zijn betrokken. De deur tot deur reis voor alle vervoersmodaliteiten (en met name voor het langzaam verkeer) is momenteel een moeizame en gevaarlijke in het Heerhugowaardse stationsgebied.

De nieuwe provinciale N194 (de Westfrisiaweg) geleidt het doorgaande verkeer langs Heerhugowaard en via de N242 langs het stationsgebied. Dat doorgaande verkeer zal minder dominant worden op de Westtangent. Dit betekent een verbetering in de leefbaarheid en veiligheid. De N194 is deels in de zomer van 2018 opgeleverd.

Ten aanzien van de gemeentelijke ambitie voor het stationsgebied en de raakvlakken met het provinciaal programma OV-Knooppunten, vormt de Zuidtangent een gevaarlijke barrière in de deur tot deur reis van met name het langzaam verkeer. In de inrichting van de kruispunten op de Zuidtangent is het langzaam verkeer volledig ondergeschikt aan het autoverkeer. Autoverkeer, dat grote hinder ondervindt van congestie door de drukke kruispunten en de vaak dicht liggende spoorbomen. Dit is een ongewenste en onveilige combinatie van problemen.

De geplande ongelijkvloerse kruising van de Zuidtangent met het spoor en de toekomstgerichte oplossingen voor de gevaarlijke kruispunten in het stationsgebied zijn grotendeels door de klankbordgroepen bedacht en eind 2017 door de raad overgenomen. Daarmee zijn tegelijkertijd toekomstgerichte oplossingen voor de verkeersafwikkeling van de Zuidtangent, voor de N242 en de regionale autobereikbaarheid van het NS-station en werklocaties gecreëerd. Deze oplossingen zijn bovendien nog eens met uitgebreide onafhankelijke uitgevoerde verkeersanalyses geverifieerd en robuust en toekomstbestendig bevonden.

De gemeente is bereid om de kosten voor de spooronderdoorgang voor haar rekening te nemen en heeft hiervoor een volledige dekking beschikbaar. Het Ministerie van I&W draagt daar ook in bij. De kosten voor deze ongelijkvloerse spoorkruising zijn onderdeel van de ontwikkeling van het Heerhugowaardse stationsgebied, maar maken geen onderdeel uit van een mogelijke subsidieaanvraag in het kader van het provinciaal OV-knooppuntenbeleid.

Ten behoeve van het ontwerpen van een toekomstbestendige spoor-, perron- en transferconfiguratie van het NS-station met Stationsplein zijn value engineering sessies met rjik, ProRail, NS en provincie georganiseerd. De ongelijkvloerse spooronderdoorgang biedt namelijk ook kansen om tot een robuuste, toekomst-gerichte spoorconfiguratie te komen, indachtig directere en frequentere spoorverbindingen tussen Regio Alkmaar en de metropoolregio. Ook een mogelijke nieuwe inrichting van het busstation en een comfortabele stallingsvoorziening voor fietsen maken onderdeel uit van de value engineering studies. In 2018 is bovendien een marktverkenning voor een mogelijke vastgoedontwikkeling op het Stationsplein gestart.

De vertaling van deze activiteiten naar het provinciaal programma OV-Knooppunten is een verkorting en veraangenaming van de deur tot deur reistijd voor voetganger en fiets, een vermindering van de barrière-werking van het spoor en een betere toekomstige aansluiting van het stationsgebied en de lokale wegenstructuur op de N242.



Meerwaardeprojecten: veel deelprojecten waarmee de uitstraling en samenhang van de openbare ruimte is verbeterd, hebben leiden ook tot betere primaire routes van en naar het NS-station. Het zijn meerwaardeprojecten; bijvoorbeeld de herinrichting van de historische as Stationsweg met groen, bestrating en straatverlichting vormt samen met fietsbrug 'De Krul' en de Westdijk een veilige, groenelangzaam verkeersverbinding tussen Langedijk en het Heerhugowaardse NS-station. Ook de vergroening en verduurzaming van de wandel- en fietsroutes tussen stationsgebied en Stadshart komen de deur tot deur reis ten goede.



Gerealiseerd (zomer 2018): uitbreiding fietsenstalling NS-station door gemeente en ProRail. Een upgrade met Zelf Service Fietsentoegang en introductie van eerste 24 uur gratis.



Gerealiseerd (zomer 2018): de 'Stationshuiskamer' door NS. Randvoorwaardelijk voor een meer integrale aanpak van het duurzaam oplossen van de verkeersknoop, het verbeteren van de deur tot deur reis en een betere aansluiting van het stationsgebied op de N242, zijn:

- **Raadsbesluitvorming (2017):** oplossing en kredietvotering voor de hoofdwegenstructuur van het stationsgebied, inclusief een ongelijkvloerse kruising van de Zuidtangent met het spoor.
- **Besluitvorming GS (2018):** nieuw onderzoek naar de doorstroming van de provinciale N242 is inmiddels opgenomen in het PMI.



Kruispunt Zuidtangent-Stationsplein. *In de deur tot deur reis een grote en gevaarlijke barrière voor het langzaam verkeer. De herinrichting van dit ongeregelde kruispunt naar een veilig en soepel functionerend kruispunt met verkeersregelinstallatie biedt bovendien ruimte om beter aan te sluiten op de nieuwe openbare ruimte in Stadshart en stationsgebied en wordt zo 'een groen welkom in Heerhugowaard'*



Het duurzaam oplossen van de verkeersknoop: *een betere deur tot deur reis. Gemeentelijke deelprojecten in en rondom het stationsgebied die de afgelopen jaren zijn gerealiseerd (grijs icoon) of in ontwikkeling zijn (gekleurd icoon), geprojecteerd op het concept masterplan. De primaire verbindingsroutes in het stationsgebied naar het Stadshart en tussen Gildestraat (Broekhorn-De Scheg) en Industriestraat met NS-station moeten de komende jaren verbeterd worden.*

De ontwikkelingsstrategie van het Heerhugowaardse stationsgebied

De manier waarop in Nederland binnenstedelijke gebieden worden ontwikkeld is de laatste jaren fundamenteel veranderd: van een op aanbod gestuurd systeem naar een systeem waarbij vraaggericht en flexibel werken centraal staan. Waar oude gebiedsontwikkeling zich voornamelijk kenmerkte door publieke sturing op grootschalige plannen met een gefixeerd eindbeeld, kenmerkt de huidige binnenstedelijke gebiedsontwikkeling zich door samenwerking met marktpartijen en stakeholders, onzekerheden in het proces en verschillende financieringsstromen.

Het integraal, ineens ontwikkelen van grootschalige binnenstedelijke locaties, met dito financiële risico's is daarom niet meer van deze tijd. Nu past een flexibele, adaptieve ontwikkelingsstrategie met kleinschaligere ontwikkelingen op basis van een globaal eindbeeld en het uitlokken van private investeringen. Zo organiseert de gemeente Heerhugowaard middels bijvoorbeeld anterieure overeenkomsten dat private partijen financieel bijdragen aan de opwaardering van het publiek domein in het stationsgebied. Slimme parkeeroplossingen, vergroening en klimaatadaptief ontwerpen van gebouwen en private ruimten en de verplichting om delen van het eigen terrein in te richten als openbare ruimte zijn daar voorbeelden van.

Om een complexe langjarige gebiedsontwikkeling zoals het Heerhugowaardse stations-gebied hanteerbaar te houden zijn het kiezen van de juiste schaal, fasering en looptijd belangrijke voorwaarden. We willen af van grote risicovolle voorinvesteringen die we in de oude grondexploitaties zagen. Het risico zit hem dan in de onzekerheid die een lange terugverdientijd met opbrengsten met zich mee brengt.

Voor het Heerhugowaardse stationsgebied geldt derhalve dat het 'een gefaseerde gebiedsontwikkeling door gebiedjesontwikkeling betreft'. De in dit document beschreven volgende fase van OV-knooppuntontwikkeling in Heerhugowaard vormt de basis voor een subsidieaanvraag in het kader van het provinciaal OV-knooppuntenprogramma.

Investeringsbeslissingen worden stapsgewijs genomen: soms kleinschalige projecten, dan weer omvangrijker en soms projecten met meer risico. De aanleg van fietsbrug 'De Krul' had een relatief grote investeringsomvang maar is zeer betekenisvol in het verbeteren van de deur tot deur reis en een aantrekkelijkere openbare ruimte. De nog gedeeltelijke herinrichting van de Industriestraat door een nieuwe fiets- voetpad en vergaande vergroening heeft een grote waarde in het dichterbij brengen van het eindbeeld voor het stationsgebied. En het tijdelijk 'tegeltje lichten' op het Stationsplein door scholieren heeft een tussentijds groener plein opgeleverd, in afwachting van de definitieve herinrichting en transformatie.

Een volledige raming van kosten voor de volledige ontwikkeling van het stationsgebied, is in de huidige fase nog te omvangrijk en gaat met te veel onzekerheden en nog ongedefinieerde afhankelijkheden gepaard om nu al in zijn geheel op te pakken. In knooppuntontwikkeling is timing, zeker in de samenwerking met spoorpartijen en marktinitiatieven, erg belangrijk.

Dat laat onverlet dat na de eerste gemeentelijke en private investeringen van de afgelopen jaren en de ontwikkelingen die op stapel staan, een volgende fase van knooppuntontwikkeling een meer integrale aanpak zal hebben.

Voor het bepalen van de juiste schaal, fasering en looptijd van de ontwikkeling van het Heerhugowaardse stationsgebied worden de volgende vijf principes gehanteerd:

I. Een eerste termijn van vijf jaar.

De termijn van vijf jaar is een goede beheersbare termijn waarbinnen met voldoende zekerheid de verwachte kosten, dekkingsbronnen en opbrengsten zijn te bepalen. Diverse marktinitiatieven zullen in deze periode plaatsvinden en bovendien zal binnen deze termijn de ongelijkvloerse spooronderdoorgang gerealiseerd kunnen worden. Bovendien zijn de gemeentelijke beleids- en financiële kaders aanwezig.

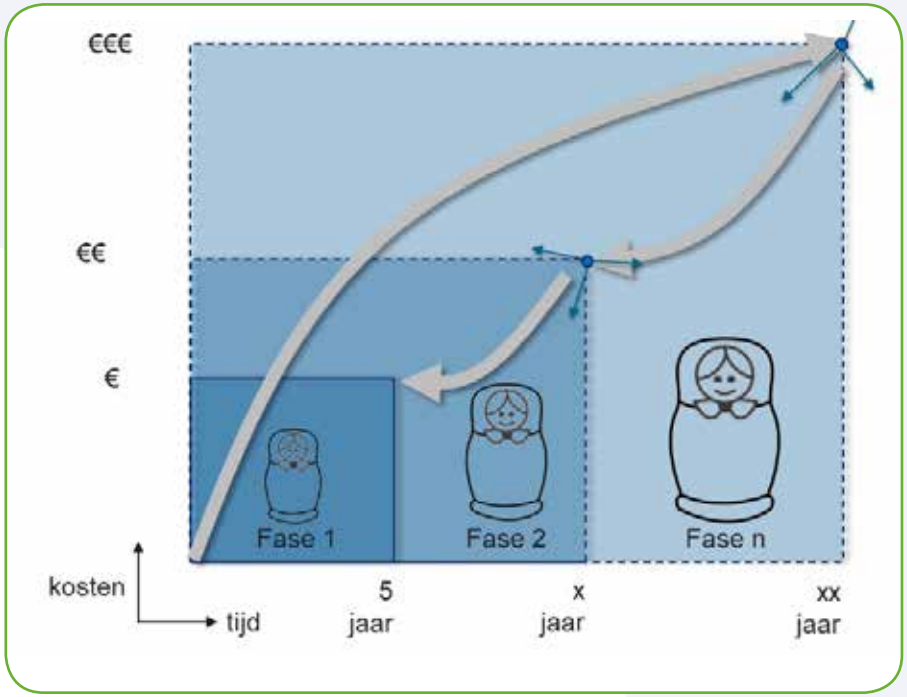
Financieel en inhoudelijk wordt er met de beschrijving in dit document van de volgende fase van OV-knooppuntontwikkeling slechts ingezoom op de eerste termijn van vijf jaar. Er wordt daarmee nog geen besluit over volgende planfasen genomen, die zijn immers nog onzeker. Mogelijke strategische grond- en opstalverwervingen voor volgende fasen worden daar conform raadsbeleid overigens niet mee in de weg gestaan.

II. Een groeimodel van opeenvolgende fasen met tussenstappen.

De volgende fasen betreffen het opknippen van meer omvangrijke investeringsbeslissingen in beheersbare tussenstappen die steeds weer passen binnen en ruimte laten voor een volgende stap. Er is daarbij een beeld van het eindresultaat, het masterplan, maar het eindresultaat kan nog zowel in tijd, kwaliteit als kosten verschuiven.

Een mogelijke vastgoedontwikkeling op het Stationsplein is daar een voorbeeld van. Het is nog onbekend hoe die ontwikkeling er exact uit komt te zien, mede omdat randvoorwaarden vanuit de (toekomstige) spoorinfrastructuur nog in onderzoek zijn. Wel wordt er alvast een marktverkenning voor ontwikkeling van het Stationsplein uitgevoerd.
En de value engineeringstudies met spoorpartijen, rijk en provincie zijn randvoorwaardelijk voor de doorontwikkeling van het NS-station en Stationsplein. Een mogelijk grootschalig uitvoeringsproject voor het Stationsplein ligt daarom dus met alle waarschijnlijkheid verder weg in tijd. De gemeentelijke beleidskaders zijn weliswaar aanwezig, maar de kosten, dekking en opbrengsten zijn nog niet met onderzoek en besluitvorming bij gemeente en andere stakeholders in relatie tot elkaar gebracht.

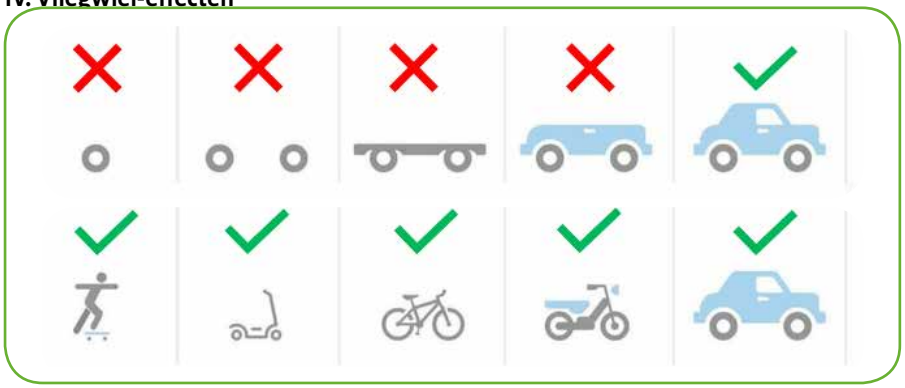
III. No-regret maatregelen



Gefaseerde ontwikkelingsstrategie. *Knooppuntontwikkeling in Heerhugowaard kent een groeimodel van faseringen, met een eerste termijn van vijf jaar. Daarop volgen vervolgstappen die afgezet worden binnen een globaal, en soms verschuifbaar eindresultaat.*

Een belangrijk principe waar de gemeente de afgelopen jaren al mee heeft gewerkt zijn de ‘no-regret maatregelen’. De aanleg van fietsbrug De Krul, de gedeeltelijke opknapbeurten van Industriestraat en Stationsweg en de vergroening van de routes tussen stationsgebied en Stadshart zijn sprekende voorbeelden. Daarmee zijn tussenstappen gerealiseerd die volledig zijn en zelfstandig functioneren; mocht het bij deze stappen blijven dan zijn dat nog steeds bruikbare stappen geweest en in die zin no-regret maatregelen.

IV. Vliegwiel-effecten



No-regret maatregelen in een gefaseerde gebiedsontwikkeling. *Een visualisatie van een ‘no-regret’stap aan de hand van het principe van een ‘minimum viable product’: elke stap bevat precies genoeg kernelementen om zelfstandig te functioneren en is gericht op de adaptieve doorontwikkeling tot een volgend product.*

Een belangrijk principe waar de gemeenteraad in haar ontwikkelingsstrategie al een voorschot nam betreft het vliegwiel-effect. Publieke investeringen kunnen geprioriteerd worden wanneer het maatregelen of activiteiten betreft die kunnen fungeren als vliegwiel en als versnelling voor andere ontwikkelingen. De besluitvorming van de gemeenteraad over de oplossing en kredietvotering voor de Zuidtangent kan simpelweg niet los gezien worden van de keuze van derden om tot private investeringen in het stationsgebied te komen. Er wordt bij voorkeur dáár geïnvesteerd, waar ook marktinitiatieven opbloeien die bijvoorbeeld bijdragen in het opwaarderen van de openbare ruimte. Kortom: het denken in meerwaarde creëren en in vliegwiel-effecten.

V. Diverse financieringsstromen

De Heerhugowaardse gemeenteraad heeft het gemeentebestuur gevraagd om tot een andere financieringswijze van de gemeentelijke investeringen in het Heerhugowaardse stationsgebied te komen. Een financieringswijze, die de stapsgewijze aanpak eerbiedigt en een complexe, langjarige knooppuntontwikkeling haalbaar maakt. Investeringsfondsen voor infrastructuur (uit gemeentelijke grondexploitaties) kunnen in zo’n aanpak bij elkaar komen met het vaststellen van kleinere grondexploitaties in het stationsgebied. Maar ook gemeentelijke exploitatiestromen zoals bijvoorbeeld groot onderhoud kunnen daarmee gecombineerd worden, alsook externe co-financiering zoals subsidies. Diverse al gerealiseerde projecten in het stationsgebied zijn zo tot stand gekomen.

De fasering van de ontwikkeling van het Heerhugowaardse stationsgebied

Op basis van de eerder genoemde principes worden de volgende fasen en bijbehorende uitvoeringsprojecten benoemd:

Fase 1 – Korte Termijn tot 2023

Deze fase richt zich op de volgende activiteiten:

- De opwaardering van de nog niet opgeknapte **openbare ruimte van de primaire routes van en naar het NS-station.** De nadruk ligt op een groot deel van het Stationsplein met de route naar het Stadshart. Voetganger en fiets krijgen op het Stationsplein een verbeterde positie en de automobilist profiteert van een betere doorstroming. De openbare ruimte wordt ingericht conform kwaliteitsniveau van het Stadshart: groener en klimaatadaptiever.
- **De veiligheid en bereikbaarheid van het NS-station** voor langzaam verkeer leidt tot **een verbeterde deur tot deur reis**. Met de kruispuntoplossingen op de Zuidtangent worden barrières geslecht, verbindingen directer, de routes voor al het verkeer aangenamer en neemt de veiligheid toe.
- **Een veiligere en directere verbinding tussen de Langedijker zijde** van het Stationsgebied en de ontwikkellocaties aan de Gildestraat (o.a. hotel, de grootschalige ontwikkellocatie van BPD en het nieuwe Oogcentrum Noordholland).
- De realisatie van de beoogde oplossing voor de verbeterde afwikkeling van het auto- en langzaam verkeer op de Zuidtangent, de N242 en het stationsgebied, waar onder andere de spooronderdoorgang onderdeel van uitmaakt, conform raadsbesluit van eind 2017. De spooronderdoorgang is door gemeente en rijk gefinancierd.
- **De uitwerking van een gemeentelijke parkeerstrategie** waar gedeelde parkeervoorzieningen en slimme mobiliteitsplannen rondom vastgoedontwikkelingen onderdeel vanuit maken.
- **Voorbereidende, faciliterende werkzaamheden voor de wateropgave** zijn nodig om ruimte te geven aan de uitvoering van alle activiteiten in deze eerste fase. Het water is een barrière voor de herinrichting van de openbare ruimte, de nieuwe hoofdwegenstructuur en enkele toekomstige vastgoedontwikkelingen.

Bovendien wordt er met het verleggen van de waterloop al in deze fase optimale ruimtelijke randvoorwaarden gecreëerd voor activiteiten in mogelijke opeenvolgende fasen.

De openbare ruimte met de **primaire routes** op grote delen van het Stationsplein, de route naar het Stadshart, de Zuidtangent en de verbinding met de Gildestraat zijn van belang voor een verbeterde deur tot deur reis. Een aantrekkelijkere openbare ruimte wordt bovendien gezien als vliegwiel om marktinitiatieven op een kwalitatieve wijze tot ontwikkeling te laten komen en daarmee de totale knooppuntontwikkeling van Heerhugowaard als ‘moderne stad’ aan De Zaancorridor. De meest concrete nieuwe vastgoedontwikkelingen grenzen ook aan deze vernieuwde openbare ruimte.

Bovendien is het in deze openbare ruimte en zijn het deze routes waar het Slimme Energienet Heerhugowaard aangelegd zal moeten worden.

Fase 2 – ná 2023

Deze fase richt zich op de volgende activiteiten:

- De opwaardering van **de openbare ruimte van de secundaire routes van en naar het NS-station,** inclusief routes rondom het stationsgebied om de invloedssfeer van het NS-station verder te vergroten en de deur tot deur reis verder te verbeteren,

- Direct grenzend aan fase 1 ligt het NS-station met eigendommen van NS, ProRail en gemeente. Op dit deel van het **Stationsplein is een nieuwe vastgoedontwikkeling met NS-station** gerelateerde voorzieningen mogelijk. Bureau Stedelijke Planning is in 2018 voor dit deel van het Stationsplein een marktverkenning gestart met ook een samenwerkings- en ontwikkelingsstrategie. Een nieuwe vastgoedontwikkeling, openbare ruimte en verbeteringen in ketenmobiliteit (i.c. fietsparkeervoorzieningen) maken daar onderdeel van uit. De herontwikkeling van het Stationsplein is een mogelijke plek voor een eyecatcher op het gebied van energetische duurzaamheid en duurzame mobiliteit. regionaleen circulaire economie en klimaatadaptatie.

- De uitkomst van de value engineering sessies ten aanzien van de spoorconfiguratie, het reizigersdomein met perrons en perronopgangen en het ontvangstdomein met NS-station en Stationsplein zijn onlosmakelijk onderdeel van de voorbereiding op een mogelijke **vastgoedontwikkeling op dit deel van het Stationsplein.** En ook de uitkomsten van de verdere voorbereiding van PHS door ProRail, NS en ministerie zijn hierop van invloed.

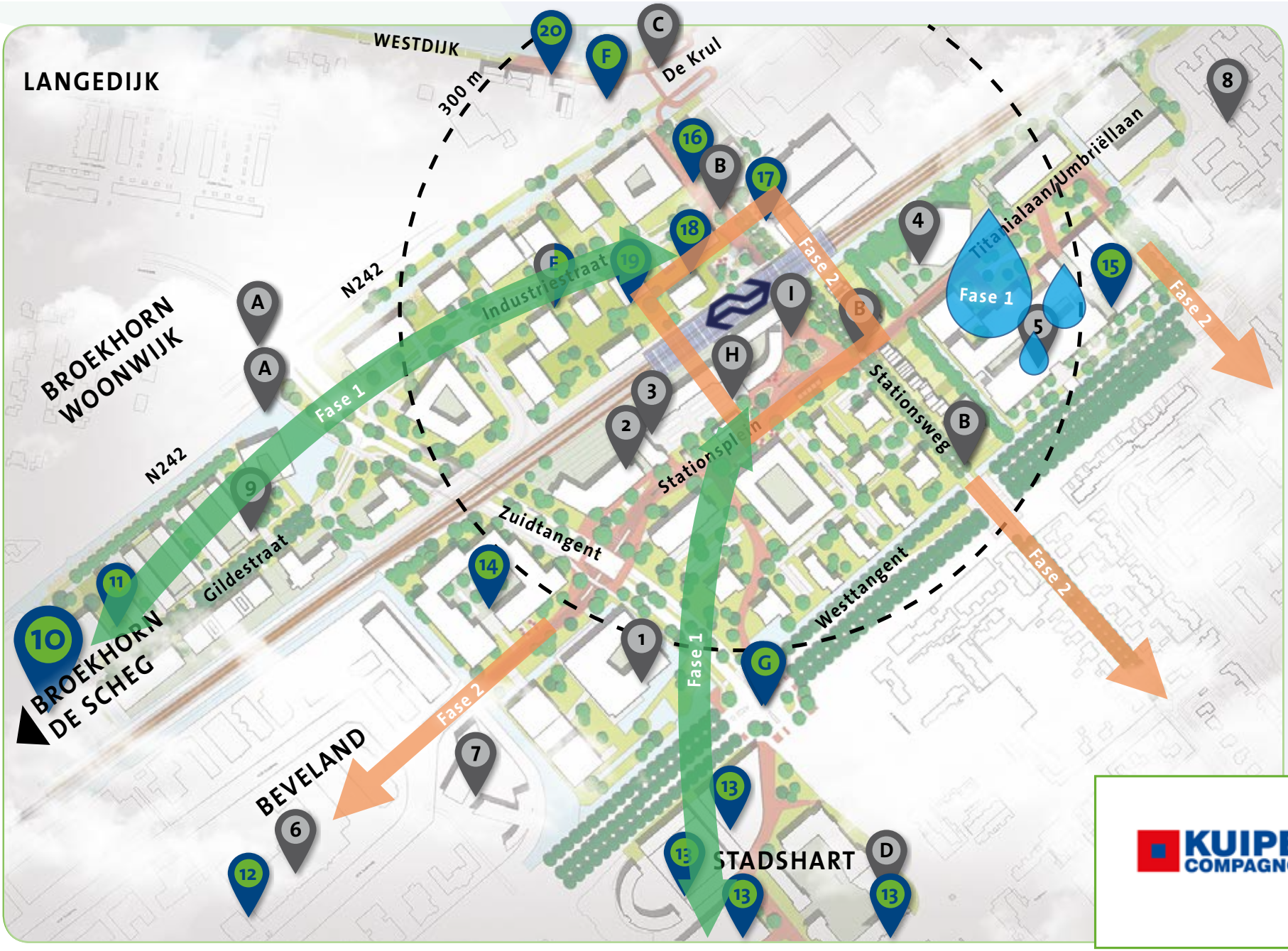
- In fase 1 is met ontwikkelaars, ondernemers en instellingen in het stationsgebied begonnen met nieuwe en slimmere parkeeroplossingen. In de tweede fase is de **doorontwikkeling van een gemeentelijke parkeerstrategie** aan de orde, waar in samenwerking met onder andere spoorpartijen, rijk, provincie, regio en Platform Mobiliteit MRA / Vervoersregio Amsterdam de opwaardering en capaciteitsuitbreiding van P+R faciliteiten gepositioneerd worden binnen een betere bereikbaarheid van de metropoolregio.

- Wet- en regelgeving op het gebied van klimaat, water en energietransitie zullen de komende jaren binnen gebiedsontwikkeling aan belang gaan toenemen. De beleidsvoorbereiding en ketensamenwerking daarvoor vinden ook in de eerste fase al plaats.
  In de tweede fase zal een **nadere invulling en uitwerking van de klimaatopgave,** waar de wateropgave in het stationsgebied onderdeel vanuit maakt, een definitieve vorm moeten gaan krijgen.

Fasen – Lange Termijn

Op de lange termijn richt de gemeente zich op de doorontwikkeling en opwaardering van de kernkwaliteiten van het stationsgebied en het toevoegen, intensiveren en herontwikkelen van functies en regionale voorzieningen.

Het masterplan bepaalt de contouren en het beoogde eindbeeld, maar concrete activiteiten worden op dit moment nog niet benoemd. Daarbij geldt bovendien dat ondernemersinitiatieven, ontwikkelinitiatieven en initiatieven vanuit de zorg en het onderwijs ook tot een versnelling in gemeentelijke initiatieven naar eerdere fasering kunnen leiden.



Integratie van 'gerealiseerd en in voorbereiding' met de eerstvolgende fase van de ontwikkeling van het Heerhugowaardse OV-knooppunt. *De verbetering van de deur tot deur reis en een kwaliteitssprong in de openbare ruimte verbinden slim en pragmatisch al gerealiseerde en in voorbereiding zijnde ontwikkelingen: zo wordt meerwaarde gecreëerd, zijn kosten, dekkingsbronnen en opbrengsten met elkaar in relatie te brengen en draait het vliegwiel voor een optimaal effect. De spooronderdoorgang is gefinancierd door de gemeente en het rijk. Ondergrond: concept masterplan met 300 meter straal rondom NS-station.*

4. Deelprojectenplan t.b.v. subsidieaanvraag

In de voorgaande hoofdstukken is de context OV-knooppuntontwikkeling in Heerhugowaard geschetst. Het beschrijft de aansluiting van de deelprojecten waar een subsidie voor wordt aangevraagd, met het OV-knooppuntenprogramma en de gemeentelijke ambitie voor het stationsgebied. Dit hoofdstuk beschrijft en onderbouwt de concrete deelprojecten waar subsidie voor wordt aangevraagd. Dit hoofdstuk gaat kort in op de achtergrond van de deelprojecten zoals beschreven in de voorgaande hoofdstukken. Hierna volgt de beschrijving en de onderbouwing van de deelprojecten. Het hoofdstuk sluit af met een beschrijving van het participatieproces, de kostenraming en de gemeentelijke dekking.

Sinds 2010 werkt de provincie Noord-Holland met het OV-knooppuntenprogramma aan de integrale aanpak van OV-knooppunten. De doelstellingen van het OV-knooppuntenprogramma zijn:

I. Het optimaal benutten en versterken van de aanwezige, intrinsieke waarden van knooppunten en het vergroten van synergie tussen knooppunten op corridorniveau;
II. Verbeteren van stationsomgevingen als comfortabel en optimaal functionerende schakel in de deur-tot-deur reis;
III. Beter benutten bestaande ruimte rondom stationsomgevingen;
IV. Verbeteren van stationsomgevingen als aantrekkelijke plek in de stad of dorp om te wonen, werken, leren, ondernemen en verblijven.

Het stedelijk gebied van Alkmaar en Heerhugowaard op De Zaancorridor ontwikkelt zich als een stedelijke schakel tussen de Metropoolregio Amsterdam en Noord-Holland Noord. Heerhugowaard 'kiest voor ontwikkeling bij haar knooppunt' en ontwikkelt vanuit dat perspectief het stationsgebied met het Stadshart.
De ambitie van de gemeente is om het stationsgebied te laten transformeren tot een hoogwaardige entree en een dynamisch, stedelijk knooppunt in de stad. Met de structuurvisie uit 2013 en de consistente opeenvolgende besluitvorming wordt daar al jaren stapsgewijs uitvoering aan gegeven.
Door de opwaardering en transformatie van het stationsgebied ontstaat zo een stedelijk knooppunt met regionale voorzieningen, dat complementair en versterkend is ten opzichte van het Stadshart en daarmee een onderscheidende plek aan De Zaancorridor. Het stationsgebied zal dan vooraleerst beter bereikbaar moeten zijn voor de voetganger, de fieter en de automobilist en met een hoogwaardige verblijfskwaliteit. Uiteindelijk zal een levendige mix van wonen, werken, leren, recreëren en reizen van het Heerhugowaardse knooppunt de 'moderne stad' maken die het provinciale OV-knooppuntenbeleid 'Maak Plaats!' beoogt.

De ambitie voor het Heerhugowaardse stationsgebied is in de structuurvisie vertaald naar drie opgaven die naadloos aansluiten op de doelstellingen van het programma OV-knooppunten. Ze zijn als volgt samen te vatten:

1. Het verbeteren van de uitstraling en samenhang van de openbare ruimte.
2. Het duurzaam oplossen van de verkeersknoop, met een verkorting van de deur tot deur reistijd voor voetganger en fiets en een vermindering van de barrièrewerking van het spoor.
3. Het toevoegen, intensiveren en mengen van stedelijke functies in de nabijheid van het station.

De gemeente heeft stapsgewijs gewerkt aan de ontwikkeling van het stationsgebied. Recentelijk zijn diverse gemeentelijke projecten in de openbare ruimte gerealiseerd, gebouwtransformaties tot stand komen en nieuwe marktinitiatieven dienen zich momenteel aan. Het stationsgebied heeft een grote ontwikkelpotentie die heeft uitgenodigd tot vele vastgoedinvesteringen, maar grote delen van de openbare ruimte en de bereikbaarheid staan hier in schril contrast mee. Ze voldoen niet aan de lokale ambitie, noch aan de ambitie als betekenisvolle locatie aan de Zaancorridor. In het stationsgebied is de verblijfskwaliteit ondermaats en wordt een soepele deur tot deur reis beperkt. Na jaren van stapsgewijze ontwikkeling is de volgende stap in deze knooppuntontwikkeling een fase waarin deze achterstand wordt ingelopen.

Door in deze fase te starten met de aanpak van de openbare ruimte met de primaire routes van en naar het NS-station, worden ook de voorwaarden geschapen om nieuwe vastgoedinvesteringen goed in te bedden in hun omgeving. Zij dragen op hun beurt bij aan het toevoegen en intensiveren van stedelijke functies en brengen nieuwe

financieringsconstructies in de gebiedsontwikkeling op gang. De volgende fase, de herontwikkeling van het Stationsplein en het NS-station komen zo ook dichterbij. Dat is allemaal relevant voor de knoopwaarde van het stationsgebied, waarbij onder andere snellere en directere spoorverbindingen een doel zijn.

De gemeente hanteert een faseringsstrategie waarbij het uitgaat van een groeimodel met deelprojecten als volledige en functionele tussenstappen: elke tussenstap vormt een geheel met als uitgangspunt dat als het bij deze tussenstap blijft, er toch een functionerend en samenhangend geheel resteert. Daarbij worden deelprojecten gezocht die versnelling kunnen aanbrengen in de totale ontwikkeling, om de kans op een volgende stap te verhogen. Met deze gefaseerde uitvoeringsstrategie blijft de opwaardering en transformatie van het Heerhugowaardse stationsgebied zowel inhoudelijk als financieel beheersbaar, en ook ambitieus.

De beoogde fasering is opgedeeld in deelprojecten. In dit hoofdstuk worden de deelprojecten beschreven in fase 1, die een scope van vijf jaar heeft. Deze fase is relevant want het is dezelfde termijn die gekoppeld is aan de subsidieregeling in het kader van het provinciaal OV-knooppuntenprogramma. Voor deze eerste fase heeft Arcadis de kosten voor de deelprojecten geraamd, in samenwerking met het gemeentelijk ingenieursbureau en Movares. De voor gemeente, ingenieursbureaus en provincie gestandaardiseerde en gebruikte SSK-ramingsmethodiek is van toepassing.

Het hoofdstuk sluit af met de beschrijving van de gemeentelijke dekking in relatie tot de gebiedsontwikkelingsstrategie.



Fase 1, de volgende stap in de Heerhugowaardse knooppuntontwikkeling. *De verbetering van de deur tot deur reis en een kwaliteitssprong in de openbare ruimte verbinden slim en pragmatisch al gerealiseerde en in voorbereiding zijnde (vastgoed) ontwikkelingen: zo wordt meerwaarde gecreëerd, zijn kosten, dekkingsbronnen en opbrengsten met elkaar in relatie te brengen en draait het vliegwiel voor een optimaal effect.*

Scope van projecten, relevant voor een subsidieaanvraag

De eerste fase omvat de navolgende drie projecten:

- **De route van het NS-station naar het Stadshart, de woongebieden en werklocatie Beveland.**
  Dit betreft de opwaardering van de nog niet opgeknapte openbare ruimte van de primaire routes van en naar het NS-station. De nadruk ligt op een groot deel van het Stationsplein met de route naar het Stadshart. Voetganger en fiets krijgen op het Stationsplein een verbeterde positie en de automobilist profiteert van een betere doorstroming. De openbare ruimte wordt ingericht conform kwaliteitsniveau van het Stadshart en zoals gedeeltelijk al aangelegd langs de Industriestraat: groener, voornamelijk gebakken klinkers en klimaatadaptiever.

  De veiligheid en bereikbaarheid van het NS-station voor langzaam verkeer leidt tot een verbeterde deur tot deur reis. Met de kruispuntoplossingen op de Zuidtangent worden barrières geslecht, verbindingen directer, de routes voor al het verkeer aangenamer en neemt de veiligheid toe.

- **De openbare ruimte en bereikbaarheid van de Langedijker zijde van het stationsgebied**
  Een veiligere en directere verbinding tussen de Langedijker zijde van het Stationsgebied en de ontwikkellocaties aan de Gildestraat (o.a. rondom het hotel, de grootschalige ontwikkellocatie van BPD en het nieuwe Oogcentrum Noordholland).

- **Het toevoegen, intensiveren en mengen van stedelijke functies**
  In het Heerhugowaardse stationsgebied zijn diverse nieuwe ontwikkelingen ophanden. De komende vijf jaren zullen het Oogcentrum en woningbouwontwikkelingen nabij het NS-station ontwikkeld kunnen worden.
  Voorbereidende, faciliterende werkzaamheden voor de wateropgave zijn nodig om ruimte te geven aan de uitvoering van alle activiteiten in deze eerste fase. Het water is een barrière voor toekomstige vastgoed-ontwikkelingen, de herinrichting van de openbare ruimte en de nieuwe hoofdwegen-structuur.

De openbare ruimte en de primaire routes op grote delen van het Stationsplein, de route naar het Stadshart, de Zuidtangent en de verbinding met de Gildestraat en ontwikkellocatie Broekhorn-De Scheg zijn van belang voor een verbeterde deur tot deur reis. Een aantrekkelijkere openbare ruimte wordt bovendien gezien als vliegwiel om marktinitiatieven op een kwalitatieve wijze tot ontwikkeling te laten komen en daarmee de totale knooppuntontwikkeling van Heerhugowaard als ‘moderne stad’ aan De Zaancorridor. De meest concrete nieuwe vastgoedontwikkelingen grenzen ook aan deze vernieuwde openbare ruimte.

Bovendien is het in deze openbare ruimte en zijn het deze routes waar het Slimme Energienet Heerhugowaard aangelegd zal moeten worden.

Ten opzichte van de beschrijving en opsomming van projecten op bladzijde 33 ‘Fasering’ is de spooronderdoorgang niet opgenomen in de scope van projecten. De gemeente neemt deze op verzoek van de provincie hier niet in op. Dat laat onverlet dat de door de gemeente opgebouwde en gevoteerde reserve van € 18,6 miljoen, inclusief co-financiering door het rijk, onderdeel van de integrale gebiedsontwikkeling vormt en in fase 1 zal worden uitgevoerd. De spooronderdoorgang is namelijk de oplossing voor een verbeterde afwikkeling van het auto- en langzaam verkeer op de Zuidtangent, de N242 en het stationsgebied.



De deelprojecten van fase 1 *richten zich op de opwaardering van de openbare ruimte van de primaire routes van en naar het NS-station. Het gaat daarbij om het verbeteren van de uitstraling en samenhang van de openbare ruimte en het duurzaam oplossen van de verkeersknoop ten behoeve van een verbeterde deur tot deur reis. De spooronderdoorgang is gefinancieerd door de gemeente en het rijk en zal ook in deze eerste fase uitgevoerd worden.*



Het verbeteren van de uitstraling en samenhang van de openbare ruimte

Het duurzaam oplossen van de verkeersknoop

De route van het NS-station naar het Stadshart, de woongebieden en werklocatie Beveland

Met de route van het NS-station naar het Stadshart en Beveland wordt het stationsgebied beter verankerd in de stad. Het levert betere verbindingen op tussen het stationsgebied en de woongebieden, werklocaties en voorzieningen. Dit vormt dé prioritaire verbinding van het stationsgebied als entree en visitekaartje van de stad met goede deur tot deur reizen voor alle verkeersdeelnemers. De vele arbeidsplaatsen van werklocatie Beveland komen bovendien 'dichterbij' het NS-station te liggen. De opwaardering en vergroening van de openbare ruimte en de verkeersveiligheid voor langzaam verkeer op deze route is het vliegwiel om het hele stationsgebied op de kaart te zetten en marktinitiatieven goed ingebed tot ontwikkeling te laten komen. Tevens grenzen deze deelprojecten aan de volgende fase: het NS-station en Stationsplein. De langzaam verkeer routes in het Stadshart naar Stationsgebied hebben recent een betere uitstraling en groene samenhang gekregen. Op de hoek Westtangent-Zuidtangent ontwikkelen we bovendien komende jaren een nieuw gebouw waarmee de verbinding tussen Stadshart en Stationsgebied verder vormgegeven wordt. Met dat gebouw wordt ook de openbare ruimte ingericht.

Deze projecten dragen bij aan het verbeteren van de uitstraling en samenhang van de openbare ruimte en het duurzaam oplossen van de verkeersknoop. In het provinciaal programma OV-Knooppunten wordt daarmee aansluiting gevonden op een opwaardering van de openbare ruimte van het OV-knooppunt en een betere verbinding met het Stadshart. Door de realisatie van een geregeld kruispunt Zuidtangent-Stationsplein optimaliseren de verbindingen in de stad voor voetgangers, fietsen én auto's en wordt deze voor alle verkeersmodaliteiten veiliger. De doorstroming van het busverkeer verbetert door de verkeersregelinstallaties, een ander belangrijk provinciaal beleidsuitgangpunt. Dit verbetert de stationsomgeving naar een comfortabel en optimaal functionerende schakel in de deur-tot-deur reis. Het stationsgebied wordt met de uitvoering van deze deelprojecten op korte termijn al een hoogwaardige, aantrekkelijke entree van de stad, dat reizigers verleidt tot een bezoek, waar voetgangers en fietsers meer prioriteit krijgen en de auto buiten de hoofdwegenstructuur vaker te gast is. Het vormt een samenhangend verblijfsgebied met het Stadshart. Het optimaal benutten en versterken van de aanwezige, intrinsieke waarden van het Heerhugowaardse knooppunt door vergroening, verduurzaming en klimaatadaptief ontwerp is uitgangspunt. Het is de basis en inspiratie om tot een intensivering en mix van nieuwe stedelijke ontwikkelingen te komen.

De mogelijke herontwikkeling van het NS-station en Stationsplein in de volgende fase zullen daar vroegtijdig van profiteren.

1A Stationsplein

Opwaardering van het huidige profiel van het Stationsplein naar een profiel vergelijkbaar met een hoofdwinkelstraat. Door de 'knip' in de openbare ruimte nabij de Stationsweg wordt doorgaand gemotoriseerd vervoer voortaan voorkomen. Hiermee verbetert de aantrekkelijkheid en de verkeersveiligheid voor alle verkeersdeelnemers. Meer prioriteit wordt gelegd op het langzaam verkeer en de auto (nog slechts bestemmingsverkeer) is meer te gast. Vergroening, klimaatadaptief ontwerp en een hogere verblijfskwaliteit staan centraal. De deur tot deur reis wordt veiliger en directer. De inrichting van dit deel van het Stationsplein kan vooruit lopen op de ontwikkeling van fase 2: het NS-station met vastgoedontwikkeling.

1B Kruising Zuidtangent – Stationsplein

Aanpassing van het huidige gevaarlijke, te drukke ongeregelde kruispunt, door het toevoegen van een verkeersregelinstallatie. De doorstroming voor autoverkeer en meer veiligheid door een geregelde oversteekbaarheid voor het langzaam verkeer zijn hét sprekende resultaat vanuit het participatieproces. Het materiaalgebruik op dit kruispunt duidt de prioriteit voor langzaam verkeer meer aan en de doorgaande asfalt-barrière wordt doorbroken. Hiermee verbetert de verkeersveiligheid, de doorstroom van de Zuidtangent, de oversteekbaarheid voor langzaamverkeer, de belevingswaarde (een groen welkom in Heerhugowaard) en wordt de functionele en stedenbouwkundige verbinding van het stationsgebied met de Boulevard gemaakt. Dit is een belangrijk kruispunt in de verbindingsroute voor langzaam-verkeer vanuit Heerhugowaard Zuid naar het station.

1C Zuidtangent tot Westtangent

Opwaardering van de openbare ruimte als onderdeel van de prioritaire langzaam-verkeersverbinding van en naar het station met de woonwijken, werklocatie Beveland op de Boulevard en het Stadshart. De voetpaden aan beide zijden van de Zuidtangent worden verbreed en het materiaalgebruik gelijk gesteld aan Stadshart en Stationsplein. De bermen en plantsoenen worden vergroend en bomen toegevoegd. Voor de automobilist is dit straks tevens de groene entree vanuit de woonwijken naar het Stationsplein en vanaf de N242 de stad in. Zo ontstaat ook op dit deel de gewenste consistente *parkway Zuidtangent* die loopt van N242 tot en met Stadshart en de ontsluiting vormt van het stationsgebied. Voor alle verkeersdeelnemers één consistent profiel van groen met bomen, voetpad in klinkers, fietspad, weg en (midden)bermen met bomen.

De Zuidtangent wordt een aangename route met een sterke relatie 'Stadshart-Boulevard-Stationsgebied' en veraangenaamt de deur tot deur reis. De drukke fiets- en wandelroute wordt herkenbaar, vanuit één gedeelde groene identiteit. Het is een groen welkom in Heerhugowaard en voor Heerhugowaard, ook voor de automobilist vanaf N242.





Deelproject 1A. *Opwaardering van het huidige profiel van het Stationsplein naar een profiel vergelijkbaar met een hoofdwinkelstraat.*





Deelproject 1C. *Opwaardering van de openbare ruimte als onderdeel van de prioritaire langzaamverkeersverbinding van en naar het station met de woonwijken, werklocatie Beveland op de Boulevard en het Stadshart.*





Deelproject 1B. *Kruising Stationsplein-Zuidtagent is nu een bottleneck in de bereikbaarheid van het stationsgebied. Het zeer onveilige kruipunt is een barrière in de deur tot deur reis en mist de kwaliteit van een verblijfsgebied voor het langzaam verkeer. Een volwaardige kruising met verkeerslichten t.b.v. de bereikbaarheid van het stationsgebied brengt daar verandering in. Er onstaat een compacter kruispunt waarmee de verblijfskwaliteit toeneemt en er meer ruimte ontstaat voor het langzaam verkeer.*



Het verbeteren van de uitstraling en samenhang van de openbare ruimte

Het duurzaam oplossen van de verkeersknoop

De bereikbaarheid en openbare ruimte Langedijker zijde stationsgebied

Ten westen van het spoor bevat het stationsgebied veel ontwikkelpotentie, getuige ook de vele marktinitiatieven die zich hier aandienen. Ten zuiden van de Zuidtangent, aan de Gildestraat, bevindt zich een ontwikkelgebied waar onder andere het Oogcentrum Noordholland haar plek heeft voorzien en BPD het resterende deel van de ontwikkeling van Broekhorn voor zijn rekening neemt. Het is voor het tot realisatie laten komen van al deze marktinitiatieven van belang om zo spoedig mogelijk de onderlinge bereikbaarheid te organiseren door de oversteekbaarheid van de Zuidtangent te verbeteren, de bereikbaarheid van en naar het NS-station vanuit Heerhugowaard, Langedijk en de regio (vanaf de N242) te verbeteren, de verkeersveiligheid voor alle langzaam verkeersdeelnemers te verbeteren en de kwaliteit van de openbare ruimte aan te laten sluiten op de hoogwaardige kwaliteit die ook van de marktinitiatieven wordt verlangd.

Het stationsgebied kent met de N242, het spoor, de Zuidtangent en Westtangent grote barrières in de bereikbaarheid, leefbaarheid en de (langzaam-) verkeersafwikkeling. Deze projecten dragen met name bij aan het duurzaam oplossen van die verkeersknoop. Op de kruispunten op de Zuidtangent zullen (bijna-)ongevallen waar automobilisten en langzaam verkeersdeelnemers bij zijn betrokken tot het verleden gaan behoren door het wegnemen van de ongeregelde oversteek van de Zuidtangent. De doorstroming voor de auto verbetert en dat vormt een positieve basis voor een mogelijke doorontwikkeling van de N242. Het afvangen van verkeer vanaf de N242 naar het NS-station van Heerhugowaard biedt in volgende ontwikkelingsfasen een kans. De deur tot deur reizen voor alle vervoers-modaliteiten en de inbedding van het stationsgebied in de stad verbeteren. De vertaling naar het provinciaal programma OV-Knooppunten is zo een vermindering van de barrièrewerking van het spoor en een betere toekomstige aansluiting van het stationsgebied op de N242. Langs de openbare ruimte van deze route positioneren de meeste nieuwe vastgoedontwikkelingen zich momenteel. De kwaliteit van de openbare ruimte zal aansluiten op de hoogwaardige kwaliteit die ook van de marktinitiatieven wordt verlangd. Het stationsgebied wordt met de uitvoering van deze deelprojecten op korte termijn al een hoogwaardige, aantrekkelijke entree van de stad. Het vormt zo de basis en inspiratie om tot een intensivering en mix van nieuwe stedelijke ontwikkelingen te komen.

1D Gildestraat

Opwaardering van de openbare ruimte. Van belang voor het ontwikkelgebied met onder andere het hotel-restaurant, de bestaande kantoren, Koninklijke VISIO (instituut voor blinden en slechtzienden), het nieuw te bouwen Oogcentrum en de afronding van de grootschalige binnenstedelijke werklocatie Broekhorn-De Scheg door BPD naar een mogelijk gemengd stedelijk gebied. In de opwaardering van de openbare ruimte worden fiets- en voetpaden voor de ontsluiting van het langzaam verkeer vanuit de omgeving toegevoegd. Veilig, herkenbaar en gescheiden van het gemotoriseerd verkeer. Het betreft fiets- en wandelroutes die vanuit Broekhorn-De Scheg naar het stationsgebied lopen en routes van het NS-station naar de (zorg)voorzieningen aan de Gildestraat. Het ruimtelijk beeld is identiek aan de Industriestraat en zorgt voor samenhang en een groene identiteit. De ontwikkellocaties langs de Gildestraat en Broekhorn-De Scheg (feitelijk op zeer korte afstand van het NS-station) worden zo verbonden met het NS-station; de barrière van de Zuidtangent wordt daarmee geslecht.

1E Kruising Gildestraat - Zuidtangent – Industriestraat

Het toevoegen van een middenberm voor de doorstroom op de Zuidtangent, betekent minder toekomstige terugslag op de N242 van verkeer dat Heerhugowaard in rijdt omdat er geen conflicten meer zullen zijn door links-afslaand verkeer. De kleinere dimensionering van het kruispunt betekent een groenere inrichting en een consistent ‘groen welkom in Heerhugowaard’, zowel voor de automobilist als voor de belevingswaarde van de fietser en voetganger.

1F Verbinding Gildestraat – Industriestraat

Ontsluiting (brugdek op maaiveldniveau) van langzaam verkeer en bestemmingsverkeer vanaf de N242 en Langedijk. Bovendien de verbinding voor verplaatsingen binnen het stationsgebied, waaronder het P+R terrein en Industriestraat. Een veilige route voor langzaam verkeer, waarbij de huidige gevaarlijke situaties door afdekongevallen bij het oversteken van de Zuidtangent verleden tijd zullen zijn. De deur tot deur reis vanuit Langedijk wordt verkort en veiliger. De ontwikkellocaties langs de Gildestraat en Broekhorn-De Scheg worden zo veilig verbonden met het NS-station; de barrière van de Zuidtangent wordt daarmee geslecht.

1G Industriestraat

Opwaardering van de openbare ruimte. Het fiets- en voetpad zijn deels al opgeknapt, het betreft hier het resterende deel, inclusief herinrichting van de rijbaan. De bermen zijn duurzaam en klimaat adaptief ingericht en bieden ruimte voor het Slimme Energienet Heerhugowaard, waar nieuwe vastgoedontwikkelingen op aansluiten.





Deelproject 1D, 1E, 1F en 1G. *De verbindingen tussen de Industriestraat met het NS-station en de Gildestraat met de gebiedsontwikkeling van BPD. Langs deze as vinden bovendien nieuwe vastgoedontwikkelingen plaats.*





Deelproject 1D, 1E, 1F en 1G. *De verbindingen tussen de Industriestraat met het NS-station en de Gildestraat met de gebiedsontwikkeling van BPD. Langs deze as vinden bovendien nieuwe vastgoedontwikkelingen plaats.*

Het toevoegen van intensiveren van stedelijke functies

De wateropgave en klimaatadaptatie

Het Heerhugowaardse stationsgebied moet meer een aantrekkelijke vestigingsplaats voor kennisintensieve bedrijvigheid, (hoofd)kantoren van provinciaal en regionaal georiënteerde organisaties en stedelijke voorzieningen worden: een gemengd stedelijk gebied. In de afgelopen jaren hebben grote werkgevers zich in het stationsgebied gevestigd, inclusief stedelijke functies van regionale betekenis. Er is nieuwbouw gepleegd rondom het station en plekken zijn getransformeerd naar kantoor- en zorgfuncties. De eerste nieuwe woonprojecten zijn bovendien gestart. Conform het provinciaal programma OV-Knooppunten en de lokale beleidsvoornemens zal het Heerhugowaardse stationsgebied moeten doorontwikkelen naar een hogere stedelijke dichtheid, met meer functies en voorzieningen in de nabijheid van het station. De potentie van het Heerhugowaardse stationsgebied kan de komende vijf jaar zo'n 400 woningen binnen 300 meter van het NS-station zijn. De mogelijke plancapaciteit aan woningen binnen 1.200 meter van het NS-station kent vanzelfsprekend een grotere omvang maar ook een verdere planhorizon. Deze mogelijke ontwikkelingen zijn deels onderdeel van de harde plancapaciteit van de regio en deels als OV-knooppuntlocaties onderdeel van de actualisering van de regionale woningbouwbehoefte.

De regionale, gemeentelijke en provinciale ambitie om tot directere en frequentere treinverbindingen te komen hangt hier mee samen. Met de ruimtelijk-economische toekomstmodellen voor de regio in het achterhoofd is een frequentere en directere dienstregeling tussen het stedelijk hart van Regio Alkmaar en de Metropoolregio Amsterdam van belang. Daarmee wordt op een duurzame wijze invulling gegeven aan de schakelfunctie die de regio heeft tussen metropoolregio en Noord-Holland Noord. Het kiezen voor knooppuntontwikkeling is belangrijk: dynamiek en ontwikkeling van knooppunten langs De Zaancorridor, vormen de basis voor het beter benutten van het spoor en een hoogfrequente en meer directe dienstregeling in de toekomst.

Marktinitiatieven ondersteunen

Het masterplan dat wordt opgesteld bevat de eerste stedenbouwkundige randvoorwaarden voor mogelijke vastgoedontwikkelingen. In een gefaseerde gebiedsontwikkeling liggen voortdurend uitdagingen in de afstemming van het ontwerp voor de openbare ruimte met mogelijke particuliere ontwikkelingen. Op die plekken waar zich marktinitiatieven manifesteren begeleidt de gemeente deze pro-actief. Het gaat daarbij onder andere om 'kwaliteit en samenhang in het gebied borgen', 'samen de optimalisatie in ontwikkel-mogelijkheden onderzoeken' en het nastreven van 'slimme faseringen'.

W. De Wateropgave en klimaatadaptatie

De opgave om het watersysteem in Heerhugowaard op het schaalniveau van de polder en gemeente toekomstvast, robuust en klimaatbestendig te maken raakt op korte termijn al het stationsgebied. Klimaatadaptief ontwerpen (hittestress, wateroverlast) wordt de komende jaren meer en meer randvoorwaardelijk voor gebiedsontwikkeling. Zowel nieuwe wet- als regelgeving, als (gedecentraliseerde) regionale bestuursakkoorden zullen gemeenten en ontwikkelende partijen verplichten ontwikkelingsinitiatieven klimaatrobuust te ontwerpen en realiseren. Die opgave wordt voor de polder Heerhugowaard de komende jaren nader onderzocht.

Voor het stationsgebied geldt in dat kader al dat de huidige waterloop Westertocht ontwikkelingen frustreert: het water is een barrière voor de herinrichting van de openbare ruimte, de nieuwe hoofdwegenstructuur en toekomstige vastgoed-ontwikkelingen bij het NS-station. Door het water te verleggen langs de Westtangent worden bovendien belemmeringen weggenomen in de verbinding tussen NS-station en de Industriestraat met de Gildestraat en de ontwikkellocatie van Broekhorn-De Scheg. In een mogelijke tweede fase (NS-station met voorzieningen, perronopgangen en woningbouw; marktverkenning is gestart) is het verleggen van het water ook randvoorwaardelijk. Daarmee is het conform ontwikkelingsstrategie een no regret maatregel.

De wateropgave vindt in de eerste vijf jaar plaats. De lasten die voortkomen uit de benodigde investering voor de wateropgave zijn met raadsbesluitvorming geactiveerd en daarmee gedekt. De wateropgave wordt derhalve niet opgevoerd als subsidiabel project, maar wordt wel in de scope opgenomen.

Toelichting maatschappelijk draagvlak

In een vervolg op de interactieve beleidsontwikkeling rondom de structuurvisie uit 2013 heeft de gemeenteraad september 2016 opdracht gegeven om de ontwikkeling van het stationsgebied verder ter hand te nemen. Een ontwikkeling die stap voor stap zal plaatsvinden, waarbij het nieuwe masterplan straks een actueel kader vormt. Twee klankbordgroepen adviseren de gemeente over gesignaleerde knelpunten en oplossingen, kansen, ambities en natuurlijk de door hen gewenste toekomst van het Heerhugowaardse stationsgebied. Het advies van de klankbordgroepen is eind 2017 verwerkt in het concept-masterplan en is daarmee onderdeel geworden van besluitvorming door B&W en de raad. Het is de basis voor breed draagvlak voor knooppuntontwikkeling in de gemeente.

En het is meer. Er is de afgelopen maanden veel meer in het stationsgebied aan het ontstaan: met het door de raad gevraagde participatieproces is er een actieve gemeenschap van initiatiefnemers ontstaan die ook samen tot nieuwe initiatieven komen, bijvoorbeeld in het zoeken naar intensiever ruimtegebruik rondom de parkeeropgave.

Verloop van de participatie

Tegelijk met verdichting en functiemenging in een stapsgewijs aan te leggen meer samenhangende openbare ruimte, is een belangrijk onderdeel van de ontwikkeling van het Heerhugowaardse OV-knooppunt het komen tot een toekomstbestendige oplossing voor de hoofdwegenstructuur. Dat heeft het participatieproces van begin af aan gedomineerd. De complexe terminologie die gepaard gaat met een beleidsstrategie van knooppuntontwikkeling is vanzelfsprekend niet een-op-een dezelfde taal die gesproken wordt in participatieprocessen. Begin 2017 werd met het presenteren van 'een praatplaat' het startsein gegeven voor het participatieproces; ondernemers, bewoners en belangenorganisaties hebben zich toen opgegeven voor twee klankbordgroepen. De stedenbouwkundigen van KuiperCompagnons vertalen sindsdien het creatieve proces naar ontwerpen en er is een onafhankelijke voorzitter die discussies in de klankbordgroep-bijeenkomsten begeleidt. Heel 2017 en tot in 2018 zijn de klankbordgroepen bijna maandelijkse bijeen gekomen. Het ambtelijk projectteam is bovendien nagenoeg iedere woensdagochtend beschikbaar in lunchroom Plein 8, aan het Stationsplein. Iedereen met vragen, ideeën en opmerkingen is daar altijd welkom voor een kop koffie en een goed gesprek. Ook is er een digitale nieuwsbrief gelanceerd met een flink aantal abonnees en op het gemeentelijke YouTube-kanaal zijn toekomstbeelden en studies terug te vinden.

De klankbordgroepleden buigen zich over een op te stellen schetsontwerp-masterplan voor het stationsgebied. Uiteindelijk wordt in gezamenlijkheid in zo'n masterplan een beeld geschapen van hoe het stationsgebied er in de toekomst kan uit kan zien en geeft het richting aan lopende en toekomstige initiatieven. Het stationsgebied is een complexe omgeving en het kost tijd om tot een masterplan te komen. Want er is niet alleen een opgave voor de hoofdwegenstructuur, er zijn ontwikkelaars die zich melden, ondernemers die ideeën hebben en de samenwerking met de spoorpartijen en provincie krijgt op de achtergrond steeds meer vorm.

Het samen nadenken over een nieuwe, groenere openbare ruimte met een toekomstvaste oplossing voor de hoofdwegenstructuur is in de klankbordgroepbijeenkomsten nauwkeurig en veelomvattend op inhoud gevoerd. Op basis van de inbreng uit de klankbordgroepen is bijvoorbeeld de eerder gepresenteerde 'praatplaat' navenant gewijzigd naar een gedragen oplossing. De klankbordgroepleden en bezoekers van Plein 8 zijn eensluidend in hun mening: veilige en snelle verbindingen in de stad voor alle verkeersdeelnemers en een groenere aantrekkelijkere openbare ruimte kunnen opgelost worden wanneer keuzen gemaakt worden voor een betere toekomstige hoofdwegenstructuur. Met elkaar zoeken naar consensus over een toekomstbestendige oplossing voor de hoofdwegenstructuur is daarom al snel in het participatieproces door nagenoeg iedereen als een belangrijke voorwaarde genoemd. De klankbordgroepen hebben aangegeven dat er een oplossing moet komen voor congestie en onveilige kruispunten. Leefbaarheid en veiligheid zijn voor de klankbordgroepleden vervolgens belangrijke aspecten geweest om tot oplossingen voor het stationsgebied te komen. Die keuze geeft nu duidelijkheid en vormt de randvoorwaarde in het uiteindelijke masterplan om tot een meer eenduidige inrichting te komen: een groen welkom met hoge belevingswaarde in een in elkaar overlopend stedelijk Heerhugowaards stationsgebied en Stadshart.

Geconcludeerd mag worden, dat vanuit de participatie naar voren is gekomen dat de hoofdwegenstructuur een verkeerskundige oplossing vereist ten behoeve van doorstroming en bereikbaarheid, maar dat er ook veel waarde wordt gehecht aan veiligheid voor het langzaam verkeer en een Heerhugowaardse groene inpassing. Dat alles wordt gezien als randvoorwaarde om nieuwe initiatieven te laten ontplooien en zittende ondernemers en bewoners zekerheid te geven. De kennis van ondernemers, bewoners en anderen hebben in dit participatieproces geleid tot een gedragen én professioneel getoetste oplossing voor de hoofdwegenstructuur en veel draagvlak voor vergroening en het beter functioneren van het Heerhugowaardse knooppunt.



Participatie. *Het Masterplan Stationsgebied Heerhugowaard wordt samen met klankbordgroepen van bewoners, ondernemers en maatschappelijk middenveld opgesteld. Stedenbouwkundig adviesbureau Kuiper Compagnons, de ingenieurs, ontwerpers en architecten van Grontmij (nu Sweco), Movares en Arcadis, de verkeerskundigen van Goudappel Coffeng en de participatie-experts van Awareness ondersteunen de gemeente. ProRail, provincie, Ministerie van I&W en NS zijn door value engineeringsessies betrokken om hun belangen in te brengen. Daarbij toetsen en adviseren Koninklijke Visio en Oogvereniging Noord-Holland het masterplan vroegtijdig op toegankelijkheid. Eind 2018 is het masterplan gereed voor besluitvorming.*

Kosten

De kosten van de deelprojecten in deze fase 1 zijn middels de SSK-methodiek geraamd door een planeconoom van Arcadis in samenwerking met het Ingenieursbureau en de planeconomen van de gemeente Heerhugowaard op het niveau dat passend is voor deze fase.

De totale kosten van de deelprojecten uit de eerste fase bedragen (afgerond) € 11,6 mio. Dat is voor de komende vijf jaar en exclusief de kosten voor de spoorondergang die voor rekening komen van de gemeente en het rijk.

De gemeentelijke investeringsbereidheid in een stap voor stap knooppuntontwikkeling

De gemeente Heerhugowaard heeft zich de afgelopen jaren voorbereid op een veranderende realiteit in gebiedsontwikkeling. Er is financieel en qua grondstrategie een basis gelegd om binnenstedelijke projecten geschikt te maken voor een meer vraaggerichte benadering van gebiedsontwikkeling. Als schakel tussen de metropoolregio en Noord-Holland Noord heeft de gemeente ontwikkelruimte voor wonen en voorzieningen en is er veel economische dynamiek binnen de gemeentegrenzen. De komst van nieuwe (zorg-) voorzieningen, infrastructurele projecten en de nadrukkelijke positionering van de gemeente binnen De Zaancorridor zijn allemaal voorbeelden van dit perspectief voor de stad. Het Heerhugowaardse Stationsgebied is daar de binnenstedelijke motor van. Met de Voorjaarsnota 2016 heeft de Heerhugowaardse gemeenteraad de eerste financiële kaders voor knooppuntontwikkeling vastgelegd. De gemeenteraad heeft bovendien eind 2016 met haar ontwikkelingsstrategie toegelicht hoe een stapsgewijze gebiedsontwikkeling er uit ziet en wat de rol van de gemeente daarin is.

De totale kosten van de deelprojecten uit de eerste fase bedragen (afgerond) € 11,6 mio. Dat is voor de komende vijf jaar en exclusief de kosten voor de spooronderdoorgang die voor rekening komen van de gemeente en het rijk.

Oude verdienmodellen in gebiedsontwikkeling zijn eindig. De economie van de stad en het denken in exploitatiestromen in de stad worden belangrijker en zullen vaker dan 'verdienen op grond', centraal komen te staan in gebiedsontwikkeling. Het opbrengend vermogen van te ontwikkelen gebieden wordt dus niet langer enkel en alleen gevonden in grond- en vastgoedontwikkeling. Dat is van belang voor knooppuntontwikkeling, want de gemeente heeft daar weinig grondeigendom in te brengen. Het instrumentarium van een integraal ontwikkelingsgericht bestemmingsplan vol regels en normen, met dito beeldkwaliteitsplan en exploitatieplan en ook de toepassing van de Wet voorkeursrecht gemeenten (Wvg) zijn niet op de oude wijze van toepassing op de herontwikkeling van het Heerhugowaardse stationsgebied. Er zal meer vraaggericht en flexibeler gehandeld worden in deze gebiedsontwikkeling. Opbrengst uit grond' is nog altijd belangrijk voor de gemeente, maar niet langer de alles bepalende drijfveer. Dat betekent onder andere dat met de Structuurvisie Stationspark Heerhugowaard (2013) en het Masterplan Stationspark Heehugowaard (eind 2018) niet in star vastomlijnde eindplannen gedacht wordt, maar wordt ingezet op een strategie waarbij vanuit een flexibele, open houding de markt uitgenodigd wordt om met de gemeente kansen in knooppuntontwikkeling te verzilveren. Daar hoort een heldere consistente bestuurslijn van 'kiezen voor knooppuntontwikkeling' en 'de knooppuntontwikkeling ter hand nemen' bij.

Duidelijke communicatieve strategieën zoals de gebiedsbranding, de investeringsbereidheid van de gemeente en het bieden van flexibiliteit in ontwikkelingskansen zijn sleutels tot succes. De vele marktinitiatieven in het Heerhugowaardse Stationsgebied en de recente grond- en opstalverwervingen door marktpartijen vormen nu al voorbode op een goede eerste oogst.

Gemeentelijke dekking

Het integraal ineens ontwikkelen van het gehele stationsgebied, met dito financiële risico's is niet meer van deze tijd. Gebiedsontwikkeling is niet meer voor langere tijd vooruit dicht te rekenen. Het is veel meer een stip aan de horizon met een flexibele, adaptieve ontwikkelingsstrategie, waarin investeringsbeslissingen stapsgewijs worden genomen: soms kleinschalige projecten, dan weer omvangrijker en soms projecten met meer risico. Maar altijd doordacht. De gemeente Heerhugowaard denkt met de 'businesscase' van knooppuntontwikkeling vanuit een toekomstige gebiedsexploitatie met zijn eindgebruikers, cashflows en kwaliteiten. Daarin zit waarde die kan worden ingezet om de komende jaren het stationsgebied te transformeren. Daar heeft de gemeenteraad in haar opdracht uit 2016 ook om gevraagd. Om een complexe gebiedsontwikkeling hanteerbaar te houden zijn het kiezen van de juiste schaal, fasering en looptijd belangrijke voorwaarden.

De gemeentelijke 'investeringsbereidheid' binnen de stapsgewijze ontwikkelingsstrategie is onder te verdelen in directe dekking en indirecte dekking.

De 'businesscase' voor de spooronderdoorgang is daarbij een onontkoombare, zeer grote investering voor de gemeente. In 2016 is de reserve voor de ondertunneling van het spoor verankerd in de begroting: € 18,6 mio. Met de Voorjaarsnota 2016 heeft de Heerhugowaardse gemeenteraad zo de financiële kaders voor de spooronderdoorgang als randvoorwaarde vastgelegd. Dat is inclusief de bijdrage van het rijk van € 3,6 mio. De spooronderdoorgang valt buiten de scope van een subsidieaanvraag in het kader van het provinciaal OV-knooppuntenprogramma, maar is wel een publieke, randvoorwaardelijke investering van de gemeente.

Tegelijk met de kredietvotering voor de spooronderdoorgang, heeft de gemeenteraad de water- en klimaatopgave (toerekenbaar en ten gevolge van de gebiedsontwikkeling) geactiveerd. In 2016 is ook de reserve voor de ontwikkeling van het Stationsgebied gevormd en de beleidsbasis voor deze gebiedsontwikkeling door de raad vastgesteld. Het in relatie brengen van kosten en opbrengsten door middel van grondexploitaties is mogelijk in het stationsgebied. Het vaststellen van een grondexploitatie is voorbehouden aan de gemeenteraad en zal eind 2018 aan de raad voorgelegd worden. Ten slotte, in de structuurvisie voor het stationsgebied is de planeconomische en jurdische basis gelegd voor bovenwijkse en binnenplanse afdrachten. De binnenplanse afdrachten per vastgoedontwikkeling zijn voor de komende vijf jaar gebaseerd op de ontwikkeling van zo'n 400 woningen. De eerste bouwplannen zijn al in voorbereiding.

Relevant is dat met de door de raad vastgestelde ontwikkelingsstrategie, het denken in exploitatiestromen toegevoegd wordt aan de traditionele grondexploitatie als basis voor gebiedsontwikkeling. In de in dit document beschreven 'fase 1', acteren we op het samenbrengen van de werkzaamheden voor de spoorondertunneling met betere verbindingen in de stad voor alle verkeersdeelnemers, een betere samenhang van de openbare ruimte én koppelen we dat aan marktinitiatieven in het Stationsgebied. De bestemmingsreserve 'Ontwikkeling Stationsgebied' is dan een goede start, maar om uiteindelijk overwogen te kunnen besluiten hoe we gefaseerd tot uitvoering van het masterplan openbare ruimte moeten komen, zal onderzocht worden hoe de traditionele GREX (grondexploitatie) verrijkt wordt met GEX-denken (exploitatiedenken). Met dat laatste wordt de koppeling van publieke investeringskredieten met regulier onderhoud en co-financiering bedoeld. Ontwikkelingen in BBV-regelgeving en actualiteiten in fiscaliteiten zullen van invloed zijn op zo'n businesscase in gebiedsontwikkeling.

Het totaal aan beschikbare gemeentelijke dekking voor de komende vijf jaar, exclusief de spooronderdoorgang à 18,6 mio is (afgerond) € 5,9 mio.

Een subsidieaanvraag provinciaal OV- knooppuntenprogramma

Alle deelprojecten in fase 1 van de Heerhugowaardse knooppuntontwikkeling zijn ondeelbaar: zowel de door de gemeente en rijk aan te leggen spooronderdoorgang als de beschreven deelprojecten worden de komende jaren uitgevoerd. Afstemming met particuliere vastgoedontwikkelingen is van belang (naast de publieke investeringen is de omvang van particuliere investeringen in deze eerste fase een geschatte €100 mio.). Om tot een volledige dekking te komen voor de projecten in Fase 1 die in dit hoofdstuk staan beschreven vraagt de gemeente Heerhugowaard een subsidie (i.c. een 'aanvraag buiten uitvoeringsregel') aan bij het Knooppuntenprogramma van de Provincie Noord-Holland ter hoogte van €5,7 mio.

De gemeente heeft een bijdrage van het rijk voor de spooronderdoorgang. Reguliere andere (provinciale) subsidieregelingen zijn praktisch niet toepasbaar op deze eerste fase van knooppuntontwikkeling. De voorbereiding van de deelprojecten vraagt een dusdanige doorlooptijd dat er enkele jaren tijd tussen de verschillende projectfasen en uiteindelijke project-gunning zit.

Dat is niet conform de subsidie-vereisten van bijvoorbeeld de provinciale Brede Doel Uitkering (BDU). Om de deelprojecten na de reguliere voorbereidingsperiode om te kunnen zetten naar een te gunnen project zal er op voorhand een volledige dekking voorhanden moeten zijn; de provinciale bijdrage voorziet daarin. Dat laat onverlet dat om en nabij de periode van gunning, het Heerhugowaardse gemeentebestuur indien mogelijk gebruik zal maken van reguliere provinciale subsidieregelingen. De bijdrage vanuit het provinciale knooppuntenbeleid is in dit kader een onmisbare start van de volgende fase van ontwikkeling van het Heerhugowaardse stationsgebied.



Heerhugowaard
Stad van kansen

Parelhof 1 | Postbus 390 | 1700 AJ Heerhugowaard | Telefoon: 14072 | Internet: www.heerhugowaard.nl

Bijlage 2 Toetsing financiële bijdrage OV-knooppuntontwikkeling Heerhugowaard

In deze bijlage wordt getoetst of de plannen van de gemeente Heerhugowaard, zoals omschreven in de rapportage “OV-Knooppuntontwikkeling Heerhugowaard”, voldoen aan de voorwaarden voor een financiële bijdrage uit het provinciale budget voor OV-knooppunten. Er wordt gekeken naar de opgaven die er liggen voor het knooppunt, aan de doelstellingen van het programma OV-knooppunten, aan de urgentie/prioriteiten en tot slot aan de randvoorwaarden. Daarnaast wordt gekeken of er andere subsidiemogelijkheden zijn.

1.1 Opgaven

Het Stationsgebied oogt op dit moment nog teveel als ‘op- en uitstapplaats’ in plaats van een aangenaam gastvrij verblijfsgebied. De openbare ruimte is onsamenhangend, rommelig en meer het ongeplande resultaat van opeenvolgende ruimtelijke ontwikkelingen/bebouwing dan een aangenaam verblijfsgebied. Ook de verbinding met het Stadshart en andere delen van de gemeente schiet qua beleving, directheid en veiligheid tekort. Het NS-station heeft daarnaast op dit moment nog teveel een voor- en achterkant in plaats van de gewenste Heerhugowaardse en Langedijkse zijde.

De opgaven/problemen in het stationsgebied worden in de komende jaren integraal aangepakt door de gemeente. Er komt een aantrekkelijke uniforme inrichting van het stationsgebied met veel groen en een hoogwaardige materialisering. Langzaam verkeer krijgt op veel plekken prioriteit en fietsknelpunten worden opgelost. Woningbouwprojecten met honderden woningen zijn gepland in het stationsgebied.

1.2 Toetsing aan programmadoelstellingen

Het programma OV-knooppunten kent vier doelstellingen. Maatregelen/projecten waarvoor subsidie wordt aangevraagd moeten een bijdrage leveren aan één of meer van deze doelstellingen.

1. Het optimaal benutten en versterken van de aanwezige, intrinsieke waarden van knooppunten en het vergroten van synergie tussen knooppunten op corridorniveau;
2. Verbeteren van stationsomgevingen als comfortabel en optimaal functionerende schakel in de deur-tot-deur reis;
3. Beter benutten bestaande ruimte rondom stationsomgevingen;
4. Verbeteren van stationsomgevingen als aantrekkelijke plek in de stad of dorp om te wonen, werken, leren, ondernemen en/of verblijven.

Conform provinciebeleid waarbij nieuwe woningen zoveel mogelijk in de buurt van OV-knooppunten worden gebouwd zodat het groen gespaard blijft, is de gemeente voornemens in de komende jaren circa 1000 woningen te bouwen in het stationsgebied. Dit gebeurt op verschillende kleinschalige beschikbare locaties binnen het stationsgebied, waardoor de lege plekken worden gevuld en het stationsgebied beter wordt benut (doelstelling 3).

Het stationsgebied is momenteel een optelsom van verschillende bedrijven, woongebouwen en voorzieningen zonder structuur en verloren in een slecht functionerende en onaantrekkelijk ogende openbare ruimte. Een groot deel van de maatregelen is er dan ook op gericht de kwaliteit van de openbare ruimte in het stationsgebied te verbeteren. Er komt een consistente inrichting met veel ruimte voor groen en een materialisering die aansluit op die van het Stadshart. De huidige smalle trottoirs en fietspaden worden verbreed (doelstelling 4).

Momenteel vinden er op de kruispunten van de Zuidtangent relatief veel ongevallen plaats door afslaand autoverkeer en overstekende fietsers en voetgangers. Dit wordt verbeterd door een betere inrichting en materiaalgebruik en het aanbrengen van een VRI (kruispunt Zuidtangent-Stationsplein) (doelstelling 2).

1.2 Urgentie/prioriteit

Een ander criterium is de mate waarin het knooppunt bijdraagt aan een bestuurlijke, beleids- of gebiedsprioriteit:

1. de mate waarin het knooppunt ligt in een door GS vastgestelde prioritaire corridor;
2. de mate waarin het knooppunt bijdraagt aan urgente opgaven van de MRA, zoals:

    a. het benutten van investeringen in het spoor (PHS);
    b. bijdragen aan een integrale mobiliteitsopgave (Mirt NowA, Corridorstudie Amsterdam-Hoorn, Mirt Oostkant Amsterdam);
    c. de ontwikkeling van buitenpoorten (Metropolitaan Landschap);
    d. het verbeteren van de first en last mile (Mirt Stedelijke Bereikbaarheid);

3. de mate waarin het knooppunt prioriteit heeft binnen de Ruimtelijke Economische Ontwikkelstrategie (REOS) Noordelijke Randstad, Zuidelijke Randstad en Brainport Eindhoven;
4. de mate waarin het knooppunt bijdraagt aan het streven om minimaal 50% van de nieuw te bouwen woningen in Noord-Holland rond OV-knooppunten te bouwen;
5. de mate waarin het knooppunt bijdraagt aan het oplossen van een gebiedsgebonden urgentie (bijvoorbeeld de saneringsproblematiek in Zaanstad);
6. de mate waarin een project de mogelijkheid biedt een (eenmalige) kans te verzilveren.

Knooppunt Heerhugowaard ligt op een prioritaire corridor, de Zaancorridor. Binnen de Zaancorridor is Heerhugowaard geen prioritair knooppunt; PHS wordt op dit station niet ingevoerd. De stad is echter, samen met het nabijgelegen Alkmaar, wel een belangrijk regionaal centrum en een stedelijke schakel tussen de Metropoolregio Amsterdam en Noord-Holland Noord. Zo zijn rond het station, binnen een afstand van 1200 meter meerdere clusters van zorginstellingen gelegen, waaronder twee algemene ziekenhuizen, een oogcentrum en een huidziekenhuis. Het project draagt tevens bij aan het streven om minimaal 50% van de nieuwe woningen bij een knooppunten te bouwen.

Daarnaast wordt met het project een duidelijk momentum benut. De gemeente heeft zich in de afgelopen jaren geprofileerd met haar plannen voor de Zuidtangent en het stationsgebied. De gemeente heeft actief de markt benaderd en particuliere investeerders hebben zich enthousiast getoond om te investeren in woningbouwprojecten en voorzieningen in het gebied. Meerdere marktpartijen hebben inmiddels strategische grondposities verworven. Om dit te faciliteren moeten zowel de bereikbaarheid voor langzaam verkeer als de openbare ruimte ingrijpend verbeterd worden. Dit zal naar verwachting leiden tot een sneeuwbaleffect voor verdere investeringen, zowel particulier als publiek.

2 Financiële toetsing en andere subsidiemogelijkheden

2.1 Advies provinciaal planeconoom
De belangrijkste conclusies uit het advies van de planeconoom zijn:

-De begroting van de werkzaamheden laat een realistisch beeld zien.
-Zowel het objectrisico als de objectoverschrijdende risico's liggen op een acceptabel niveau. De hoogte van deze post is uiteraard afhankelijk van de complexiteit en de fase waarin het ontwerp zich bevindt. Het werk voor de 1e fase is op zich niet bijzonder complex.
-De algemene indruk van de provincie is dat de raming inhoudelijk goed en gedetailleerd is opgezet. Scopeveranderingen kunnen snel en gemakkelijk worden ingepast.

Op 16-10-2018 heeft de planeconoom aanvullende vragen gesteld aan de gemeente over de kostenraming. Deze vragen zijn afdoende door de gemeente beantwoord en de raming is op onderdelen aangepast, hetgeen heeft geresulteerd in een dekkingstekort dat € 100.000,- lager is.

De totale kosten voor de in de rapportage omschreven projecten/maatregelen bedragen € 11.571.000,-. De financiële dekking bedraagt € 5.867.241,-. Hieruit resulteert een tekort van € 5.703.759,-. Afgerond komt dit neer op een bedrag van € 5.700.000,-.

2.2 Andere subsidiemogelijkheden
Er heeft een check plaatsgevonden van eventuele andere subsidiemogelijkheden. De meest voor de hand liggende alternatieve budgetten om naar te kijken bij OV-knooppunten zijn de Uitvoeringsregeling Kleine Infra (voorheen BDU) en een eventueel fietsbudget. Vanwege de complexiteit en de lange doorlooptijd van het project is een subsidie Kleine Infra niet mogelijk. Een nieuwe subsidieregeling voor de fiets is er (nog) niet.

3. Randvoorwaarden
Aan een financiële bijdrage van de provincie voor OV-knooppunten worden de volgende voorwaarden gesteld:

1. De bijdrage van de provincie is maximaal 50% van de kosten van het totale publieke pakket aan maatregelen binnen een gebiedsontwikkeling:

   De bijdrage van de provincie is € 5.700.000,-, de geraamde projectkosten bedragen € 11.929.000,-. De aanvraag voldoet derhalve aan deze eis.

2. Er zijn geen reguliere alternatieve financieringsmogelijkheden (subsidies en regelingen);

   De quick scan van alternatieve financieringsmogelijkheden (zie bij 2.) heeft uitgewezen dat daar geen mogelijkheden zijn.

3. Het past binnen de regels van het TWIN-H project stedelijke vernieuwing rond OV-knooppunten en de wet- en regelgeving t.a.v. staatssteun.

   Het past binnen TWIN-beleidskader stedelijke vernieuwing uit 2010. Daarin wordt onder andere gesteld dat:

   De middelen bedoeld zijn voor OV-knooppunten en kunnen worden ingezet ten behoeve van:

- Functiemenging - wonen/ werken /voorzieningen. Verschillende functies genereren op verschillende tijden beweging in de openbare ruimte. Van belang is dat er op ieder tijdstip van de dag activiteiten zijn. Met voldoende activiteiten en beweging op straat ontstaat een gevoel van veiligheid en daardoor leefbaarheid;
- Goede (reizigers) voorzieningen zoals fietsenstallingen en parkeerplaatsen. Deze voorzieningen dienen bij voorkeur te worden geïntegreerd in de gebouwde omgeving door te stapelen (fietsenflat, parkeergarage) of door meervoudig grondgebruik;
- Fysieke investeringen die veiligheid creëren, bijv. gerelateerd aan (auto)verkeer op straat
- Goed functionerende en overzichtelijk ingedeelde openbare ruimte.

De sector Subsidies en Inkoop van de provincie heeft de aanvraag daarnaast getoetst aan de regels rondom staatsteun, en geconcludeerd dat daarvan geen sprake is.

4. Het effect van de investering moet binnen 5 jaar zichtbaar zijn.

   De werkzaamheden van fase 1 starten in 2018 en zijn in 2023 afgerond.

5. Het gaat niet om een bijdrage aan een spoorse doorsnijding of andere spoorse zaken;

   Onderdeel van de projectwerkzaamheden om het stationsgebied te verbeteren is de bouw van een tunnel onder het spoor op de Zuidtangent. De kosten hiervan bedragen € 17,8 mln. De tunnel wordt door de gemeente zelf gefinancierd en maakt derhalve niet deel uit van de subsidieaanvraag.

4. Advies

Geadviseerd wordt akkoord te gaan met een financiële bijdrage aan knooppunt Heerhugowaard, om de volgende redenen:

- Heerhugowaard heeft samen met Alkmaar een belangrijke stedelijke functie voor de regio, er liggen volop binnenstedelijke ontwikkelingsmogelijkheden en zowel gemeente als marktpartijen tonen de wil om te investeren en zo verdere ontwikkelingen op gang te brengen.
- Het gehele project levert een bijdrage aan het behalen van meerdere programmadoelstellingen.
- Van het project wordt een “vliegwieleffect” verwacht.
- De subsidieaanvraag voldoet aan de voorwaarden.

Provincie Noord-Holland

2018 *

PROVINCIAAL BLAD

Besluit van Gedeputeerde Staten van Noord-Holland van 11 december 2018, nr: 1099471/1157763, tot wijziging van de begrenzing van het glastuinbouwconcentratiegebied op grond van de Provinciale Ruimtelijke Verordening.

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland;

Overwegende dat aanleiding bestaat de begrenzing van het glastuinbouwconcentratiegebied als genoemd in artikel 26c van de Provinciale Ruimtelijke Verordening (PRV) te wijzigen;

Gelet op artikel 26c van de Provinciale Ruimtelijke Verordening;

Besluiten

Artikel 1
De begrenzing van het glastuinbouwconcentratiegebied, op de locaties

a. tussen Poelweg en Noorddammerweg in gemeente Uithoorn, en;
b. Altongebied, aan de zijde van dopskern De Noord in gemeente Heerhugowaard,

bij de Provinciale Ruimtelijke Verordening wordt gewijzigd door vervanging van de kaart 7 door de bij dit besluit behorende bijlage kaart 7.

Artikel 2
Een digitale verbeelding van kaart 7 behorende bij de Provinciale Ruimtelijke Verordening te publiceren op ruimtelijkeplannen.nl conform de Wet ruimtelijke ordening.

Artikel 3
Dit besluit treedt in werking met ingang van de dag na de datum van uitgifte van het provinciaal blad waarin het wordt geplaatst.

Haarlem, * december 2018

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,

J.W. Remkes, voorzitter

R.M. Bergkamp, provinciesecretaris

Toelichting wijziging begrenzing glastuinbouwconcentratiegebied (ex artikel 26c lid 8 van de Provinciale Ruimtelijke Verordening)

1. Inleiding

Burgemeester en wethouders van de gemeente Uithoorn (brief van 23 april 2018) en burgemeester en wethouders van de gemeente Heerhugowaard (brief van 20 maart 2018) vragen om wijziging van de begrenzing van de aanduiding glastuinbouwconcentratiegebied.

2. Aanvraag gemeente Uithoorn

Inleiding
In de Uitvoeringsagenda van Greenport Aalsmeer is opgenomen dat de gemeenten gebiedsvisies voor verschillende gebieden opstellen. Deze visies moeten bijdragen aan een verdere versterking van de sierteeltsector in deze regio, onder andere door clustering van glastuinbouw in sterke gebieden, waarmee mogelijkheden ontstaan voor rendabele investeringen in onder andere duurzaamheid en modernisering. Binnen de gemeente Uithoorn moeten voor de gebieden waar de glastuinbouw geen toekomst meer heeft andere oplossingen worden gevonden. Dit geldt voor het gebied tussen Poelweg en Noorddammerweg dat in de ruimtelijke visie van de Greenport Aalsmeer is aangewezen als transformatiegebied.

Feitelijke situatie
In dit gebied zijn er nog vier (glas)tuinbouwbedrijven aanwezig. Uit de ondernemingsverkenning en de gesprekken van de gemeente met ondernemers is gebleken dat er nog één of twee bedrijven hun activiteiten hier (voorlopig) willen doorzetten. Er is vooralsnog geen sprake van verplaatsing van bedrijven. De uitkomsten van de verkenningen en gesprekken bevestigen dat het gebied geen toekomst meer heeft voor glastuinbouw (totale omvang 65 ha, waarvan bedrijven 47 ha; voorlopig blijvend glastuinbouw 9,5 ha; vertrekkend glastuinbouw 8,5 ha).

Reden wijziging
Dit is een glastuinbouwgebied voor de sierteelt. Het overgrote deel van het gebied heeft de glastuinbouwfunctie al lang verloren door functiewijzigingen. In het bestemmingsplan ‘Landelijk Gebied’ is al een wijzigingsbevoegdheid voor het college opgenomen om de bestemming glastuinbouw te wijzigen naar ‘Bedrijf – Agrarisch verwant’. Op vele locaties is er gebruik van gemaakt. Alleen in het middengebied zijn nog enkele glastuinbouwbedrijven aanwezig. Het toekomstperspectief van deze bedrijven staat onder druk. Er kan daarom geconcludeerd worden dat het gebied voor de glastuinbouw geen toekomst meer heeft.

Visie
De gemeente heeft een zorgvuldig proces doorlopen wat heeft geresulteerd in een gebiedsvisie. Kern van de visie is dat het gebied als bedrijventerrein wordt bestemd. Na de vaststelling van deze visie door de gemeenteraad zal een bestemmingsplantraject van start gaan.
Op basis van de huidige wijzigingsbevoegdheid in het bestemmingsplan kan op dit moment het laatste gedeelte van het gebied worden getransformeerd.
Deze visie is uitvoerig besproken met alle betrokken partijen. De belangen van de bedrijven die hun activiteiten willen doorzetten, worden niet uit het oog verloren. De huidige rechten blijven onverminderd bestaan. Het gemeentebestuur heeft de visie voorgelegd aan de stuurgroep van de Greenport Aalsmeer. Vanuit de Greenport worden gesprekken gevoerd met actieve glastuinbouwbedrijven in het gebied om te kijken naar de toekomstbestendigheid.
Er is gebleken dat er geen ruimte is voor het groeien van de bedrijven boven 2 ha.

Verzoek
Burgemeester en wethouders van de gemeente Uithoorn verzoeken om de begrenzing van het gebied tussen Poelweg en Noorddammerweg dat is aangeduid als “glastuinbouwconcentratie” te wijzigen.

De honorering van dit verzoek brengt een vergroting van het areaal bedrijventerrein met zich mee. Dit is toegevoegd aan de voorraad van bedrijventerreinen in de MRA en zodanig opgenomen in de Plabeka afspraken/monitor (47 ha als bestaand gebied – 18 ha. nieuw planaanbod). En in Plabeka is met de partij(en) afgesproken dat het gebied, indien de wijziging glastuinbouwconcentratiegebied uitgevoerd is, als kleinschalige bedrijfsterrein kan worden bestemd.

3. Aanvraag gemeente Heerhugowaard

Inleiding
Gemeente Heerhugowaard heeft in 2012 een proces gestart om het bestemmingsplan Buitengebied te herzien. Het glastuinbouwconcentratiegebied Alton is er een onderdeel van. De gemeente constateerde dat de aanwijzing tot glastuinbouwconcentratiegebied niet overeenkomt met de feitelijke situatie, maar ook niet met de wens tot uitbreiding van het glastuinbouwconcentratiegebied richting De Vaandel Noord.

Reden wijziging
Uit de Toekomstvisie voor Alton (gemaakt in opdracht van de Stuurgroep Alton) blijkt dat er gebrek is aan vestigingslocaties voor glastuinbouwbedrijven op Alton.
De gemeente heeft zowel de ondernemers van Alton als de omwonenden gevraagd naar hun inzichten ten aanzien van de glasgrens en dan voornamelijk gericht op de oostkant van Alton, aan de zijde van dorpskern De Noord. Er zit een discrepantie in wensen van de omwonenden en de glastuinbouwsector. Aan de hand van gesprekken is ervoor gekozen om vast te houden aan een afstand tussen woningen in het lint en de glastuinbouwgebouwen. Voor het overige gaat het om correcties van de aanwijzing tot glastuinbouwconcentratiegebied over wegen, over (toekomstige) woonbebouwing en over het industrieterrein in de Zandhorst.

Verzoek
De gemeente verzoekt om correctie en uitbreiding van de contouren van het glastuinbouwconcentratiegebied op basis van de in de stuurgroep vastgestelde gebiedsvisie Alton en zoals in het voorstel is aangegeven. Op de bij het verzoek behorende kaart staan twee gebieden. Het met de stippellijn aangegeven gebied is totaal 385 hectare. De gekleurde vakken die nieuwe glasgrens gaan vormen is totaal 240 hectare groot. Inclusief het gebied Vaandel Noord (het oranje vlakje rechtsonder dat nu nog buiten de glasgrens ligt) dat 21 ha. is.

4. Beoordeling

In de structuurvisie (§ 6.5.1 e.v.) is het beleid omtrent aanwijzing van glastuinbouwconcentratiegebied opgenomen. De aanwijzing van (grote) gebieden leidt tot clustering van deze landbouwsector met landschappelijke en economische voordelen. Dit beleid is verankerd in art 26c van de Provinciale Ruimtelijke Verordening (PRV). In art. 26 c lid 8 van de PRV is bepaald dat Gedeputeerde Staten (GS), gehoord de desbetreffende commissie van provinciale staten, de begrenzing van het glastuinbouwconcentratiegebied zoals aangegeven op kaart 7 en de verbeelding ervan, kunnen wijzigen.

In het continue proces van modernisering van de glastuinbouw zijn er gebieden of delen van de glastuinbouwconcentratiegebieden aan te wijzen waarvan gemeenten, provincie en ondernemers constateren dat er geen toekomst ligt voor de glastuinbouw dan wel overcapaciteit is in een regio. Dat geldt bijvoorbeeld voor gebieden waar alle partijen in een regionale visie (bijv Ruimtelijke Visie Greenport Aalsmeer) hebben geconstateerd dat er geen toekomst meer voor is in tegenstelling tot andere gebieden waar grote duurzame investeringen plaatsvinden. In dergelijke gevallen kan de aanwijzing tot glastuinbouwgebied komen te vervallen. In dat geval zullen de begrenzingen in de kaarten van de PRV ook gewijzigd moeten worden. Om snel in te kunnen spelen op de actualiteit en dynamiek is bevoegdheid tot wijziging van de contouren van het glastuinbouwgebied bij GS neergelegd zodat de moderniseringsprocessen in de Greenports geen vertraging oplopen.

In ons beleid is bepaald dat ‘er ruimte is voor schaalvergroting, structuurverbetering en het uitplaatsen van groeiende bedrijven uit stedelijk of kwetsbaar gebied. Voor glastuinbouw wijst de Provincie Noord-Holland clustergebieden aan. Deze gebieden zorgen voor ruimtelijke clustering van bepaalde landbouwsectoren, wat leidt tot economische, landschappelijke en met name duurzame voordelen. De trend naar schaalvergroting en specialisatie zal zich voortzetten vanuit een economisch perspectief.’ Daarnaast liggen er grote maatschappelijk opgaven als het verduurzamen van glastuinbouwsector wat met name leidt tot collectieve investeringen in warmte en CO2.

De aanvragen zijn conform artikel 26c lid 8 van de PRV en regionaal afgestemd in respectievelijk de stuurgroep Greenport Aalsmeer en de stuurgroep Alton met de Greenport NHN.

Gelet op hierboven genoemde motivering van de verzoekers en de ruimte die ons ruimtelijk economisch beleid voor de wijziging van glastuinbouw biedt, zijn wij van oordeel dat de wijziging van de aanduiding glastuinbouwconcentratiegebied doorgevoerd kan worden. Deze wijzigingen leiden tot duurzame, economische en landschappelijke voordelen binnen ons beleid.

Provincie Noord-Holland

POSTBUS 3007 2001 DA HAARLEM

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

INGEKOMEN 12 DEC. 2018

Gedeputeerde Staten
Uw contactpersoon
mw M. Ebrahimi Poer
BEL/OMB

Telefoonnummer +31235143745
ebrahimim@noord-holland.nl

Verzenddatum
12 DEC. 2018
Kenmerk
1099471/1157768

Uw kenmerk
-

Betreft: besluit wijziging begrenzing glastuinbouwconcentratiegebied ex artikel 26c Provinciale Ruimtelijke Verordening

Geachte leden,

Ter uitvoering van art. 167 lid 2 van de Provinciewet (inzake de actieve informatieplicht) informeren wij u over het besluit van ons college tot wijziging kaart 7 van de Provinciale Ruimtelijke Verordening (PRV) ten aanzien van aanpassing glastuinbouwconcentratiegebied.

Het college heeft op 11 december 2018 besloten:
1. de begrenzing van het glastuinbouwconcentratiegebied in de gebieden:
   - tussen Poelweg en Noorddammerweg in gemeente Uithoorn, en;
   - Altongebied aan de zijde van dorpskern De Noord in gemeente Heerhugowaard,

   op grond van artikel 26c lid 8 van de Provinciale Ruimtelijke Verordening (PRV) vast te stellen en de wijzigingen op te nemen op kaart 7 van de PRV;
2. Provinciale Staten te informeren door middel van bijgevoegde brief.

Wat wordt er gewijzigd?

1. *Wijziging begrenzing tussen Poelweg en Noorddammerweg in Uithoorn*

   Burgemeester en wethouders van de gemeente Uithoorn verzoeken om het gebied tussen Poelweg en Noorddammerweg dat aangeduid is als "glastuinbouwconcentratie" te ontgrenzen. Binnen de gemeente Uithoorn worden voor de gebieden waar de glastuinbouw geen toekomst meer heeft andere oplossingen gevonden. Dit geldt voor het gebied tussen Poelweg en Noorddammerweg dat in de ruimtelijke visie van de Greenport Aalsmeer is aangewezen als transformatiegebied. Deze visie moet bijdragen aan een verdere versterking van de sierteeltsector in deze regio, onder andere door clustering van glastuinbouw in sterke gebieden, waarmee mogelijkheden ontstaan voor rendabele investeringen in onder andere duurzaamheid en modernisering.

Postbus 3007
2001 DA Haarlem
Telefoon (023) 514 3143
Fax (023) 514 3030

Houtplein 33
2012 DE Haarlem
www.noord-holland.nl

2. *Wijziging glastuinbouwconcentratiegebied Alton in Heerhugowaard*

Burgemeester en wethouders van de gemeente Heerhugowaard verzoeken om correctie en uitbreiding van de contouren van het glastuinbouwconcentratiegebied Alton.
In 2012 heeft de gemeente een proces gestart om het bestemmingsplan Buitengebied te herzien. Het glastuinbouwconcentratiegebied Alton is er een onderdeel van. De gemeente constateerde dat de aanwijzing tot glastuinbouwconcentratiegebied niet overeenkomt met de feitelijke situatie, maar ook niet met de wens tot uitbreiding van het glastuinbouwconcentratiegebied richting De Vaandel Noord.
Uit de Toekomstvisie voor Alton (gemaakt in opdracht van Stuurgroep Alton) blijkt dat er een ruimtegebrek is aan vestigingslocaties voor glastuinbouwbedrijven op Alton.

Beoordeling
In de structuurvisie (§ 6.5.1 e.v.) is het beleid omtrent aanwijzing van glastuinbouwconcentratiegebied opgenomen. De aanwijzing van (grote) gebieden leidt tot clustering van deze landbouwsector met landschappelijke en economische voordelen. Dit beleid is verankerd in art 26c van de Provinciale Ruimtelijke Verordening (PRV). In art. 26 c lid 8 van de PRV is bepaald dat Gedeputeerde Staten (GS), gehoord de desbetreffende commissie van provinciale staten, de begrenzing van het glastuinbouwconcentratiegebied zoals aangegeven op kaart 7 en de verbeelding ervan, kunnen wijzigen.
In ons beleid is bepaald dat 'er ruimte is voor schaalvergroting, structuurverbetering en het uitplaatsen van groeiende bedrijven uit stedelijk of kwetsbaar gebied. Voor glastuinbouw wijst de Provincie Noord-Holland clustergebieden aan. Deze gebieden zorgen voor ruimtelijke clustering van bepaalde landbouwsectoren, wat leidt tot economische, landschappelijke en met name duurzame voordelen. De trend naar schaalvergroting en specialisatie zal zich voortzetten vanuit een economisch perspectief.' Daarnaast liggen er grote maatschappelijk opgaven als het verduurzamen van glastuinbouwsector wat met name leidt tot collectieve investeringen in warmte en CO2.

De aanvragen zijn conform artikel 26c lid 8 van de PRV en regionaal afgestemd in respectievelijk de stuurgroep Greenport Aalsmeer en de stuurgroep Alton met de Greenport NHN. Deze wijzigingen leiden tot duurzame, economische en landschappelijke voordelen binnen ons beleid.

Vervolgprocedure
De wijzigingen worden op ruimtelijkeplannen.nl gepubliceerd en beschikbaar gemaakt in viewer op de website.

Wij vertrouwen erop u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.

Hoogachtend,
Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,

provinciesecretaris

R.M. Bergkamp

voorzitter

J.W. Remkes

Bijlage:
- besluit wijziging kaart 7 (Landbouwclusters)

BESLUIT van 11 december 2018 (nr 1060770/1150918) tot wijziging van kaart 4 (ecologie) en kaart 5b (bufferzone) van de Provinciale Ruimtelijke Verordening

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland;

Overwegende dat aanleiding bestaat op grond van artikel 43 een aantal onjuistheden in begrenzing van de weidevogelleefgebieden op kaart 4 en begrenzing van bufferzone op kaart 5b te corrigeren.

Besluiten:

Artikel 1
De begrenzingen het weidevogelleefgebied op kaart 4 (ecologie) en de begrenzing van bufferzone op kaart 5b (bufferzone) bij de Provinciale Ruimtelijke Verordening te wijzigen door vervanging van deze kaart door de bij dit besluit behorende bijlage kaart 4 (ecologie) en kaart 5b (bufferzone).

Artikel 2
Een digitale verbeelding van kaart 4 (ecologie) en kaart 5b (bufferzone) behorende bij de Provinciale Ruimtelijke Verordening elektronisch beschikbaar te stellen overeenkomstig artikel 1.2.1 van het Besluit ruimtelijke ordening.

Artikel 3
Dit besluit treedt in werking met ingang van de dag na de datum van uitgifte van het provinciaal blad waarin het wordt geplaatst.

Haarlem, 11 december 2018

Namens Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,

J.W. Remkes, voorzitter

R.M. Bergkamp, provinciesecretaris

Toelichting

In 2010 zijn de begrenzingen van de weidevogelleefgebieden op kaart 4 van de PRV opgenomen. Er zijn toen diverse gronden als weidevogelleefgebieden aangewezen, waar al bebouwing stond, zoals boerderijen, erven, schuren en parkeerterreinen. Om die reden zitten er helaas *kennelijke onjuistheden* in de begrenzing van het weidevogelleefgebied. Van *kennelijke onjuistheden* is sprake wanneer voor een ieder direct duidelijk is dat sprake is van een vergissing, zoals bij de hiervoor genoemde voorbeelden.

Met dit besluit zijn deze *kennelijke onjuistheden* gerepareerd en zijn enkele technische aanpassingen van de begrenzing weidevogelleefgebied doorgevoerd. De wijzigingen van de begrenzing houden in dat er locaties zijn ontgrensd en dus niet langer kwalificeren als weidevogelleefgebied.

Het perceel Zeedijk 1 te Uitdam is tevens onterecht begrensd als Bufferzone. Omdat voor dit perceel de onjuiste begrenzing van het weidevogelleefgebied met de onjuiste begrenzing als bufferzone samenvalt, is voor dit perceel tevens de begrenzing van de bufferzone hersteld.

Onderbouwing technische fouten

	Locatie	**Onderbouwing technische fout**
1	Parkeerplaats N512, Alkmaar	Weidevogelleefgebied ligt over bosschages en een parkeerplaats. Deze waren er voordat het weidevogelleefgebied is begrensd.
2	Vakantiepark De Maar, Dorpsweg 153, Twisk	Dit betreft een vakantiepark uit de jaren 70 vorige eeuw. Het weidevogelleefgebied is hier abusievelijk over heen gelegd.
3	West-Friesland (diverse aanpassingen erven/gebouwen)	Het gaat hier om een verzamelingen aan fouten, waarbij steeds de grens van het weidevogelleefgebied strak om gebouwen is heen gelegd. De erven zijn hierdoor ten onrechte als weidevogelleefgebied begrensd.
4	Ouderkerkerdijk 245, Amsterdam	Een hooimijt op een erf is ten onrechte als weidevogelleefgebied begrensd.
5	Schoollaan 2, Limmen	Hier is weidevogelleefgebied begrensd op gronden die al voor 2010 de bestemming Wonen hadden.
6	Noordeinde 65, Oostzaan	Weidevogelleefgebied ligt over gebouwen en stalling voor caravans.
7	Heul 8a, Oostzaan	Weidevogelleefgebied is strak om gebouwen heen gelegd, waardoor erven en, in dit geval, een paardenbak, ten onrechte als weidevogelleefgebied zijn begrensd.
8	Overleek 22, Monnickendam	Weidevogelleefgebied ligt er al vóór 2010 deels over een bouwperceel en weg.
9	Hargerweg 10, Schoorl	Weidevogelleefgebied is hier recent (voorjaar 2018) begrensd, terwijl initiatiefnemer reeds alle benodigde vergunningen heeft voor verplaatsing melkveebedrijf naar dit gebied.
10	RWZI Evertsekoog, Pontweg 150, De Koog Texel	De RWZI was bestemd voordat de begrenzing weidevogelleefgebied (in 2010) is doorgevoerd. DE RWZI zelf is in 2012 gerealiseerd.
11	Havenweg 19, Schellinkhout	Weidevogelleefgebied ligt over een bosje (al in de jaren ’90 aangelegd) met parkeerplaats heen.
12	Bedrijventerrein De Veken fase 4, Opmeer	Weidevogelleefgebied ligt over beoogde uitbreiding bedrijventerrein De Veken. GS hebben in 2009 (per brief) ingestemd met de realisatie van dit bedrijventerrein. Het bestemmingsplan is in 2009 vastgesteld.
13	Gemeente Alkmaar, diverse aanpassingen (erven/gebouwen)	Het gaat hier om een verzamelingen aan fouten, waarbij steeds de grens van het weidevogelleefgebied strak om gebouwen is heen gelegd. De erven zijn hierdoor ten onrechte als weidevogelleefgebied begrensd.

14	Gemeente Waterland, Zeedijk 1 Uitdam	Het gaat hier om een foute begrenzing die op de kaart als weidevogelleefgebied is getekend. Dit perceel is tevens onterecht als bufferzone begrensd. Het perceel is sinds 2010 al als een bedrijfsperceel begrensd. Er ligt daarom ten onrechte een weidevogelbegrenzing en bufferzone over het perceel heen. Met het corrigeren van de kaart loopt de begrenzing van weidevogelleefgebied en bufferzone parallel aan de noordelijke en westelijke perceelbegrenzing van Zeedijk 1. Uitsluitend voor dit perceel wordt de begrenzing van de bufferzone aangepast, omdat deze samenvalt met de aanpassing van de begrenzing voor weidevogelleefgebied.
15	Camping de Waddenzee aan de Westerlanderweg in gemeente Hollands Kroon	Het gaat hier om de begrenzing van de camping en de uitbreiding* van de camping door het toevoegen van het parkeerterrein naast de camping. Uit de plankaart en de voorschriften van het bestemmingsplan Lutjestrand 2003 blijkt dat de camping (en de aanduiding parkeerterrein) al sinds 2003 op deze locatie ligt. Hierna is dus in 2010 met het aanwijzen van weidevogelleefgebieden ten onrechte deze locatie als weidevogelleefgebied begrensd. *NB: De reden van de uitbreiding is dat de camping o.a. aan de brandveiligheid eisen moet voldoen. Met het toevoegen van het parkeerterrein aan de westzijde bij de camping, kan er meer ruimte worden gecreëerd. Camping zal uiteindelijk weer in totaal bestaan uit 150 standplaatsen, waaronder maximaal 25 recreatiewoningen en 25 mobiele standplaatsen. Het betreft een herschikking van kampeermiddelen en geen uitbreiding ten opzichte van de bestaande situatie voor de verbetermaatregelen.

Provincie Noord-Holland

POSTBUS 3007 2001 DA HAARLEM

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

INGEKOMEN 12 DEC. 2018

Gedeputeerde Staten
Uw contactpersoon
M. Ebrahimi Poer
BEL/OMB

Telefoonnummer +31
ebrahimim@noord-holland.nl

Verzenddatum
12 DEC. 2018

Kenmerk
1060770/1150924

Uw kenmerk

Betreft: Besluit wijziging kaart 4 (ecologie) en 5b (bufferzone) van de Provinciale Ruimtelijke Verordening

Geachte leden,

Ter uitvoering van art. 167 lid 2 van de Provinciewet (inzake de actieve informatieplicht) informeren wij u over het besluit van ons college tot wijziging kaart 4 (ecologie) en kaart 5b (bufferzone) van de Provinciale Ruimtelijke Verordening (PRV) ten aanzien van foute begrenzingen op verzoek van de gemeenten.

GS-besluit op 11 december 2018
Het college besluit:
1. de begrenzingen van het weidevogelleefgebied en bufferzone, volgens artikel 43 (technische correctie van begrenzing) van de Provinciale Ruimtelijke Verordening (PRV), vast te stellen en op te nemen op kaart 4 (ecologie) en kaart 5b (bufferzone) van de PRV;
2. Provinciale Staten te informeren door middel van bijgevoegde brief.

Toelichting
In 2010 zijn de begrenzingen van de weidevogelleefgebieden op kaart 4 van de PRV opgenomen. Er zijn toen diverse gronden als weidevogel-leefgebieden aangewezen, waar al bebouwing stond, zoals boerderijen, erven, schuren en parkeerterreinen. Om die reden zitten er helaas *kennelijke onjuistheden* in de begrenzing van het weidevogelleefgebied. Van *kennelijke onjuistheden* is sprake wanneer voor een ieder direct duidelijk is dat sprake is van een vergissing, zoals bij de hiervoor genoemde voorbeelden.

De gemeenten in Noord-Holland lopen door deze *kennelijke onjuistheden* in de praktijk tegen problemen aan. Op ambtelijk niveau is er al langer overleg met de gemeenten over de wijze waarop deze begrenzing te verbeteren. Daarbij is de context van de transitie naar de Omgevingsverordening van belang. Ons college en uw Staten hebben er met de vaststelling van de Omgevingsvisie NH2050 voor gekozen om in de op te stellen Omgevingsverordening tot een vereenvoudiging van de

Postbus 3007
2001 DA Haarlem
Telefoon (023) 514 3143
Fax (023) 514 3030

Dreef 3
Haarlem [2012 HR]
www.noord-holland.nl

beschermingsregimes te komen, inclusief heldere begrenzingen. Gezien deze transitie is het niet opportuun veel tijd te besteden aan het technisch corrigeren van de begrenzing van het hele weidevogelleefgebied. Wel is ambtelijk met de gemeenten afgesproken om *kennelijke onjuistheden* die hen nu belemmeren bij ruimtelijke planvorming of fouten waar eerder ambtelijk/bestuurlijk toezeggingen over zijn gedaan, ter correctie aan ons college voor te leggen. Het gaat daarbij uitsluitend om technische fouten, dus om gronden die ten onrechte als weidevogelleefgebied zijn aangewezen.

Begrenzing bufferzone
Bij het perceel Zeedijk 1 te Uitdam valt de onjuiste begrenzing van het weidevogelleefgebied met de onjuiste begrenzing van bufferzone samen. Daarom is de begrenzing van de bufferzone alleen voor dit perceel hersteld.

GS zijn op grond van art. 43 van de PRV bevoegd om deze *kennelijke onjuistheden* in de begrenzingen te wijzigen en hoeven niet ter inzage gelegd te worden.

Vervolg
De gewijzigde begrenzing van de weidevogelleefgebieden wordt gepubliceerd op ruimtelijkeplannen.nl en beschikbaar gemaakt in de viewer op de website.

Wij vertrouwen erop u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.

Hoogachtend,
Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,

provinciesecretaris
R.M. Bergkamp

voorzitter
J.W. Remkes

bijlage: Besluit wijziging kaart 4 en 5b

BIJLAGE bij brief PS 1158924/1158932: stand van zaken subsidieaanvragen OV-knooppunten (t.o.v. 2017) d.d. 18 december 2018

Deze bijlage geeft een update van de informatie uit de PS-voordracht 934343-993537 "Middelen programma OV-knooppunten" uit september 2017 (besluit d.d 13 november 2017). In tabel 1 vindt u een overzicht met de stand van zaken m.b.t. de knooppunten waarvoor destijds een subsidieaanvraag werd verwacht. In tabel 2 vindt u een overzicht van nieuwe knooppunten waarvoor een subsidieaanvraag op termijn waarschijnlijk is.

Tabel 1: Knooppunten waar in 2017 een subsidieaanvraag werd verwacht

Knooppunten	Subsidieaanvraag	Stand van zaken
Heerhugowaard	Ja, € 5.700.000,-	Heerhugowaard heeft in september jl. een plan voor de ontwikkeling van het stationsgebied ingediend bij de provincie. GS hebben op basis daarvan op 11 december jl. ingestemd met een subsidie van maximaal € 5.700.000,-.
Heerhugowaard/ Langedijk	N.t.b.	Langedijk heeft de provincie enige malen benaderd met plannen voor een fluisterboot-steiger voor het Oosterdelgebied (nabij het station van Heerhugowaard). Dit heeft (nog) niet geleid tot een subsidieaanvraag.
Zaandam Kogerveld	Nee, maar aanvraag wordt op korte termijn verwacht. Schatting bedraagt € 5.500.000,- waarvan € 3.000.000,- in fase 1.	De gemeente werkt momenteel aan een subsidieaanvraag voor knooppunt Kogerveld. In eerste instantie zou het alleen gaan om de sanering van voormalig industriegebied Kan Palen voor woningbouw. Mede op wens van de provincie is de scope flink uitgebreid (o.a. met het aanpalende terrein van verffabriek Touwen) en is het aantal woningen opgehoogd van 150 naar 1150. Ook worden de loop- en fietsroutes naar het station aangepakt. De aanvraag wordt op korte termijn verwacht. Zie toelichting onder de tabellen.
Zaandijk Zaanse Schans	Nee, maar aanvraag wordt op korte termijn verwacht. Schatting bedraagt € 5.000.000,-	n.t.b. (zie toelichting onder de tabellen)
Castricum	€ 500.000,-	In mei jl. heeft de gemeente Castricum een subsidieaanvraag voor een kwaliteitsverbetering van de stationsomgeving ingediend en in juni jl. zijn GS akkoord gegaan met de toekenning van een subsidie van € 500.000,-.
Hilversum	N.t.b.	Voorjaar 2018 heeft de gemeenteraad van Hilversum gevraagd om aanvullend onderzoek voor de verkeerssituatie voor het station (Schapenkamp). De uitkomsten van deze studie zijn najaar 2018 opgeleverd. Het college heeft op basis hiervan een voorkeursvariant gekozen

		die in januari aan de raad zal worden voorgelegd. Verder is gekozen voor een steeds meer integrale aanpak en wordt nu ook intensief naar de spoorzone (achterkant van het station) gekeken door de gemeente. Tevens moeten er nog enkele onderzoeken plaatsvinden. Een eventuele aanvraag voor een bijdrage wordt op zijn vroegst in de tweede helft van 2019 verwacht.
Haarlem	N.t.b.	In 2018 werd een subsidieaanvraag verwacht voor een kwaliteitsimpuls m.b.t. Stationsplein, de aanleg van een fietsverbinding Haarlem Noord en de aanleg van fietsenstallingen. De gemeente besloot echter af te stappen van de toenmalige sectorale op de bus gerichte aanpak en heeft samen met de provincie een startnotitie opgesteld om na een analyse van de opgaven een integrale visie voor het stationsgebied op te stellen. De verwachting is dat in het 2e kwartaal van 2019 de resultaten van de analyse en oplossingsrichtingen (incl. globale inschatting kosten) gereed zijn. Op dat moment zal het gezamenlijke ambitieniveau worden bepaald waarmee de integrale visie wordt opgesteld.
Uitgeest	N.t.b.	In februari 2018 heeft de gemeente een subsidieaanvraag ingediend voor het opknappen van de openbare ruimte rond het station en de plaatsing van fietsenrekken. De aanvraag is korte tijd erna ingetrokken vanwege meer vergaande plannen die in die tijd werden ontwikkeld voor het stationsgebied. Uit een marktverkenning was het idee naar voren gekomen om de spoorzone en de N203 langs het spoor te overkappen met een groene heuvel. Op de overkapping ontstond ruimte voor woningbouw en andere ontwikkelingen. Dit idee is vervolgens nader onderzocht op financiële en technische haalbaarheid. Het idee bleek technisch haalbaar te zijn, maar het financiële tekort en daarmee de risico's waren dusdanig dat het college van Uitgeest besloten heeft niet verder te gaan met het plan. Het (nieuwe) college zal met een nieuwe integrale visie met het stationsgebied moeten komen. De

		verwachting is niet dat deze er op korte termijn ligt.
Santpoort Noord	N.t.b.	In het traject van de Kennemerlijn is de versterking en profilering van Santpoort Noord als toegangspoort/Buitenpoort naar Nationaal Park Zuid-Kennemerland benoemd. Destijds was de verwachting dat de gemeente Velsen dit snel zou oppakken en hiervoor een subsidie aan zou vragen. Velsen heeft echter besloten i.s.m. PNH, NS, ProRail en Natuurmonumenten eerst een pilot uit te voeren met korte termijn maatregelen voor de versterking van de buitenpoortfunctie. Bovendien is een visietraject gestart voor de ontwikkeling van de buitenpoort voor de langere termijn. In het 2e kwartaal 2019 zal een aantal scenario's gereed zijn. Op basis hiervan wordt het ambitieniveau bepaald.
Beverwijk	N.t.b.	Beverwijk wilde aanvankelijk losse opgaven rond het station oppakken maar heeft besloten tot een meer integrale aanpak. Een subsidieaanvraag is daarom uitgebleven in 2018. De gemeente heeft inmiddels een masterplan opgesteld voor verschillende deelgebieden binnen het knooppunt. Begin januari 2019 zal de gemeente Beverwijk besluiten over de uitwerking van de verschillende plannen. De verwachting is dat najaar 2019 meer duidelijkheid komt over een eventuele subsidieaanvraag.
Heemskerk	N.t.b.	Ook voor Heemskerk geldt dat zij gekozen hebben voor een meer uitgebreider integrale aanpak waardoor de verwachte subsidieaanvraag in 2018 is uitgebleven. De gemeente is dit jaar gestart met een visie voor het stationsgebied. De gemeente heeft toegezegd deze visie eind 2018 met de provincie te bespreken. Verwachting is dat ook Heemskerk medio 2019 zal kijken naar de business case van de (deel)projecten en dat dan meer duidelijk wordt over een eventuele subsidieaanvraag.
Alkmaar	N.t.b.	De belangrijkste opgave in Alkmaar betreft het verbeteren van de looproutes en bewegwijzering richting het centrum. De

		gemeente heeft tot op heden geen plannen ontwikkeld om het probleem aan te pakken.

Tabel 2: Extra knooppunten waar een subsidieaanvraag wordt verwacht/mogelijk is

Knooppunten (2018)		
Alkmaar Noord	N.b.t.	Prorail heeft plannen ontwikkeld om perronliften aan te brengen op station Alkmaar Noord. De gemeente heeft naar aanleiding daarvan plannen ontwikkeld om het hele station, dat onaantrekkelijk en vervallen oogt en geen reizigersvoorzieningen heeft, te vernieuwen. De gemeente heeft informeel gecheckt of een provinciale bijdrage hiervoor mogelijk is. Daarop heeft de provincie aangegeven niet bij te dragen aan spoorse zaken. Het verbeteren van de verblijfskwaliteit en bereikbaarheid in de stationsomgeving kunnen wel in aanmerking komen voor een subsidie. De gemeente is nu bezig met de scope van de plannen te verbreden naar de stationsomgeving.
Haarlem Spaarnwoude	Nog niet bekend	Voorjaar 2019 wordt een actieprogramma en ontwikkelkader vastgesteld voor Haarlem Spaarnwoude. Dan zal ook meer bekend worden over de projecten voor de lange termijn (o.a. het realiseren van veel woningen en mogelijk een nieuw vervoersknooppunt) en wat de rol van de provincie hierbij zou moeten zijn. Kleinschalige verbeteringen van de stationsomgeving worden verwacht in de tweede helft van 2019. Een subsidieaanvraag voor het verbeteren van de ruimtelijke kwaliteit van het stationsgebied, het verbeteren van de fietsroutes naar het station en mogelijk het starten van experimenten vanuit wonen en bedrijvigheid ligt in de verwachting. Ook vervult Spaarnwoude een (bescheiden) buitenpoortfunctie.
Hoorn	Nog niet bekend	Hoorn is geen onderdeel van een prioritaire corridor, maar is wel voortvarend bezig met de ontwikkeling van haar knooppunt (regionaal centrum). Hoorn, PNH, NS en ProRail hebben een intentieverklaring ondertekend om samen te werken aan de ontwikkeling van het knooppunt. Momenteel worden de plannen verder uitgewerkt en aangescherpt. Op basis hiervan wordt de ambitie bepaalt en gekeken wat haalbaar is met de te verwachte bijdragen van de verschillende

		partijen. De verwachting is dat medio 2019 een bestuurlijk besluit komt over de globale plannen.
Sloterdijk	Nog niet bekend	Amsterdam Sloterdijk is een zeer belangrijk knooppunt, vanwege de vele verbindingen van het station en de mogelijkheden voor verdichting en transformatie. Het ambitieniveau van de gemeente en NS voor het knooppunt is hoog. Het lijkt er op dat de gemeente vooralsnog geen financiële hulp van de provincie nodig heeft, maar nu de planontwikkeling vordert is een subsidieaanvraag in de nabije toekomst niet uitgesloten.
Purmerend	Nog niet bekend	N.t.b.
Amsterdam Lelylaan	Nog niet bekend	N.t.b.
Hoofddorp	Nog niet bekend	N.t.b.
Duivendrecht	Nog niet bekend	N.t.b.

Toelichting op de knooppunten Zaandijk Zaanse Schans en Zaandam Kogerveld:

Voor de knooppunten Kogerveld en Zaandijk Zaanse Schans geldt dat de planvorming sneller gaat dan verwacht. Verwacht was dat de aanvraag voor Kogerveld zich zou beperken tot voormalig industrieterrein Kan Palen, maar dit plan is inmiddels uitgebreid met aanpalende gebieden. Omdat nu in het kader van het MIRT-traject Corridor Amsterdam-Hoorn (CAH) gezocht wordt naar een oplossing voor knelpunt Guisweg wordt ook de aanpak van het nabijgelegen knooppunt Zaandijk Zaanse Schans naar voren geschoven.

Voor beide knooppunten werkt de provincie op dit moment aan een voorstel voor financiële bijdragen uit de middelen voor OV-knooppunten en het “Uitvoeringsprogramma Binnenstedelijk Bouwen en Versnellen Woningbouw”, als bod voor een pakketafspraak met de bij het MIRT-traject betrokken partijen.

Provincie Noord-Holland

POSTBUS 3007 | 2001 DA HAARLEM

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

INGEKOMEN 19 DEC. 2018

Gedeputeerde Staten
Uw contactpersoon
dhr H.J. Geertsema
BEL/IOT

Telefoonnummer +31235143086
geertsemah@noord-holland.nl

Verzenddatum
19 DEC. 2018

Kenmerk
1158924/1158932

Uw kenmerk

Betreft: Reservering OV-knooppunten MIRT Corridor Amsterdam-Hoorn

Geachte leden,

Ter uitvoering van art. 167, tweede lid, van de Provinciewet (inzake de actieve informatieplicht) bieden wij u de volgende besluiten van ons college ter kennisname aan. Wij hebben op 18 december 2018 besloten:

1. Het voornemen uit te spreken een bedrag van maximaal € 3.000.000,- beschikbaar te stellen voor de ontwikkeling van knooppunt Zaandam Kogerveld uit de bestaande middelen voor OV-knooppunten;

2. Het voornemen uit te spreken een bedrag van maximaal € 3.000.000,- beschikbaar te stellen voor de ontwikkeling van knooppunt Kogerveld uit de middelen van het Uitvoeringsprogramma Binnenstedelijk Bouwen en Versnellen Woningbouw;

3. Het voornemen uit te spreken een bedrag van maximaal € 5.000.000,- beschikbaar te stellen voor de ontwikkeling van knooppunt Zaandijk Zaanse Schans uit de bestaande middelen voor OV-knooppunten;

4. Het voornemen uit te spreken een bedrag van maximaal € 1.000.000,- beschikbaar te stellen voor het versnellen van woningbouw binnen knooppunt Zaandam uit de middelen van het Uitvoeringsprogramma Binnenstedelijk Bouwen en Versnellen Woningbouw;

5. Bovenstaande bedragen aan te merken als reserveringen binnen de bestaande middelen voor OV-knooppunten resp. het

Postbus 3007
2001 DA Haarlem
Telefoon (023) 514 3143
Fax (023) 514 3030

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

Uitvoeringsprogramma Binnenstedelijk Bouwen en Versnellen Woningbouw;

6. Als voorwaarde aan de besluitpunten 1 t/m 5 te stellen dat het beoogde maatregelenpakket binnen het MIRT Corridor Amsterdam-Hoorn doorgang vindt.

Toelichting:

Tijdens het bestuurlijk overleg (BO) MIRT van 22 november jl. hebben de betrokken partijen, waaronder de provincie, zich uitgesproken voor een samenhangend pakket met verstedelijkings- en bereikbaarheidsafspraken voor de Corridor Amsterdam-Hoorn (CAH). Het pakket bevat verschillende maatregelen om knelpunten in de bereikbaarheid en de doorstroming te verbeteren, de woningbouw een impuls te geven en OV-knooppunten verder te ontwikkelen. In een separate brief (met kenmerk 1149137/1156727) bent u hierover geïnformeerd.

Hoewel verschillende partijen inmiddels concrete financiële bijdragen hebben toegezegd om de ambities te kunnen realiseren, is de bekostiging van bovenstaande maatregelen nog niet rond. Daarvoor is (onder andere) een financiële toezegging van de provincie noodzakelijk. Daarom hebben wij besloten om voor het maatregelenpakket t.b.v. versnellen woningbouw en knooppunten binnen het MIRT CAH een bedrag te reserveren van in totaal € 12 mln. Hiervan is € 8 mln. afkomstig uit de middelen voor OV-knooppunten en € 4 mln. uit de middelen van het Uitvoeringsprogramma Binnenstedelijk Bouwen en Versnellen Woningbouw.
In bovengenoemde brief over het BO MIRT wordt een reservering aangekondigd voor het verbeteren van de doorstroming N516 (AVANT) en ons aandeel in de voorgestelde regionale fietsroute Purmerend-Hoorn en het snelfietspad Purmerend-Zaandam. Een voorstel hiervoor ontvangt u in het eerste kwartaal van 2019.

De provinciale bijdrage van € 12 mln. is bedoeld voor de ontwikkeling van de stationsgebieden van Zaandijk Zaanse Schans en Zaandam Kogerveld en het versnellen van de woningbouw rond station Zaandam. Deze knooppunten kunnen een grote bijdrage leveren aan de aanzienlijke woningbouwopgave in de regio Amsterdam, omdat er in de nabijheid van beide stations ruimte is voor duizenden woningen. In veel gevallen gaat het om voormalige industrieterreinen of sportvelden, waar de ontwikkelingskosten fors zijn. Vaak moeten de gebieden ingrijpend gesaneerd worden en moeten er bedrijven of sportverenigingen worden uitgekocht. Met het uitvoeren van het MIRT maatregelenpakket ontstaat een unieke kans om het gebied rond Zaandijk Zaanse Schans te ontwikkelen. Eén van de maatregelen uit het MIRT pakket is namelijk

het oplossen van knelpunt Guisweg. De Guisweg is één van de belangrijkste oost-westverbindingen in Zaandam. Nabij station Zaandijk-Zaanse Schans kruist de Guisweg het spoor, met als gevolg een zeer gebrekkige doorstroming en een slechte bereikbaarheid van station en het omliggende gebied. De provincie levert, in lijn met de afspraken uit het Coalitieakkoord inzake spoorse doorsnijdingen, geen bijdrage aan het oplossen van knelpunt Guisweg.
Voor knooppunt Kogerveld is de gemeente inmiddels bezig met de planvorming voor voormalig industrieterrein Kan Palen en omgeving.

Bovenstaande plannen om (binnenstedelijk) te verdichten rond knooppunten zijn in lijn met de Omgevingsvisie NH2050 die op 19 november jl. door uw Staten is vastgesteld.

Het reserveren van bovenstaande bedragen laat overigens onverlet dat voor beide knooppunten de reguliere procedures moeten worden gevolgd. Dit houdt in dat de subsidies worden opgenomen op de lijst subsidies buiten uitvoeringsregeling en dat een formele subsidieaanvraag moet worden ingediend. Ook leggen wij de projectvoorstellen conform amendement nr. A22 d.d. 13 november 2017 nog ter bespreking en eventueel advisering aan uw Staten voor. Dit gebeurt (eenmalig) ook voor het budget voor het Uitvoeringsprogramma Binnenstedelijk Bouwen en Versnellen Woningbouw, omdat beide budgetten in dit geval worden gecombineerd en de subsidies in samenhang wordt verstrekt.

Wij verwachten u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.

Hoogachtend,

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,

provinciesecretaris
R.M. Bergkamp

voorzitter
J.W. Remkes

1 bijlage: Stand van zaken subsidieaanvragen OV-knooppunten d.d. 18 december 2018

Raad voor de leefomgeving en infrastructuur

Bezuidenhoutseweg 30
2594 AV Den Haag

Postbus 20906
2500 EX Den Haag

info@rli.nl
www.rli.nl

t. (+31)6 2180 0302

Aan de minister van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties
Mevrouw drs. K.H. Ollongren
Postbus 20022
2500 EA DEN HAAG

Datum:	20 november 2018	**Contact:**	Tim Zwanikken (projectleider)
Kenmerk:	Rli-2018/2768	**Telefoon:**	06 5287 4404
Bijlage:	Advies	**Email:**	tim.zwanikken@rli.nl

Betreft: Rli-advies 'Nationale Omgevingsvisie: lakmoesproef voor het omgevingsbeleid'

Geachte mevrouw Ollongren,

Op 30 oktober heeft u de Raad voor de leefomgeving en infrastructuur (Rli) om advies gevraagd over de governance en sturingsaanpak van de Nationale Omgevingsvisie (NOVI).

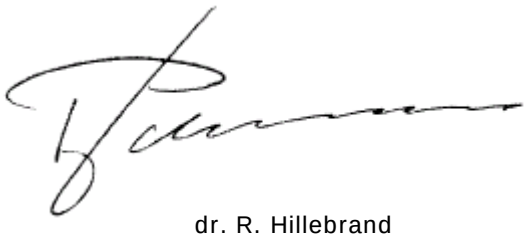
Aanleiding voor de adviesaanvraag is uw voornemen om begin 2019 een ontwerp-NOVI naar de Tweede Kamer te sturen. In dat licht heeft u op 5 oktober 2018 het Kabinetsperspectief NOVI uitgebracht met een schets van een aantal urgente beleidsdossiers en nog te maken keuzes. Concreet vraagt u de raad hoe de "hoofdlijnen van governance en sturing, al dan niet aangepast, effectief ingezet kunnen worden voor het realiseren van de inhoudelijke prioriteiten van het kabinet, zoals neergelegd in het Kabinetsperspectief."

De raad richt zich in bijgaand advies 'Nationale omgevingsvisie: lakmoesproef voor het omgevingsbeleid' op de ontwerp-NOVI, waarbij kennis is genomen van het Kabinetsperspectief en eerdere brieven aan de kamer. Voor het werk van de raad wordt de NOVI straks een belangrijk, zo niet het belangrijkste, beleidsmatige referentiekader. De raad hoopt dat de aanbevelingen uit dit advies u helpen bij het realiseren van een inspirerende en richtinggevende NOVI. Indien u daar prijs op stelt, wisselen wij hierover graag nader met u van gedachten. De raad wenst u ten slotte veel succes met het werk aan de NOVI.

Hoogachtend,

Raad voor de leefomgeving en infrastructuur,





ir. J.J. de Graeff
voorzitter

dr. R. Hillebrand
algemeen secretaris

Een afschrift van deze brief is verzonden aan:

- Minister van Defensie
- Minister van Economische Zaken en Klimaat
- Minister en staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat
- Minister van Landbouw Natuur en Voedselkwaliteit
- Minister van Onderwijs, Cultuur en Wetenschap
- Minister van Medische Zorg en Sport
- Voorzitters van Eerste en Tweede Kamer

Nationale omgevingsvisie: lakmoesproef voor het omgevingsbeleid

Samenvatting

Werken aan majeure transitieopgaven
Nederland staat voor een aantal majeure transitieopgaven. De klimaatverandering, de energietransitie, de voedseltransitie, de mobiliteitstransitie en een circulaire economie impliceren voor Nederland een ingrijpende gedaanteverandering. De Rli ziet de eerste NOVI als een belangrijk instrument dat ervoor moet zorgen dat deze transities bijdragen aan een duurzame ontwikkeling van de leefomgeving. Van de NOVI moet daartoe allereerst een sturende werking uitgaan. Dit kan door het schetsen van een robuuste visie op Nederland in 2050. De tweede functie is om duidelijk te maken hoe samen met betrokken partijen uitvoering wordt gegeven aan de visie. Hiervoor zijn spelregels nodig voor de samenwerking tussen betrokken partijen gekoppeld aan de inzet van financiële en juridische instrumenten.

Een robuuste, wervende en gedragen visie
De NOVI moet overheden, bedrijven, maatschappelijke partijen en burgers een robuuste, samenhangende en wervende visie bieden opdat zij toekomstbestendige investeringen kunnen doen. Tegelijkertijd is draagvlak voor de uitvoering ervan onontbeerlijk. Dit stelt eisen aan het verwerven van draagvlak bij de betrokken partijen. De raad is hierbij geen voorstander van een allesomvattende blauwdruk. Het gaat om een langetermijnvisie die de knelpunten en keuzes op de vier eerder bepaalde prioriteiten van het kabinet in samenhang zichtbaar maakt.

Werken aan de NOVI
De raad hecht een groot belang aan het slagen van de NOVI als instrument binnen het vernieuwde stelsel van omgevingsrecht. Dit vergt een enorme cultuurverandering in de interdepartementale samenwerking. De ambitie om geen rijks- maar een nationale omgevingsvisie te maken betekent bovendien dat de verschillende bestuurslagen samen moeten optrekken. Op beide vlakken ligt er nog een belangrijke opdracht voor het kabinet. Bij deze communicatieve sturingsaanpak zijn ondersteunende financiële en juridische instrumenten onontbeerlijk.

Werken mét de NOVI
In de regio moet gewerkt worden aan de ruimtelijke inpassing van de verschillende opgaven. De raad beschrijft in dit advies wat dit betekent voor de organisatie van de governance, in het bijzonder in de regio. De regio kan de grote transitieopgaven niet oppakken zonder steun van het Rijk als partner. Er zal opnieuw geïnvesteerd moeten worden in de beleidsmatige aanwezigheid van het Rijk in de regio. De raad is in dit licht geen voorstander van de aanwijzing van perspectiefgebieden. Dit impliceert selectiviteit, terwijl de raad van mening is dat het Rijk in alle circa dertig regio's een bijdrage heeft te leveren.

1. Opdracht aan het kabinet

De Nationale Omgevingsvisie wordt de eerste nationale nota binnen het ingrijpend vernieuwde stelsel van het omgevingsrecht (die resulteerde in de Omgevingswet die 2021 in werking treedt). De NOVI is het centrale beleidsinstrument om op nationaal niveau inhoud en richting te geven aan het brede beleid voor de fysieke leefomgeving (zie kader). Dit betekent dat in de NOVI de belangrijkste nationale opgaven in samenhang moeten worden bekeken. Het Kabinetsperspectief[1] bevat een selectie van urgente beleidsdossiers, maar nog geen samenhangende visie op de aanpak daarvan. De raad heeft in dit licht grote zorgen of het NOVI-traject wel zal beantwoorden aan deze opdracht van de Omgevingswet. Hij tekent daarbij aan, dat alleen een NOVI die voldoende interdepartementaal en interbestuurlijk draagvlak heeft verworven, betekenisvol kan bijdragen aan de gewenste fundamentele verandering in cultuur bij de aanpak van opgaven in de fysieke leefomgeving.

Omgevingsvisie in de Omgevingswet

De omgevingsvisie is een nieuw instrument uit de Omgevingswet. Een omgevingsvisie is volgens die wet een politiek-bestuurlijk document met een integrale visie op de ontwikkeling van de fysieke leefomgeving op de lange termijn. Het betreft een samenhangende visie op strategisch niveau die meer is dan een optelsom van sectorale beleidsvisies. De wet stelt geen inhouds- of vormvereisten aan omgevingsvisies. Uitgangspunt is dat een omgevingsvisie alleen het bestuursorgaan bindt dat het vaststelt. De binding voor burgers, bedrijven en medeoverheden vindt plaats door andere instrumenten (zoals Algemene Maatregelen van Bestuur (AMvB's), projectbesluiten of bestuurlijke afspraken).

De inhoud van het omgevingsbeleid bestrijkt het werkterrein van negen ministeries en een veelvoud aan beleidsdirecties. Dit leidt tot een enorme afstemmingsopgave en vereist ook een cultuurverandering in de interdepartementale samenwerking. Voorkomen moet worden dat de in de wet gewenste integrale benadering van de leefomgeving strandt in Haagse kokers en een sectorale verantwoordingscultuur. De raad is daarom van mening dat de stelselherziening van het omgevingsrecht gepaard moet gaan met een fundamentele aanpassing in de cultuur van samenwerken. Daarnaast vergt de ambitie om geen rijks- maar een nationale omgevingsvisie te maken dat verschillende bestuurslagen samen moeten optrekken. Het Interbestuurlijk Programma (IBP – Samen één overheid) geeft hier in de ogen van de raad nog te weinig hulp bij. De raad is zich bewust van de worsteling die bij de cultuurverandering hoort. Het is helder wat er niet meer moet, maar minder duidelijk is hoe het dan wél moet.

Tegen de achtergrond van de grote transitieopgaven (zie volgende paragraaf) is een gedeelde visie op de toekomst van Nederland onmisbaar. Het proces van totstandkoming van de NOVI tot nu toe laat zien dat de ontwikkeling van die gedeelde visie nog moeizaam verloopt. De raad ziet de totstandkoming daarvan – in nauwe samenwerking tussen betrokken departementen en bestuurslagen – als een lakmoesproef voor het werken aan het nieuwe omgevingsbeleid. Hier ligt een belangrijke opdracht voor het kabinet.

[1] Tweede Kamer (2018). *Kabinetsperspectief Nationale Omgevingsvisie (NOVI).* Bijlage bij brief van de minister van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties aan de voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal van 5 oktober 2018. Vergaderjaar 2018-2019, 34682, nr. 6. Den Haag.

2. Een inspirerende, richtinggevende en gedragen NOVI

Aanbevelingen:

1. ***Zorg dat de NOVI een inspirerende en robuuste visie op de toekomst van Nederland biedt, die overheden, bedrijven, maatschappelijke partijen en burgers in staat stelt toekomstbestendige beslissingen te nemen. Breng deze visie als concept zo snel mogelijk in discussie, zodat deze kan rijpen en kan worden verrijkt in het politiek-maatschappelijke debat.***
2. ***Werk deze langetermijnvisie in de ontwerp-NOVI vervolgens uit tot samenhangende perspectieven voor de vier prioriteiten, opdat knelpunten en te maken keuzes op deze prioriteiten inzichtelijk worden.***

In het Kabinetsperspectief staat dat de NOVI de gewenste ontwikkeling van de fysieke leefomgeving beschrijft, waarbij het kabinet streeft naar een gezonde en veilige leefomgeving met een goede omgevingskwaliteit. In een eerder advies gericht op de Nationale Omgevingsagenda adviseerde de raad te focussen op een selectief aantal integrerende opgaven.[2] In de Startnota NOVI[3] en de brief van 13 april 2018 aan de Tweede Kamer[4] schetst het Kabinet inderdaad **vier prioriteiten**:

- Duurzaam economisch groeipotentieel voor Nederland;
- Ruimte voor klimaatverandering en energietransitie;
- Sterke, leefbare en klimaatbestendige steden en regio's met voldoende ruimte om te wonen, werken en bewegen;
- Toekomstbestendige ontwikkeling van het landelijk gebied.

In het Kabinetsperspectief worden deze vier prioriteiten nog niet uitgewerkt. De raad gaat er echter van uit dat de vier prioriteiten nog steeds richtinggevend zijn voor de inhoud van de ontwerp-NOVI.

2.1 Een richtinggevende visie

Van de NOVI moet een sturende werking uitgaan. Dit kan in de eerste plaats door het schetsen van een robuuste visie. De NOVI moet in de tweede plaats spelregels bevatten voor de samenwerking tussen betrokken partijen als het gaat om de uitvoering. Hier ligt een koppeling met de inzet van financiële en juridische instrumenten. In de paragrafen 3 en 4 gaat de raad hier nader op in.

Hoewel de Omgevingswet geen eisen stelt aan de vorm van de NOVI moet deze volgens de raad richting geven bij het nemen van beslissingen over de leefomgeving. Daarbij gaat het om het neerleggen van een robuuste visie op de toekomst van Nederland, die overheden, bedrijven, maatschappelijke partijen en burgers in staat stelt om toekomstbestendige beslissingen te nemen. Een visie die partijen uitnodigt om hun investeringen te richten op die nieuwe toekomst. De raad is in dit licht geen voorstander van een visie waarvan de doelen en randvoorwaarden voortdurend bijgesteld worden. De NOVI moet juist garanties bieden over de langdurige inzet van het Rijk, inclusief financiële middelen van de rijksoverheid. Adaptiviteit heeft dan betrekking op instrumentele doelen en middelen en is alleen mogelijk als er duidelijkheid is over de doelen op langere termijn.

---

[2] Raad voor de leefomgeving en infrastructuur (2015). *Vernieuwing omgevingsrecht: maak de ambities waar*. Den Haag.
[3] Ministerie van Infrastructuur en Milieu (2017). *De opgaven voor de Nationale Omgevingsvisie.* Den Haag.
[4] Tweede Kamer (2018). *De Nationale Omgevingsvisie.* Brief van de minister van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties aan de voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal van 13 april 2018.

De door de raad bedoelde visie is zeker niet allesomvattend of ‘holistisch’ en ook geen blauwdruk voor de toekomst. Het gaat namelijk niet om een *integraal*, maar om een *integrerend* opgavegericht beeld. Hiermee bedoelt de raad dat de visie sectorale visies en plannen met beleid – nationaal én regionaal – voor de fysieke leefomgeving op strategisch niveau moet verbinden voor zover dat relevant is voor de geprioriteerde opgaven. Hierbij wordt relevant fysiek beleid voor de leefomgeving in samenhang bezien en wordt de sectorale logica overstegen.

De keuze om het Kabinetsperspectief vorm te geven rond drie actuele beleidsdossiers is enigszins te begrijpen vanuit het doel om politieke urgentie te creëren rond de NOVI. De raad betreurt het echter dat hiermee de discussie over een robuuste toekomstvisie onnodig is uitgesteld. De raad had graag gezien dat een dergelijke visie in de aanloop naar de NOVI tijdig aan de Tweede Kamer was voorgelegd en breed bediscussieerd met betrokken partijen. Politiek draagvlak voor het omgevingsbeleid is onontbeerlijk. Een dergelijke visie is geen vrijblijvende schets waarop consensus wordt gevonden, maar moet uitdagen tot een fundamentele discussie over de wenselijke toekomst van Nederland. Als bijvoorbeeld gekozen wordt voor een duurzaam economisch groeipotentieel voor Nederland, is er dan nog plek voor een fossiele economie, een niet-circulaire landbouw en een op groei gebaseerd luchtvaartbeleid? Zo niet, dan moet daar nu al op worden voorgesorteerd. De raad onderbouwt deze behoefte aan draagvlak mede vanuit zijn analyse dat de werking van de NOVI in belangrijke mate is gestoeld op zijn communicatieve functie (zie paragraaf 3).

2.2 Samenhangende perspectieven voor de vier prioriteiten

De NOVI moet openen met een robuuste visie op Nederland in 2050. De volgende stap is het uitwerken daarvan in perspectieven, waarbij knelpunten en keuzes inzichtelijk worden gemaakt. Hiervoor vormen de vier in de startnota genoemde prioriteiten een goed uitgangspunt. Tevens dienen daarbij bestaande regionale visies en kaders betrokken te worden. Door inzichtelijk te maken hoe regionale initiatieven passen bij deze prioriteiten, krijgt de toekomstvisie meer lading en draagvlak. Een scherpe scheiding is nodig tussen enerzijds nationale belangen die provinciegrensoverstijgende ruimtelijke keuzen noodzaken, en anderzijds nationale belangen die in een regionale afweging en synthese tot oplossingen kunnen worden gebracht. Of anders geformuleerd: waar moeten top-down keuzen worden gemaakt (bijvoorbeeld voor (inter)nationale infrastructuur), en waarvoor gelden bottom-up keuzen die het gevolg zijn van regionale afwegingen. De raad ziet die indeling in de NOVI graag verduidelijkt.

De uitwerking van perspectieven voor de vier prioriteiten is nodig omdat er in Nederland steeds minder fysieke ruimte is om opgaven apart van elkaar te realiseren. De verschillende prioriteiten raken elkaar en kunnen strijdig zijn of elkaar juist versterken. Dan zijn nationale keuzes nodig voor de wijze waarop belangen worden gecombineerd. Daarbij merkt de raad op dat ook sprake kan zijn van tegenstrijdige belangen binnen de afzonderlijke prioriteiten. Deze dienen eveneens verder uitgewerkt te worden door keuzen en belemmeringen inzichtelijk te maken.

De raad is van mening dat de NOVI nader invulling kan geven aan de vier prioriteiten door in te gaan op de consequenties van de verschillende transities die onze toekomst gaan bepalen. De klimaatverandering, de energietransitie, de voedseltransitie, de mobiliteitstransitie en een circulaire economie impliceren voor Nederland een ingrijpende gedaanteverandering.[5]

[5] De koppeling tussen het Kabinetsperspectief en de kabinetsreactie op het klimaatakkoord is daarom een goede stap.

Er zijn veel ontwikkelingen die al in de nabije toekomst om keuzes vragen en bovendien relevant zijn voor de te maken keuzes op de vier genoemde prioriteiten. Denk hierbij aan het luchtvaartdossier, de behoefte om Nederland beter aan te sluiten op het Europese netwerk van hogesnelheidslijnen, de wens tot een circulaire landbouw, de groeiende structurerende werking van het ondergrondse leidingensysteem voor de bovengrondse ordening et cetera. Een samenhangende weging impliceert volgens de raad dat de NOVI de ruimtelijke randvoorwaarden moet schetsen voor de dossiers die nu nog niet in de NOVI worden meegenomen (en niet andersom).

3. Werken aan de NOVI

Aanbevelingen:

3. ***Meer politieke aansturing door het kabinet en interbestuurlijke samenwerking zijn onmisbaar om tot afstemming en integratie van beleidsdossiers te komen.***
4. ***Versterk de ingezette communicatieve sturingsfilosofie met de selectieve inzet van een aantal juridische en financiële instrumenten.***
5. ***Juridisch: werk met inrichtingsprincipes, richtinggevende uitspraken en ladders in de NOVI. Geef daarbij invulling aan de gedachte dat overheden samen verantwoordelijkheid dragen voor de leefomgeving.***
6. ***Financieel: zorg voor een eigen NOVI-budget en ontwikkel het Infrafonds door in de richting van een omgevingsfonds.***

In deze paragraaf adviseert de raad over de totstandkoming van de NOVI. In paragraaf 4 wordt ingegaan op de periode na vaststelling daarvan.

3.1 Sturing

De raad heeft in paragraaf 1 geconstateerd dat de totstandkoming van de NOVI in de geest van de Omgevingswet vraagt om een fundamenteel nieuwe wijze van samenwerken. Dit past binnen de bestaande formele instituties, maar vraagt wel om een aanzienlijke cultuurverandering. De raad maakt hierbij een onderscheid tussen interdepartementaal en interbestuurlijk samenwerken. De wijze van samenwerken gedurende het proces van totstandkoming van de NOVI kan gezien worden als een leerschool voor de samenwerking bij de uitvoering ervan (zie paragraaf 4).

De raad maakt zich op basis van de ter voorbereiding van dit advies gevoerde gesprekken zorgen over zowel de interdepartementale bereidheid om relevante dossiers in de NOVI te voegen, als het proces van interbestuurlijke samenwerking. Dit kan afdoen aan samenhang als wezenskenmerk van de NOVI alsmede aan het noodzakelijke draagvlak.

Interdepartementale afstemming

De nieuwe cultuur van samenwerken – de éénoverheidsgedachte – is ook een opdracht voor de interdepartementale afstemming. De raad constateert dat de cultuur van het werken als één overheid, zoals beschreven in het IBP, in de praktijk nog weinig handen en voeten heeft gekregen. Het IBP stimuleert de samenwerking tussen departementen blijkbaar nog onvoldoende in de fase van beleidsontwikkeling. Werken als één overheid vergt spelregels en incentives. Samenwerking vangt nu vaak aan op basis van inhoud, zonder dat helder is wat de procesregels zijn en wat er gebeurt als de samenwerking spaak loopt. Welke dossiers worden wanneer in samenhang besproken? Hoe wordt voorkomen dat een voor de NOVI relevant dossier buiten het proces wordt

gehouden? De raad is daarom van mening dat er op korte termijn spelregels uitgewerkt moeten worden die resulteren in een nieuwe cultuur van samen optrekken op rijksniveau.

Nog belangrijker is dat de politiek verantwoordelijken nadrukkelijk sturen op de vereiste interdepartementale afstemming. De raad ziet hen als de motor achter de cultuurverandering. Met het IBP heeft het kabinet een belangrijk signaal afgegeven over een nieuwe sturingsfilosofie: samen één overheid. Nú moet het kabinet dat denken zelf uitdragen naar de ambtelijke organisatie en sturen op het doorbreken van de verkokering.

Interbestuurlijke afstemming
De éénoverheidsgedachte vraagt ook om een betere samenwerking tussen Rijk en medeoverheden. Het gaat hierbij niet slechts om de sturingsfilosofie van de NOVI, maar om de sturing van het gehele fysieke domein. Volgens de raad vraagt dit om een leerproces dat alle overheden samen nog moeten doorlopen en waar het Rijk het voortouw in moet nemen. Het totstandkomingsproces van de NOVI vraagt om een actieve rol van het Rijk als het gaat om het ophalen van opgaven en visies van decentrale overheden. Deze kunnen aanknopingspunten vormen voor de latere uitwerking en het succes van de NOVI. Dit onderstreept het belang van het investeren in goede samenwerkingsrelaties met decentrale overheden. In het REOS-traject[6] is hier al ervaring mee opgedaan. Voorkom dat de Haagse waan van de dag ten koste gaat van samenspraak met medeoverheden. Aanwezigheid van het Rijk in de regio als partner is verder belangrijk om samen de opgaven te kunnen aanpakken, niet om daar de 'lakens uit te delen'.

De raad denkt dat het borgen van bestuurlijke afspraken in een volgend bestuursakkoord goed past bij de uitgangspunten van de sturingsfilosofie (zie hierna). In dit bestuursakkoord moeten duidelijke spelregels staan over de vervolgstappen van de NOVI en over de gezamenlijke werkwijze. De raad denkt hierbij aan duidelijkheid over taken, rollen en verantwoordelijkheden en fasering van de stappen die gezet gaan worden. Ook is er een 'veiligheidsklep' nodig voor het geval een afspraak niet wordt nagekomen. Dit kan door in het bestuursakkoord afspraken over arbitrage op te nemen.

3.2 Sturingsfilosofie NOVI

Op basis van het Kabinetsperspectief constateert de raad dat de sturingsfilosofie van de Nationale Omgevingsvisie gebaseerd is op een viertal uitgangspunten:

1. De afspraken uit het *Interbestuurlijk Programma* (IBP).[7] Dit betekent werken als één overheid.
2. *Goed bestuur*, waarbij verwacht wordt dat overheden onderling rekening houden met het lopende beleid van medeoverheden.
3. *Vertrouwen,* is een van de belangrijkste uitgangspunten van zowel de Omgevingswet als het IPB.

[6] REOS (Ruimtelijk-Economische Ontwikkelstrategie) is een bestuurlijke samenwerking van drie departementen (BZK, IenW en EZK) en vijf steden, drie stedelijke regio's, vijf provincies en vier economic boards uit de Noordelijke en Zuidelijke Randstad en de Brainport Eindhoven met een aanjagend karakter voor het versterken van de concurrentiepositie van Nederland. (Tweede Kamer (2018). *Uitkomsten strategische bestuurlijke overleggen MIRT en REOS voorjaar 2018.* Brief van de minister van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties aan de voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal van 21 juni 2018.)

[7] Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties (2018). *Programmastart Interbestuurlijk Programma (IBP). Samen meer bereiken als één overheid. Rijk, gemeenten, provincies en waterschappen starten met een interbestuurlijk programma en een gezamenlijke agenda.* Overhedenoverleg van 14 februari 2018.

4. *Samenwerken.* In het traject richting ontwerp-NOVI wordt intensief samengewerkt met verschillende ministeries, met medeoverheden, tijdens gebiedsdialogen in de regio's en in gesprekken met maatschappelijke organisaties en kennisinstituten. Deze samenwerking wordt voortgezet bij de totstandkoming van de omgevingsagenda's en de gebiedsgerichte uitwerkingen op onderdelen daarvan.

De raad constateert dat er hiermee sprake is van een communicatieve (deliberatieve) sturing gericht op betrokkenheid van een groot aantal partijen en het verwerven van draagvlak voor het beleid.[8] Hij onderschrijft deze aanpak, die past bij de communicatieve sturingstraditie van nationaal ruimtelijk beleid, en ook bij het voornemen om een nationale en niet een rijksvisie uit te brengen. Opgaven zijn immers meerschalig geworden en laten zich slecht sturen met interventies die gebaseerd zijn op een hiërarchisch sturingsmodel. In een netwerksamenleving met groeiende interdependenties in een wereld vol onzekerheden wordt het belang van communicatief instrumentarium steeds groter.

IBP – Interbestuurlijk Programma
'Alleen ga je sneller, maar samen bereik je meer' is het uitgangspunt van het Interbestuurlijke Programma (IBP) dat in februari 2018 van start is gegaan. De NOVI, die in het IBP als overkoepelend thema wordt geïdentificeerd, hanteert ditzelfde uitgangspunt. Het IBP is een uitvloeisel van het Regeerakkoord 'Vertrouwen in de toekomst' (2017 – 2021) waarin is gekozen voor interbestuurlijke en interdepartementale samenwerking als één overheid bij de aanpak van grote opgaven. De uitwerking en bestuurlijke toetsing per opgave is een verantwoordelijkheid van de trekker(s) per opgave. Voor alle opgaven zijn of worden interbestuurlijke stuurgroepen gevormd. Aandacht voor dwarsverbanden tussen opgaven is een taak voor de (hoogambtelijke) stuurgroep IBP+ en de interbestuurlijke regietafel.[9]

De raad is verder van mening dat ter ondersteuning van de communicatieve aanpak geïnvesteerd moet worden in juridische en financiële instrumenten. De inzet daarvan zal de ingezette sturingslijn ondersteunen en versterken. Een robuuste visie vergt een zekere mate van borging van keuzes. Het in het vooruitzicht stellen van een financiële rijksbijdrage stimuleert partijen tot samenwerking.

3.3 Juridisch instrumentarium

De sturingskracht van de NOVI kan worden versterkt als er naast het communicatieve instrumentarium wordt geïnvesteerd in de inzet van juridisch instrumentarium. Dit moet de (toekomstige) beleidsafstemming tussen (onderdelen van) overheden bevorderen. De stelselvernieuwing van het omgevingsrecht heeft geleid tot vernieuwing van het juridische instrumentarium in de Omgevingswet (van kracht in 2021) en vier nieuwe AMvB's. De raad heeft hier al eerder over geadviseerd. Bij het borgen van belangrijke keuzes – doelen en randvoorwaarden – kan een juridische borging helpen. Denk hierbij aan het vastleggen van klimaatdoelen in de Klimaatwet.[10]

[8] Verhaallijnen, ruimtelijke concepten en inrichtingsprincipes (bijvoorbeeld de genoemde ladders) zijn voorbeelden van communicatieve instrumenten. Hierbij wordt door woord en eventueel beeld uitdrukking gegeven aan de ruimtelijke ontwikkelingsrichting die het kabinet voor ogen heeft.
[9] Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties (2018). *Programmastart Interbestuurlijk Programma (IBP). Samen meer bereiken als één overheid. Rijk, gemeenten, provincies en waterschappen starten met een interbestuurlijk programma en een gezamenlijke agenda.* Overhedenoverleg, 14 februari 2018.
[10] Raad voor de leefomgeving en infrastructuur (2015). *Rijk zonder CO_2: naar een duurzame energievoorziening in 2050*. Den Haag.

Vaak kan pas op regionaal schaalniveau de discussie worden gevoerd over hoe de verschillende opgaven en ambities in de praktijk bij elkaar kunnen worden gebracht. Dat vereist enerzijds een heldere toekomstvisie die steun biedt aan regionale initiatieven en ruimte geeft voor maatwerk, maar anderzijds is er ook richting en houvast nodig om te helpen bij regionale afwegingen in complexe situaties. Bijvoorbeeld, welke combinatie van functies krijgt wanneer, in welke situaties en waar (in welke gebieden) prioriteit boven andere functies? De raad is van mening dat de NOVI moet helpen bij het maken van dergelijke afwegingen. De afstemming tussen overheidslagen en met regionale partijen is gebaat bij heldere richtinggevende uitspraken, inrichtingsprincipes en afwegingsregels (zoals ladders). De NOVI dient deze mee te geven om de besluitvorming in de regio's te ondersteunen.

De raad is voorstander van het gebruik van ladders. Ladders geven duidelijk de voorkeursvolgorde van het Rijk aan. Daarnaast laten ze bestuurlijk maatwerk toe omdat er gemotiveerd naar een lagere trede kan worden afgedaald. De Ladder voor duurzame verstedelijking bijvoorbeeld blijkt in de praktijk steeds beter te werken.[11] Zo is raad bijvoorbeeld ook voorstander van een ladder voor duurzame energieopwekking. Omdat dergelijke ladders vooral de regionale besluitvorming moeten faciliteren en een interbestuurlijke functie hebben, is de raad geen voorstander van het vastleggen daarvan in AMvB's. Dit kan namelijk leiden tot ongewenste juridificering met bijkomende kosten en tijdsverlies. De raad denkt dat het opnemen van ladders in de NOVI zelf voldoende beleidsmatige borging biedt. Een reactieve aanwijzing kan overwogen worden als in het licht van nationale belangen door andere overheden in strijd met een ladder wordt gehandeld.

Het werken met inrichtingsprincipes, richtinggevende uitspraken en ladders in de *Nationale* Omgevingsvisie ziet de raad als een uitstekende invulling van de gedachte dat overheden samen verantwoordelijkheid dragen voor de leefomgeving. Die gezamenlijke verantwoordelijkheid kan beter in procesmatige termen worden verwoord, dan in concrete uitspraken over de gewenste keuzes op regionaal niveau.

3.4 Financieel instrumentarium

Van oudsher heeft de ruimtelijke ordening weinig eigen middelen. Ruimtelijk beleid was er vooral om investeringen van anderen (overheden, markt en samenleving) te richten. Het volledig ontbreken van middelen voor de uitvoering van het omgevingsbeleid leidt echter tot een desinteresse van de *spending departments* en medeoverheden, omdat de baten van participatie niet direct duidelijk zijn. Volgens de raad ligt daarom een belangrijke meerwaarde van de NOVI in het inzichtelijk maken van de aanwezige samenhang tussen ruimtelijke ingrepen en het feit dat een integrerende aanpak tot kostenbesparing en hogere doelmatigheid leidt. De raad is daarbij voorstander van een eigen NOVI-budget dat ingezet kan worden als 'smeermiddel' of 'plakgeld' om sectorale investeringen aan elkaar te koppelen. Denk hierbij aan de BIRK-gelden, waarmee heel wat projecten succesvol zijn vlot getrokken.[12]

[11] Kuiper, R. & Blom, W. (2018). *Monitor Infrastructuur en Ruimte 2018. Zicht op de effecten van de Structuurvisie.* Den Haag: Planbureau voor de Leefomgeving.

[12] Subsidies Budget Investeringen Ruimtelijke Kwaliteit gefinancierd uit het Fonds Economische Structuurversterking (FES). Ook met de nationale sleutelprojecten is geïnvesteerd in het verbeteren van de ruimtelijk-economische dynamiek en de leefbaarheid van gebieden, zoals transformatiegebieden en stations(omgevingen).

De raad is verder voorstander van het gebiedsgericht koppelen van beleid en middelen van vakdepartementen, medeoverheden, markt en samenleving ten behoeve van een integrale ontwikkeling. Een dergelijke koppeling verklaart het succes van het Vinex-verstedelijkingsbeleid (zie kader). Met een gebundelde inzet van instrumenten en budgetten kan de woningbouwopgave en de infrastructurele/mobiliteits-ontwikkeling beter op elkaar worden afgestemd. Daar komen nu ook nieuwe regionale opgaven en middelen bij in het kader van de energietransitie, klimaatadaptatie en circulaire landbouw en economie. De NOVI kan door het maken van die gebiedsgerichte koppeling de gewenste geïntegreerde aanpak van de verdere ontwikkeling van regio's mogelijk maken.

Kader: Vinex-verstedelijkingsbeleid
Voor het Vinex-verstedelijkingsbeleid is ten behoeve van een integrale ontwikkeling van stadsgewesten een gecoördineerde inzet van budgetten en instrumenten ontwikkeld. De Vinex was daarin succesvol. Er kwam een gebundelde inzet van rijksmiddelen voor grondkosten (Besluit Locatiegebonden Subsidies), stadsvernieuwing (Belstato), bodemsanering en (OV-)infrastructuur. Ook de Kaderwet Bestuur in verandering was belangrijk, onder meer om regionale verevening tussen locaties mogelijk te maken. Er kwam een uitbreiding van de Wet voorkeursrecht gemeenten voor het tegengaan van speculatie met Vinex-bouwgronden. Restrictief beleid werd ingezet als tegenhanger van het bundelingsbeleid. Op basis van een regionaal onderhandelingsmodel werden per stadsgewest afspraken gemaakt over locatiekeuzes, investeringen in infrastructuur en de aantallen te bouwen woningen met een verdeling binnenstedelijk-buitenstedelijk en het aandeel sociale woningbouw. Aan de basis van de Vinex-afspraken lag een onderhandelingsmodel gericht op interdepartementale afstemming van beleid, afstemming met medeoverheden en beïnvloeding van het gedrag van partijen op de grond- en woningmarkt.[13]

De raad verwacht dat een gebiedsgerichte aanpak op korte termijn een enorme impuls kan krijgen als het Rijk toezegt zijn budgetten open te stellen voor herprioritering op basis van integrale regionale ontwikkelingsprogramma's. Een wervende visie in de NOVI kan het draagvlak voor herprioritering bij de departementen verhogen, waarbij inzichtelijk wordt gemaakt welke innovatieve ideeën er leven in de regio en hoe een integrale aanpak op regionaal niveau kan bijdragen aan het behalen van nationale doelstellingen.

Herprioritering zou volgens de raad een eerste stap zijn in een verdere ontwikkeling van het Infrafonds. Een Bereikbaarheidsfonds is dan een volgende stap.[14] De raad is voorstander van een verdere doorontwikkeling naar een Omgevingsfonds door een aanvulling met middelen – voor beleid met fysieke componenten – van vakdepartementen. Daarmee ontstaat de ruimte om bij de besteding van de middelen te kiezen voor een integrale aanpak van opgaven in de regio, waarbij het Rijk zo nodig ook meebetaalt aan regionale maatregelen als deze bijdragen aan nationale doelen.

De NOVI moet Kabinet en Kamer de argumenten bieden om nu te gaan werken aan een besluitvormingssystematiek, waarbij regionale prioriteiten tegenwicht bieden aan het dominante sectorale denken rondom bestedingen. Het huidige gebrek aan flexibiliteit bij het besteden van de middelen sluit immers niet aan op de gewenste adaptieve aanpak van transities (op gebied van mobiliteit, energie, klimaat, landbouw en circulaire economie) die de NOVI adresseert.

[13] Needham, B. et al (1994). *Evaluatie van het Vinex-verstedelijkingsbeleid.* Analyserapport Evaluatie Vino-Vinex. Ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer.
[14] Raad voor de leefomgeving en infrastructuur (2018). *Van B naar anders: Investeren in mobiliteit voor de toekomst.* Den Haag.

4 Werken mét de NOVI

Aanbevelingen:

7. ***De keuze voor een gebiedsgerichte benadering en actieve betrokkenheid van het Rijk bij regionale ontwikkeling, impliceert een regio-indeling (in circa dertig regio's) met een beleidsmatige aanwezigheid van het Rijk in deze regio's.***
8. ***Zie af van het instrument perspectiefgebieden. Voer in alle regio's een gebiedsgerichte aanpak in.***

Volgens het Kabinetsperspectief moet de uitwerking van de NOVI vooral plaatsvinden via een gebiedsgerichte aanpak, waarbij de verschillende overheden en partijen samenwerken. De raad ondersteunt deze conclusie en geeft hieronder een aantal suggesties ter verbetering van de sturende werking van de NOVI op regionaal schaalniveau. Het werken aan de grote transitieopgaven is al begonnen, maar moet met de NOVI een nieuwe impuls krijgen. Zeker als er sprake is van meervoudige opgaven die in de regio moeten worden ingepast.

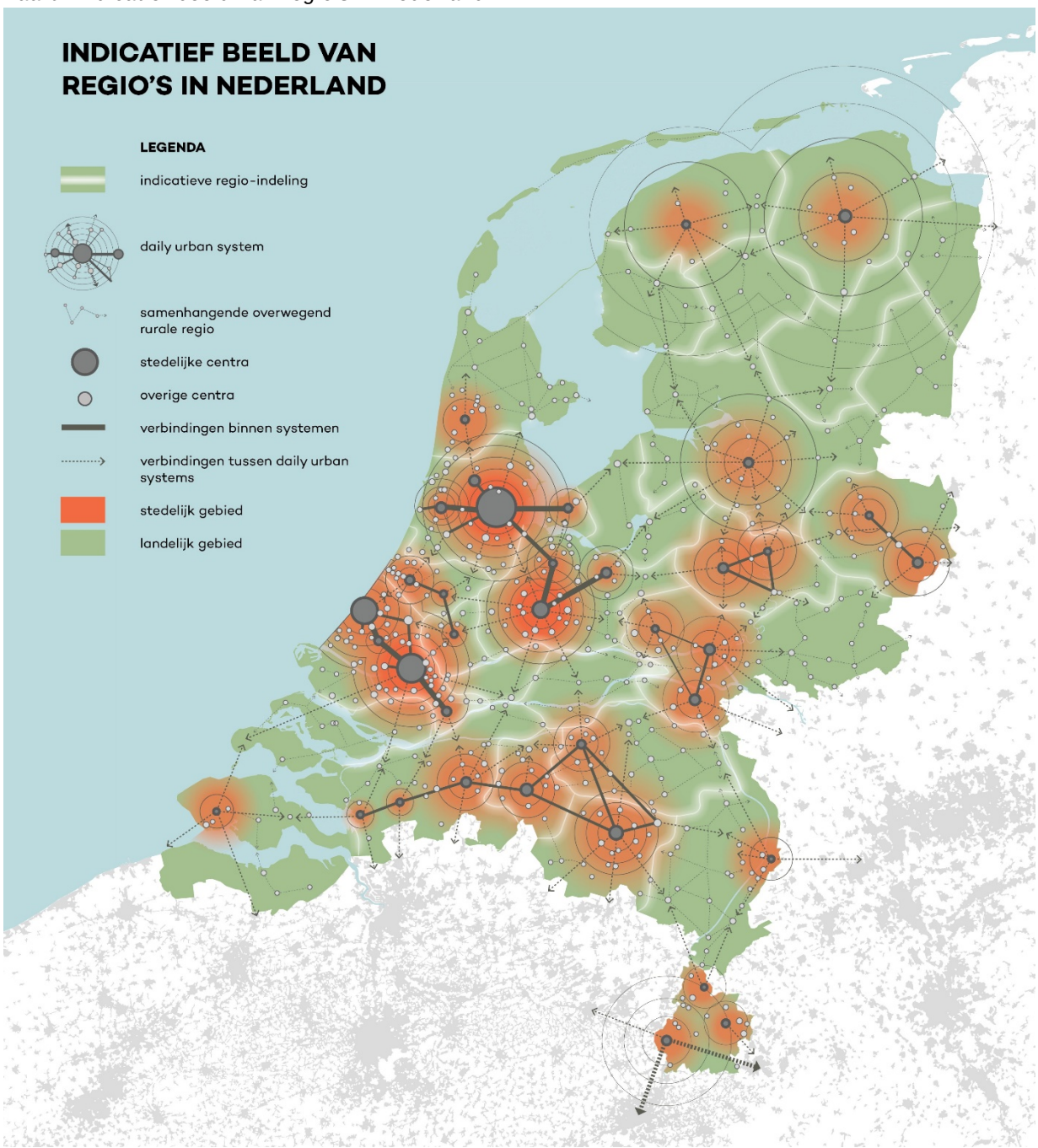
4.1 Richt de NOVI op het regionale schaalniveau

Veel opgaven komen samen op het regionaal schaalniveau. Hierbij worden in het Kabinetsperspectief NOVI twee niveaus onderscheiden. In omgevingsagenda's worden de nationale, provinciale en gemeentelijke omgevingsvisies op elkaar aangesloten. Daarbinnen kunnen gebiedsgerichte uitwerkingen worden opgesteld, waarvan een deel volgens het Kabinetsperspectief het label perspectiefgebied krijgt.

Ook de Rli constateert in zijn advisering dat opgaven vaak samenvallen in de regio. Die regio zit ergens tussen de provincie en gemeente in, en sluit aan bij de dagelijkse actieradius voor woon-werkverkeer van burgers. Alhoewel opgaven vaak meerschalig zijn en zich niet houden aan bestuurlijk grenzen, is er vanuit de noodzakelijke bestuurlijke aanpak ervan toch behoefte aan een zekere regionale duiding.

Om inzicht te geven over het schaalniveau waarop volgens de raad een samenhangende aanpak van opgaven aan de orde is, heeft de raad een kaartbeeld ontwikkeld met een indicatieve regio-indeling. Hierbij is door de raad uitgegaan van Daily Urban Systems, aangevuld met samenhangende overwegend rurale regio's. Naast dat elke stedelijke regio zijn eigen verstedelijkings- en transformatieopgaven heeft, kent ook elke rurale regio zijn eigen opgaven. In de veenweidegebieden gaat het bijvoorbeeld om het tegengaan van bodemdaling, op de zandgronden om de beperking van de gevolgen van intensieve veeteelt en in Noord-Nederland om de verduurzaming van de energiewinning (energy valley).

Kaart: Indicatief beeld van regio's in Nederland



De raad is van mening dat de gebiedsgerichte aanpak van opgaven – die de NOVI bepleit – moet worden gericht op deze circa dertig regio's. Landsdelen die in de MIRT-besluitvorming centraal staan, zijn hiervoor een te grofmazig en abstract aggregatieniveau. Dit betekent dat de

procesafspraken die Rijk, provincies en gemeenten maken in het bestuursakkoord zich moeten richten op de regio's waar de daadwerkelijke integratieopgaven spelen.

Het Rijk kan bijdragen aan een versterking van de regionale governance door de structurele inzet van meer ambtelijke capaciteit op beleidsniveau in de regio's. De raad heeft niet direct een vorm voor ogen waarin dat zou moeten. Denkrichtingen zijn hoog-ambtelijke regionale vertegenwoordiging van het Rijk met gedelegeerde bevoegdheden (denk aan de vroegere rijksvertegenwoordigers of de hoofdingenieurs-directeuren van Rijkswaterstaat (HID's)) waardoor sneller geschakeld kan worden en de inzet van meer ambtelijke capaciteit in de regio op beleidsniveau. Ook kan gedacht worden aan regionale beleidsdirecties bemenst vanuit Rijk én regio.

De raad wordt in deze gedachte gesterkt door zijn lopende verkenning over samenvallende duurzaamheidsopgaven in de regio. Een belangrijke conclusie uit die verkenning is dat er een gat is tussen de nationale opgaven en datgene wat regionaal wordt gedaan. Ook kan het zijn dat deze opgaven elkaar in de toekomst in de weg gaan zitten dan wel elkaar kunnen versterken. Dit benadrukt nog eens de noodzaak van regionale aansturing, met directe betrokkenheid van het Rijk.

4.2 Zie af van perspectiefgebieden

In het Kabinetsperspectief worden de perspectiefgebieden als nieuw instrument geïntroduceerd (zie kader). De raad verwacht dat deze perspectiefgebieden qua regioduiding samenvallen met het hierboven geschetste regioperspectief van de raad. De raad ziet weinig heil in een *rat race* of *beauty contest* waarbij regio's via politieke beïnvloeding of andere kanalen met elkaar in concurrentie gaan om de status van perspectiefgebied te bemachtigen. Het Rijk heeft in alle regio's een taak, en moet zich dus in alle regio's een goede partner tonen. Er is geen enkele regio zonder opgaven die raken aan de nationale belangen. De raad is geen voorstander van het aanwijzen van perspectiefgebieden omdat dit kan leiden tot eersterangs- en tweederangsgebieden. Het Rijk moet juist in alle regio's structureel met regionale partijen samenwerken aan een gebiedsgerichte aanpak. Dit laat onverlet dat de aard van de regionale opgaven zal bepalen waaruit die rijksinzet kwalitatief en kwantitatief moet bestaan.

Kader: Perspectiefgebieden

Volgens het Kabinetsperspectief werken betrokken overheden en maatschappelijke partijen in perspectiefgebieden vanuit een gezamenlijk te ontwikkelen toekomstperspectief aan urgente opgaven. Met de perspectiefgebieden wil het kabinet een vernieuwende integrale aanpak ontwikkelen die een voorbeeldwerking kan hebben voor andere gebieden. De aanpak is programmatisch, waarin uitvoering wordt gegeven aan beleidskeuzes met (vernieuwende) beleidsinstrumenten en budgetten. De komende maanden wordt verkend welke mogelijke instrumenten kunnen worden ingezet.

Criteria bij de keuze voor de gebieden zijn: samenkomen van meerdere prioriteiten, regionale schaal, noodzaak voor meerjarige aanpak, innovatie en betrokkenheid van meerdere overheden – waaronder het Rijk – en maatschappelijke partijen. In gesprekken en dialogen met regio's en maatschappelijke partners komen kansrijke gebieden naar boven. Op basis hiervan zal het kabinet voor perspectiefgebieden kiezen. Gedacht wordt aan acht tot tien gebieden.

TOELICHTING OP ADVIESVRAAG

Naar een Nationale Omgevingsvisie
De NOVI is een nieuw beleidsinstrument en geïntroduceerd met het vernieuwde stelsel van het omgevingsrecht. Met de stelselwijziging, waar de raad uw voorganger eerder over adviseerde[15], wil de overheid het wettelijk systeem 'eenvoudig beter' maken en laten aansluiten bij de behoeften van deze tijd. De NOVI is in dit nieuwe stelsel een belangrijk instrument.

Ter voorbereiding op de NOVI heeft u op 5 oktober 2018 het Kabinetsperspectief NOVI aan de Tweede Kamer gestuurd[16] (zie kader). Deze bevat een aantal inhoudelijke en governance-keuzen voor de ontwerp-NOVI. Vervolgens heeft u de Rli gevraagd te adviseren op de ontwerp-NOVI tegen de achtergrond van dat Kabinetsperspectief. De raad gaat daarom in dit advies niet expliciet in op de urgenties en richtinggevende uitspraken uit het Kabinetsperspectief.

U heeft de raad gevraagd om in november te adviseren, opdat het advies kan worden meegenomen in de ontwerp-NOVI. Vanwege de korte tijdsspanne tussen de adviesaanvraag en dit advies heeft de raad slechts een beperkt aantal externe partijen kunnen consulteren. Daarbij heeft in het licht van uw vragen omtrent sturing en governance de focus gelegen op bestuurders en bestuurskundigen. De Raad voor het Openbaar Bestuur (ROB) is betrokken bij de raadsdiscussie over dit advies.

De raad is niet de enige die u adviseert over de NOVI en de daaraan ten grondslag liggende Hoofdlijnenbrief. Ook het Planbureau voor de leefomgeving (PBL) en het College van Rijksadviseurs (CRa) voorzien u van advies. Het PBL richt zich daarbij op de haalbaarheid van inhoudelijke doelstellingen van de NOVI door middel van een ex-ante evaluatie. Het CRa adviseert over de betekenis van het begrip omgevingskwaliteit en biedt daarmee een handelingskader. De raad heeft actief afstemming gezocht met PBL en CRa om overlap tussen de adviezen zoveel mogelijk te voorkomen en is daarbij mede geholpen door uw onderscheidende vraagstelling.

Proces totstandkoming Nationale Omgevingsvisie (NOVI)
De totstandkoming van de NOVI volgt een getrapt proces dat grofweg bestaat uit de stappen inventarisatie, verdieping, versmalling en het formuleren van keuzes en vaststelling. Tijdens de vorige kabinetsperiode zijn de eerste stappen gezet. Een deel van de werkzaamheden bestond uit een gezamenlijke zoektocht met departementen, maatschappelijke partijen, burgers en bedrijven[17] naar de mogelijke inhoud ervan. Dit resulteerde in februari 2017 in de startnota 'De opgaven voor de Nationale Omgevingsvisie' waarin vier prioriteiten worden benoemd.[18] De Rli heeft in december 2015 over deze opgaven geadviseerd.[19] Bijzonder aan de startnota is het gedeelde penvoerderschap van acht ministeries. Op basis van de Startnota zijn vier verdiepingsrapporten opgesteld met verkenningen en bouwstenen voor het Kabinetsperspectief NOVI en de

[15] Raad voor de leefomgeving en infrastructuur (2015). *Vernieuwing Omgevingsrecht: Maak de ambities waar*. Den Haag.
[16] Tweede Kamer (2018). *Kabinetsperspectief Nationale Omgevingsvisie (NOVI)*. Bijlage bij brief van de minister van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties aan de voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal van 5 oktober 2018. Vergaderjaar 2018-2019, 34682, nr. 6. Den Haag.
[17] Het maatschappelijke debat heeft mede plaatsgevonden in het kader van 'Het Jaar van de Ruimte' in 2015.
[18] Ministerie van Infrastructuur en Milieu (2017). *De opgaven voor de Nationale Omgevingsvisie.* Den Haag.
[19] Raad voor leefomgeving en infrastructuur (2015). *Naar een nationale omgevingsvisie*. Ingepast in een breder advies van de raad over de stelselherziening van het omgevingsrecht: Rli (2015). *Vernieuwing omgevingsrecht; maak de ambities waar.* Den Haag.

ontwerp-NOVI. De verdiepingsrapporten zijn tot stand gekomen in een intensief traject met interdepartementale werkgroepen, waarbij ook veel andere partijen zijn betrokken.

Het Kabinetsperspectief NOVI (oktober 2018) is te zien als een tussenstap op weg naar de ontwerp-NOVI die begin 2019 moet verschijnen. Dit Kabinetsperspectief laat voor drie urgente thema's (klimaatverandering & energietransitie, verstedelijking en landbouw & landelijke gebied) zien welke keuzes daarbij aan de orde kunnen zijn.

In de ontwerp-NOVI worden de strategische nationale keuzes en richtinggevende uitspraken uitgewerkt en in hun onderlinge samenhang beschreven. Begin 2019 wordt de ontwerp-NOVI samen met een PlanMER voorgelegd aan de Tweede Kamer. De beoogde vaststelling van de NOVI vindt plaats in 2019.

Een laatste stap is de gebiedsgerichte uitwerking van de NOVI in regionale omgevingsagenda's en gebiedsgerichte uitwerkingen. De ontwerp-NOVI geeft vanuit het nationale kader richting aan deze regionale uitwerkingen. Een beperkt aantal gebiedsuitwerkingen komt in aanmerking voor de status van perspectiefgebied. Het kabinet ziet de NOVI als een cyclisch product omdat werken aan de ontwikkeling van de leefomgeving een continu proces is. Een voorbeeld hiervan is de discussie over het luchthavenbeleid, die pas wordt afgerond als de ontwerp-NOVI is verschenen.

Met de koepelorganisatie (IPO, VNG, UvW) wordt een Bestuursakkoord gesloten waarin de gezamenlijke NOVI-werkwijze met betrekking tot de regionale en gebiedsgerichte uitwerkingen wordt vastgelegd.[20]

TOTSTANDKOMING ADVIES

Raad voor de leefomgeving en infrastructuur

De Raad voor de leefomgeving en infrastructuur (Rli) is het strategische adviescollege voor regering en parlement op het brede domein van duurzame ontwikkeling van de leefomgeving en infrastructuur. De raad is onafhankelijk en adviseert gevraagd en ongevraagd over langetermijnvraagstukken. Met een integrale benadering en advisering op strategisch niveau wil de raad bijdragen aan de verdieping en verbreding van het politiek en maatschappelijk debat en aan de kwaliteit van de besluitvorming.

De leden van de Raad voor de leefomgeving en infrastructuur

Ir. J.J. (Jan Jaap) de Graeff (voorzitter)
Ir. M. (Marjolein) Demmers MBA
Prof. dr. P. (Pieter) Hooimeijer
Prof. mr. N.S.J. (Niels) Koeman
Drs. J. (Jeroen) Kok
Ir. A.G. (Annemieke) Nijhof MBA
Drs. E. (Ellen) Peper
Drs. K.J. (Krijn) Poppe
Prof. dr. J.C. (Co) Verdaas
Prof. dr. A.N. (André) van der Zande

[20] Tweede Kamer (2018). *De Nationale Omgevingsvisie.* Brief van de minister van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties aan de voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal van 13 april 2018.

Junior-raadsleden
S.P. (Sybren) Bosch MSc
M.W.B. (Mart) Lubben MSc
I.Y.R. (Ingrid) Odegard MSc

Algemeen secretaris
Dr. R. (Ron) Hillebrand

Samenstelling van de raadscommissie
Prof. dr. A.N. (André) van der Zande, voorzitter
Prof. dr. P. (Pieter) Hooimeijer
S.P. (Sybren) Bosch MSc

Samenstelling van het projectteam
Dr. T.H.C. (Tim) Zwanikken, projectleider
Dr. B. (Bas) Waterhout, projectmedewerker
Stefan Vaupel Kleijn, project-assistent

Geraadpleegde deskundigen
Ir. F.L.H. (Floris) Alkemade, Rijksbouwmeester, College van Rijksadviseurs
Drs. E.W. (Ed) Anker, wethouder Gemeente Zwolle
Drs. G.J. (Gijsbert) Borgman, Programma DG Omgevingswet, Ministerie van BZK,
Prof. dr. E.M. (Ellen) van Bueren, hoogleraar Urban Development Management, TU Delft
Drs. S.G.M. (Saskia) Engbers, strategisch adviseur Ruimte bij Gemeente Zwolle
Prof. dr. P.H.A. (Paul) Frissen, decaan en bestuursvoorzitter Nederlandse School voor Openbaar Bestuur/ hoogleraar bestuurskunde Tilburg University
Drs. M.A. (Marc) Hanou, Planbureau voor de Leefomgeving
Ir. R. (Rienke) Groot, secretaris College van Rijksadviseurs
Ir. V.J.H.M. (Veronica) ten Holder, directeur Commissie voor de milieueffectrapportage
Mr. drs. G.A.J.M. (Gijs) Hoevenaars, jurist en werkgroepsecretaris, Commissie voor de milieueffectrapportage
Ir. R. (Rienk) Kuiper, Planbureau voor de Leefomgeving
Mr. H.M. (Henry) Meijdam, algemeen directeur Interprovinciaal Overleg
Drs. M.E. (Mariëlle) Overboom, strategisch beleidsadviseur, gemeente Dordrecht
Drs. E. (Emiel) Reiding, programmadirecteur NOVI, Ministerie van BZK,
P.H. (Piet) Sleeking, wethouder Gemeente Dordrecht
Ir. S.R. (Rosa) Stapel, adviseur Verstedelijking en Mobiliteit, College van Rijksadviseurs
Drs. E.P. (Edward) Stigter, directeur Beleid Leefomgeving en Arbeidszaken, Vereniging Nederlandse Gemeenten
Ir. B.G.M. (Berno) Strootman, Rijksadviseur voor de Fysieke Leefomgeving, College van Rijksadviseurs
Prof. dr. ir. C.J.A.M. (Katrien) Termeer, lid Raad voor het Openbaar Bestuur/ hoogleraar bestuurskunde Wageningen Universiteit
Ir. D. (Daan) Zandbelt, Rijksadviseur voor de Fysieke Leefomgeving, College van Rijksadviseurs

Referenten
Prof. dr. M.A. (Martijn) van der Steen, co-decaan en adjunct-directeur Nederlandse School voor Openbaar Bestuur/hoogleraar strategie en toekomst, Erasmus Universiteit Rotterdam
Drs. J.J.M (Han) Polman, voorzitter Raad voor het Openbaar Bestuur/Commissaris van de Koning provincie Zeeland

Tekstredactie
Annemieke Diekman, journalist en eindredacteur

Visualisering
PosadMaxwan

Vertaling
Dit advies is vertaald in het Engels en te downloaden via www.rli.nl

Publicatie Rli 2018/06
November 2018

Provincie Noord-Holland

POSTBUS 3007 | 2001 DA HAARLEM

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

INGEKOMEN 30 JAN. 2019

Gedeputeerde Staten
Uw contactpersoon
mw. A. de Rooij
BEL/OMB

Telefoonnummer +31235143583
rooija@noord-holland.nl

Verzenddatum
30 JAN. 2019

Kenmerk
1168768/ 1169608

Uw kenmerk

Betreft: Uitvoeringsregeling Warmtetransitie in de gebouwde omgeving

Geachte leden,

Op 29 januari 2019 hebben wij besloten :

1. De Uitvoeringsregeling warmtetransitie van de gebouwde omgeving 2019-2020 vast te stellen en deze, inclusief bijbehorend subsidieplafond en aanvraagperiode, te publiceren in het Provinciaal Blad.
2. De aanvraagperiode vast te stellen op 30 januari 2019 tot en met 31 december 2020. Het subsidieplafond vast te stellen op totaal € 2.890.000,- voor de periode 2019-2020.

Toelichting regeling

Op 8 oktober 2018 heeft u besloten ter uitvoering van de Voortgangsagenda Warmtetransitie, onderdeel Warmtetransitie van de gebouwde omgeving, een bedrag van € 2 miljoen beschikbaar te stellen uit de reserve EXIN-H, compartiment Duurzame Energie. Dit bedrag is toegevoegd aan het reeds bestaande budget van 890.000 euro.
U heeft ons de opdracht gegeven om met dit geld uitvoering op wijkniveau van warmte-transitiepaden te stimuleren.
Met deze regeling geven wij uitvoering aan uw opdracht.

In de voordracht en bespreking van de voortgangsagenda Warmtetransitie hebben wij aangegeven aan welke doelstelling de regeling moet voldoen.

Wij hebben ervoor gekozen om de te subsidiëren onderzoeken een extra onderdeel te laten zijn van de gemeentelijke Transitievisie Warmte, zoals door het Rijk verplicht is gesteld. Daarmee wordt het onderzoek onderdeel van de beraadslagingen van de gemeenteraad over dit onderwerp.
Alle onderzoeken worden aan de provincie beschikbaar gesteld en zullen worden gedeeld. Daarmee verwachten wij dat andere gemeenten kunnen leren en verder kunnen bouwen op de onderzoeksresultaten.

Postbus 3007
2001 DA Haarlem
Telefoon (023) 514 3143

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

Wij hebben gemeend dat iedere gemeente zelf haar warmtebronnen, warmtegebruikers en bijbehorende infrastructuur moet kunnen onderzoeken. Onze eis dat tenminste één stakeholder betrokken moet zijn bij dit onderzoek draagt bij aan het gewenste draagvlak.

De heer Klein (CU-SGP) heeft bij de bespreking gevraagd naar de verdeling van de kosten. Wij hebben uiteindelijk gekozen voor 1/3 gedragen kosten door de ontvanger van de subsidie. De gemeente zal naast deze eigen bijdrage ook de ambtelijke inzet voor eigen rekening nemen.

Wij hebben er voor gekozen om geen spreidingsvoorwaarde in de regeling op te nemen. Iedere gemeente kan eenmalig een beroep doen op deze subsidieregeling. Door te kiezen voor een eenmalig plafond, zullen die gemeenten die al druk bezig zijn met warmtetransitie sneller een aanvraag kunnen indienen. Wij verwachten ongeveer 15 onderzoeksplannen te financieren.

Hoogachtend,

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,

provinciesecretaris
R.M. Bergkamp

voorzitter
A.Th.H. van Dijk

Provincie Noord-Holland

POSTBUS 3007 | 2001 DA HAARLEM

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

INGEKOMEN 30 JAN. 2019

Gedeputeerde Staten
Uw contactpersoon
dhr. K. Vervaart
BEL/OMB

Telefoonnummer +31235143731
vervaartk@noord-holland.nl

Verzenddatum

30 JAN. 2019

Kenmerk
1171501/1171632

Uw kenmerk

Betreft: Hernieuwde vaststelling Nalevingsstrategie omgevingsrecht

Geachte leden,

Ter uitvoering van art. 167, tweede lid, van de Provinciewet (inzake de actieve informatieplicht) brengen wij u het volgende besluit van ons college ter kennis: de hernieuwde vaststelling van de Nalevingsstrategie Omgevingsrecht. Wij hebben dit besluit genomen in onze vergadering van 29 januari 2019.

Wij hebben op 27 mei 2014 de Nalevingsstrategie Omgevingsrecht 2014 - 2017 vastgesteld. De nalevingsstrategie bestaat uit een preventiestrategie (hoe overtredingen te voorkomen), een toezichtstrategie (hoe zicht houden op naleefgedrag), een gedoogstrategie (hoe actief handelen bij accepteren overtredingen) en een sanctiestrategie (hoe repressief optreden). De strategie maakt onderdeel uit van het handhavingsbeleid van de provincie en is als uitvoeringskader meegegeven aan de omgevingsdiensten bij de uitvoering van de gemandateerde taken.

Vorig jaar is artikel 7.2 van het Besluit omgevingsrecht gewijzigd. Hierdoor moeten de bevoegde gezagen (gemeenten en provincies) gezamenlijk op het niveau van de omgevingsdiensten uitvoerings- en handhavingsbeleid op- en vaststellen (de vth-strategieën). Voor de Regionale Uitvoeringsdienst Noord-Holland Noord, de Omgevingsdienst IJmond en de Omgevingsdienst Flevoland & Gooi en Vechtstreek is dit gebeurd. Bij de Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied (OD NZKG) loopt dit traject nog. De verwachting is dat in het eerste kwartaal van 2019 het gezamenlijke beleid voor deze dienst gereed is en door de betreffende bevoegde gezagen kan worden vastgesteld. Tot dan blijven de uitvoeringskaders van de provincie en gemeenten van kracht.

Gelet op het verlengingsbesluit van GS van 19 december 2017 is de Nalevingsstrategie Omgevingsrecht 2014-2017 op 1 januari 2019 echter van rechtswege vervallen. Dit beleidsdocument kan alleen door

Postbus 3007
2001 DA Haarlem
Telefoon (023) 514 3143

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

hernieuwde vaststelling (met terugwerkende kracht) weer herleven. Dit is voor dit moment nodig, zodat OD NZKG in het geval van sanctioneren kan verwijzen naar onze nalevingsstrategie.

Wij vertrouwen erop u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.

Hoogachtend,
Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,

provinciesecretaris
R.M. Bergkamp

voorzitter
A.Th.H. van Dijk

1 bijlage(n)
- Nalevingsstrategie omgevingsrecht

Kopie aan
- Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied

Provincie Noord-Holland

2019 *

PROVINCIAAL BLAD

Besluit van Gedeputeerde Staten van Noord-Holland van 29 januari 2019, nr. 1171501/1171589, tot hernieuwde vaststelling van de Nalevingsstrategie Omgevingsrecht

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland

Gelet op artikel 7.2 van het Besluit omgevingsrecht

Overwegende dat het gewenst is dat tot het tijdstip dat een nieuwe Nalevingsstrategie Omgevingsrecht in werking treedt, de in de periode van 2014 tot en met 2018 geldende strategie van kracht is;

Besluiten hernieuwd vast te stellen:

Nalevingsstrategie Omgevingsrecht

Inhoudsopgave

1 Inleiding 4
1.1 Achtergrond 4
1.2 Status en functie bijgestelde strategie 4
1.3 Leeswijzer 4
2 Uitgangspunten 6
2.1 Begripsbepaling en afbakening 6
2.2 Samenhang in beleid en uitvoering 7
2.3 Effectief op dossierniveau én beleidsniveau 8
2.4 Efficiëntie in effectiviteit 10
2.5 Globale strategie, aanpak op maat 11
2.6 Handhavingscommunicatie 18
3 Nalevingstrategie 12
3.1 Afwegingskader 12
3.2 Geen (dreigende) formele overtreding 13
3.3 Dreigende formele overtreding of illegale situatie 13
3.4 Formele overtreding, gelijkwaardige oplossingen 13
3.5 Formele, legaliseerbare overtreding 14
3.6 Overtredingsituaties waar de gedoogstrategie van toepassing is 14
3.7 Overtredingsituaties waar sanctiestrategie van toepassing is 14
4 Preventiestrategie 15
4.1 Voorkomen dat overtredingen ontstaan 15
4.2 Afweging bij de inzet van preventieve instrumenten 16
4.3 Samenhang in toezicht, repressie en preventie 17
5 Toezichtstrategie 19
5.1 Doel van toezicht 19
5.2 Vormen van toezicht 19
5.3 Effectief toezicht door de juiste prioriteiten 20
5.4 Efficiënt toezicht door het juiste inzicht 21
6 Gedoogstrategie 23
6.1 Begripsbepaling 23
6.2 Situaties die mogelijk voor gedogen in aanmerking komen 23
6.3 Situaties die van gedogen worden uitgesloten 23
6.4 Voorkomen van onnodige (passieve) gedoogsituaties 24
7 Sanctiestrategie 25
7.1 Inleiding 25
7.2 Uitgangspunten 25

7.3 Instrumentarium: interventies voor sanctioneren 26
7.4 Afweging strafrecht – bestuursrecht..... 26
7.5 Hersteltermijnen 31
7.6 Hoogte van de dwangsom 32
7.7 Optreden tegen de eigen organisatie en tegen andere overheden 32
7.8 Onderscheid in kleursporen..... 33
8 Tot slot.....34

1 Inleiding

1.1 Achtergrond

Het college van Gedeputeerde Staten (GS) is als bevoegd gezag verantwoordelijk voor de regulering binnen diverse beleidsvelden. Voor het grijze, blauwe, groene, paarse en rode kleurspoor (zie ook bijlage 1) verzorgt GS onder meer het toezicht en de handhaving. Deels worden deze taken uitgevoerd binnen de eigen provinciale organisatie, deels door Regionale Uitvoeringsdiensten (RUD's). In voorliggend document wordt beschreven op welke wijze GS invulling geeft aan deze verantwoordelijkheid.

Handhaving in samenhang

De wijze waarop de provincie Noord-Holland tot 2014 omging met toezicht, repressief optreden (sanctioneren), gedogen én de inzet van andere instrumenten om naleefgedrag te bevorderen was beschreven in de nota 'Handhaving in samenhang; nalevingstrategie omgevingsrecht 2010-2013'. De nota is de afgelopen jaren leidend geweest voor de aanpak van de provincie bij het toezicht en de handhaving in de fysieke leefomgeving. In de basis staan de uitgangspunten en aanpak nog steeds overeind.

Reden tot actualisering

Toch is de nota op een aantal punten aan modernisering toe. In de eerste plaats is wet- en regelgeving veranderd. In oktober 2010 is de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo) in werking getreden. Diverse taken zijn verschoven tussen Rijk, provincie, gemeenten en waterschappen. Als gevolg hiervan is het aantal inrichtingen waarvoor de provincie bevoegd was voor de Wabo vergunningverlening, toezicht en bestuursrechtelijke handhaving teruggebracht van zo'n 390 naar 135. Daarnaast is de landelijke handhavingsstrategie aangepast. Ten tweede leiden besluiten van GS tot een verandering van de aanpak. Zo besloten GS recent om de bestuurlijke strafbeschikking milieu in te zetten als aanvullend en vervangend handhavingsinstrument. Tot slot is de uitvoeringsorganisatie veranderd. Door het onderbrengen van de basistaken bij de vier RUD's in Noord Holland hebben deze diensten een deel van de uitvoering van de provinciale taken overgenomen.

1.2 Status en functie bijgestelde strategie

De geactualiseerde strategie wordt bestuurlijk vastgesteld en gepubliceerd en wordt daarmee formeel provinciaal beleid. Afwijking vindt alleen gemotiveerd plaats. De strategie treedt in werking met ingang van de dag na de datum van uitgifte van het provinciaal blad waarin het wordt geplaatst en werkt terug tot en met 1 januari 2019.

1.3 Leeswijzer

De strategie is opgebouwd uit de volgende hoofdstukken:

2. Uitgangspunten die gelden voor de nalevingstrategie.

3. Essentie van de nalevingstrategie, waarin een onderscheid wordt gemaakt tussen preventie-, toezicht-, gedoog- en sanctiestrategie.
4. Preventiestrategie
5. Toezichtstrategie
6. Gedoogstrategie
7. Sanctiestrategie
8. Uitwerking van de belangrijkste bestuurlijke en organisatorische implicaties ten opzichte van de nalevingsstrategie 2010-2013

2 Uitgangspunten

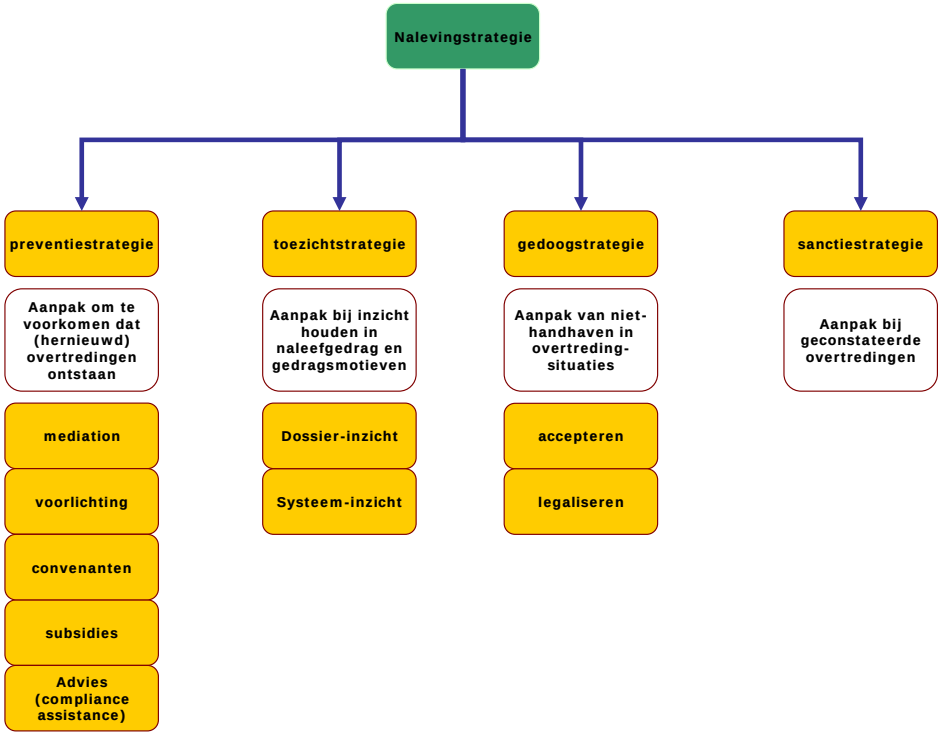
2.1 Begripsbepaling en afbakening

De provinciale nalevingsstrategie is de beschrijving van het geheel aan interventies dat door de provincie en de RUD's namens de provincie richting bedrijven en burgers wordt ondernomen om wettelijk vastgelegd en/of beleidsmatig gewenst gedrag te bevorderen.

De nalevingsstrategie heeft primair betrekking op het domein van de *fysieke leefomgeving* waar de provincie wettelijke taken en bevoegdheden heeft op het vlak van toezicht en handhaving:

- Milieuwet en –regelgeving (grijze kleurspoor)
- Waterkwaliteitswetgeving (blauwe kleurspoor)
- Wetgeving rond bouwen, RO en infrastructuur (rode kleurspoor)
- Wetgeving rond natuur- en landschapsbescherming (groene kleurspoor)
- Openbare orde, veiligheid en gebruik openbare ruimte (paarse kleurspoor)

De wetgeving binnen deze kleursporen waarop de nalevingsstrategie betrekking heeft, is opgenomen in bijlage 1.



Figuur 1: opbouw nalevingsstrategie

De nalevingstrategie bestaat uit een preventiestrategie (hoe overtredingen te voorkomen?), toezichtstrategie (hoe zicht houden op naleefgedrag?), gedoogstrategie (hoe handelen bij accepteren overtredingen?) en een sanctiestrategie (hoe repressief optreden?). De verschillende strategieën worden in samenhang - afhankelijk van de situatie - ingezet.

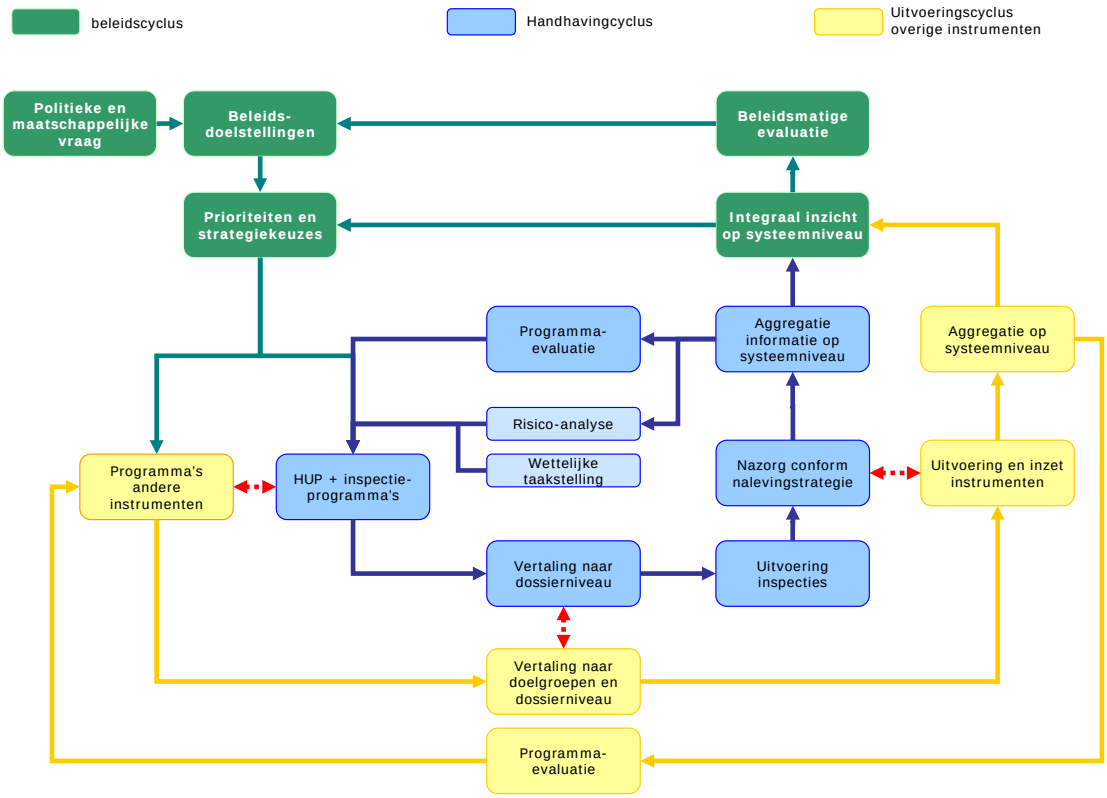
2.2 Samenhang in beleid en uitvoering

De naleefstrategie en de daarin in te zetten instrumenten staan niet op zichzelf. Zo is handhaving enerzijds een sanctie-instrument (straffen van onrechtmatig gedrag) en anderzijds ook een instrument om beleidsdoelstellingen te realiseren. Dit betekent dat de nalevingstrategie uiteindelijk ook moet bijdragen aan het realiseren van de doelstellingen van bijvoorbeeld het provinciale milieubeleid, het waterplan, natuurbeleid en de bodemvisie. De verbinding tussen de provinciale beleidsdoelstellingen en de strategie wordt gemaakt in de Handhavingsuitvoeringsprogramma's (HUP) per uitvoeringsdienst.

Gewenst naleefgedrag is immers niet alleen wettelijk naleefgedrag, maar ook gedrag dat past bij de provinciale ambities rond de kwaliteit van de fysieke omgeving.

Een belangrijke voorwaarde is dan ook de afstemming met de inzet van andere instrumenten. De aanname is dat overtredingen niet altijd opzettelijk plaatsvinden, maar ook uit onwetendheid van wet- en regelgeving of de risico's van het gedrag. Of praktische punten die naleefgedrag belemmeren.

Toezicht en handhaving zijn prima instrumenten om ook in die gevallen ongewenst gedrag recht te zetten. Het zijn ook vaak overtredingen die (deels) hadden kunnen worden voorkomen als de overtreder beter was geïnformeerd of (vooraf) een steuntje in de rug had gekregen. Soms zijn er ook situaties dat het naleefgedrag voldoet aan de eisen van de vergunning of algemene regels, maar dat er toch klachten blijven. Formeel kunnen de provincie en RUD's dan weinig uitrichten, maar via bijvoorbeeld mediation kan wel geprobeerd worden de partijen wat dichter bij elkaar te brengen. Dit kan zowel naar aanleiding van ingebrachte bedenkingen door omwonenden als ter mogelijke voorkoming daarvan.



Figuur 2: relatie tussen beleids-, handhavings- en uitvoeringscyclus van overige instrumenten

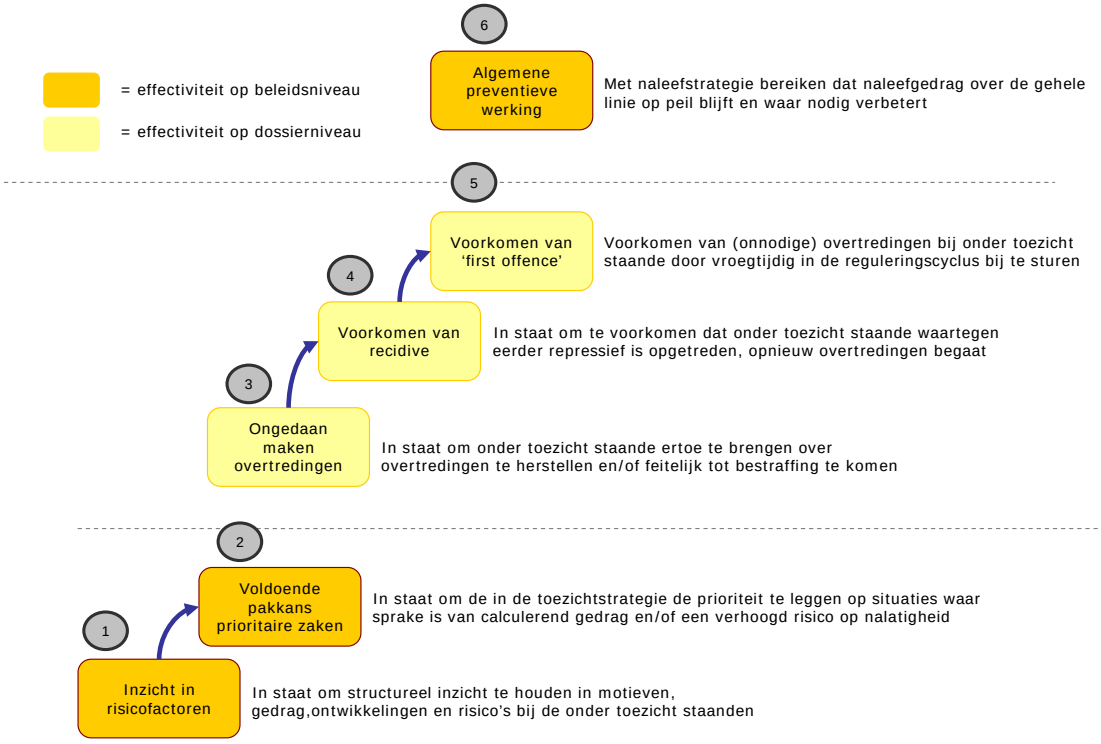
In de strategie staat het aansluiten van beleid en uitvoering en het in samenhang inzetten van de verschillende instrumenten centraal. Dit vereist een duidelijke afstemming op programmaniveau, de uitvoering én de benutting van uitvoeringsinformatie in de evaluatie en waar nodig bijstelling van beleid.

2.3 Effectief op dossierniveau én beleidsniveau

De focus van de nalevingstrategie is de effectiviteit van het optreden. Dit betekent niet alleen het herstellen, compenseren en bestraffen van ongewenste situaties, maar ook het bevorderen van spontaan naleefgedrag en dus het voorkomen van (onnodige) overtredingen.

In de nalevingstrategie wordt een onderscheid gemaakt tussen effectiviteit op dossierniveau en de effectiviteit op beleidsniveau.

Bij effectiviteit op dossierniveau gaat het om optreden in specifieke gevallen, bijvoorbeeld een afvalverwerkingsbedrijf, een ontgronding of een vanuit natuurwaarden gezien kwetsbaar gebied. Het meest ambitieuze niveau van effectief optreden is het aantoonbaar leveren van een bijdrage aan het realiseren van de provinciale doelstellingen rond de kwaliteit van de fysieke leefomgeving. Dit kan alleen worden bereikt als de provincie en de RUD's erin slagen om structureel inzicht te hebben in (gedrags)risico's en op grond daarvan de juiste prioriteiten te stellen.



Figuur 3: relatie tussen effectiviteit op beleids- en dossierniveau

Op het niveau van specifieke bedrijven of activiteiten, wordt effectiviteit afgemeten aan het ongedaan maken van overtredingen en/of ongedaan maken van eventuele gevolgen (3), het zodanig optreden dat er geen recidive optreedt (4) én zo mogelijk eerder in de reguleringscyclus ingrijpen om te voorkomen dat (onnodig) overtredingen ontstaan (5).

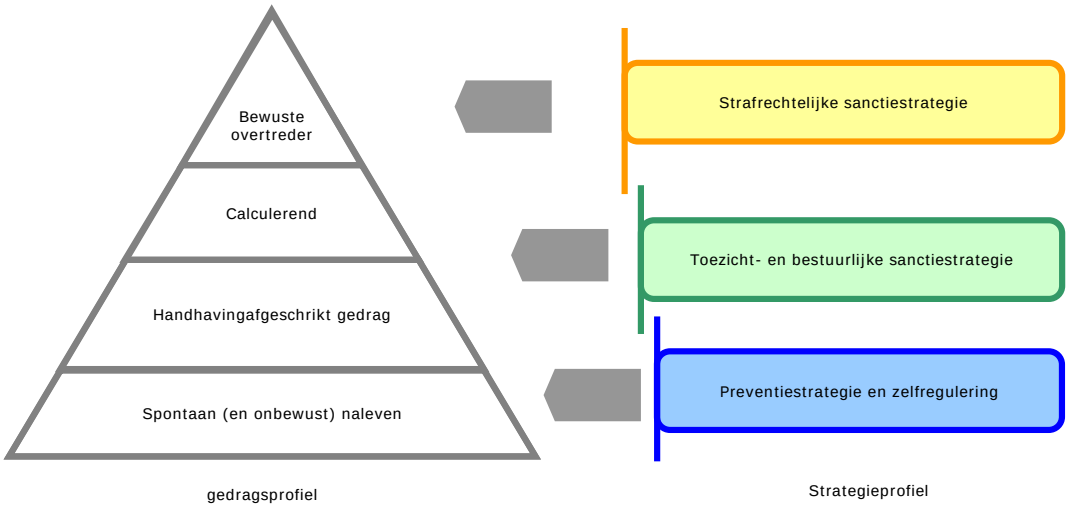
Effectiviteit op beleidsniveau houdt in dat de aanpak niet alleen effectief is in individuele situaties, maar dat ook sprake is van uitstraling naar het algemene naleefgedrag én van een bijdrage aan het realiseren van bijvoorbeeld de provinciale milieu-, natuur- en landschapsdoelstellingen. Dit betekent dat de provincie en de RUD's in staat moeten zijn de juiste prioriteiten te stellen (2). Dit kan alleen als er ook voldoende feitelijk inzicht is gedrag, ontwikkelingen en risico's (1).

2.4 Efficiëntie in effectiviteit

Voor dit inzicht is een goede *risico- en probleemanalyse* essentieel. Deze dient zoveel mogelijk gebaseerd te zijn op feitelijk naleefgedrag. Aanvullend wordt het risico gevoed door *inschattingen* van de kans op overtredingen op het niveau van thema's of categorieën van bedrijven/personen en het potentiële effect van een overtreding op onder meer milieu, natuur, veiligheid, landschap en gezondheid. Deze werkwijze heeft de afgelopen jaren geholpen de focus daar te leggen waar in potentie de grootste risico's liggen.

Met de voorgaande nalevingsstrategie is een slag gemaakt van een *overtredingsgerichte* handhaving naar een integrale *overtredergerichte* handhaving. Naast de ernst en de aard van de (potentiële) overtreding, spelen bij het bepalen van de handhavings-/nalevingstrategie dan nog andere factoren een rol:

- Wat is het algemene (naleef)gedrag van de overtreder? Denk bijvoorbeeld aan bedrijven/personen die een slecht naleefgedrag vertonen als het gaat om RO/Bouw, fiscale regels of Arbo of een gebied waar én natuurschade wordt aangericht en waar verrommeling optreedt.
- Wat is het motief van de overtreder? Overtredingen door onwetendheid vragen om een andere benadering dan overtredingen door calculerend en treinerend gedrag.



Figuur 4: strategie in relatie tot gedrag

De nalevingsstrategie is daarmee afgestemd op het gedragsprofiel. Hiervoor is een verfijning doorgevoerd van de risicoanalyse en betere benutting van informatie over feitelijk gedrag en feitelijke risico's rond specifieke bedrijven/personen, activiteiten of locaties.

Belangrijk gevolg van het voorgaande is dat de provincie en RUD's dwars door branches of thema's meer zicht hebben gekregen op de groep met (integraal) calculerend en crimineel gedrag. Controlefrequentie, wijze van toezicht, diepgang van het toezicht, hersteltermijnen, hoogte van de sanctie etc. worden per bedrijf/persoon, gebied, specifieke keten etc. bepaald en niet meer (per definitie) per bedrijfsgroep of taakveld.

In de uitvoering (programmering, inzet etc.) betekende dit dat er meer tijd gaat naar het aanpakken van de hardnekkige gevallen en complexe handhavingsdossiers (zoals ketens of kwetsbare gebieden) en dat in de overige situaties wordt gezocht naar alternatieve strategieen om zicht en grip te houden. Denk bijvoorbeeld aan het meer gebruik maken van digitale gegevens uit diverse bronnen, signalering door andere inspectiediensten etc. of tot op zekere hoogte vormen van zelfregulering.

2.5 Globale strategie, aanpak op maat

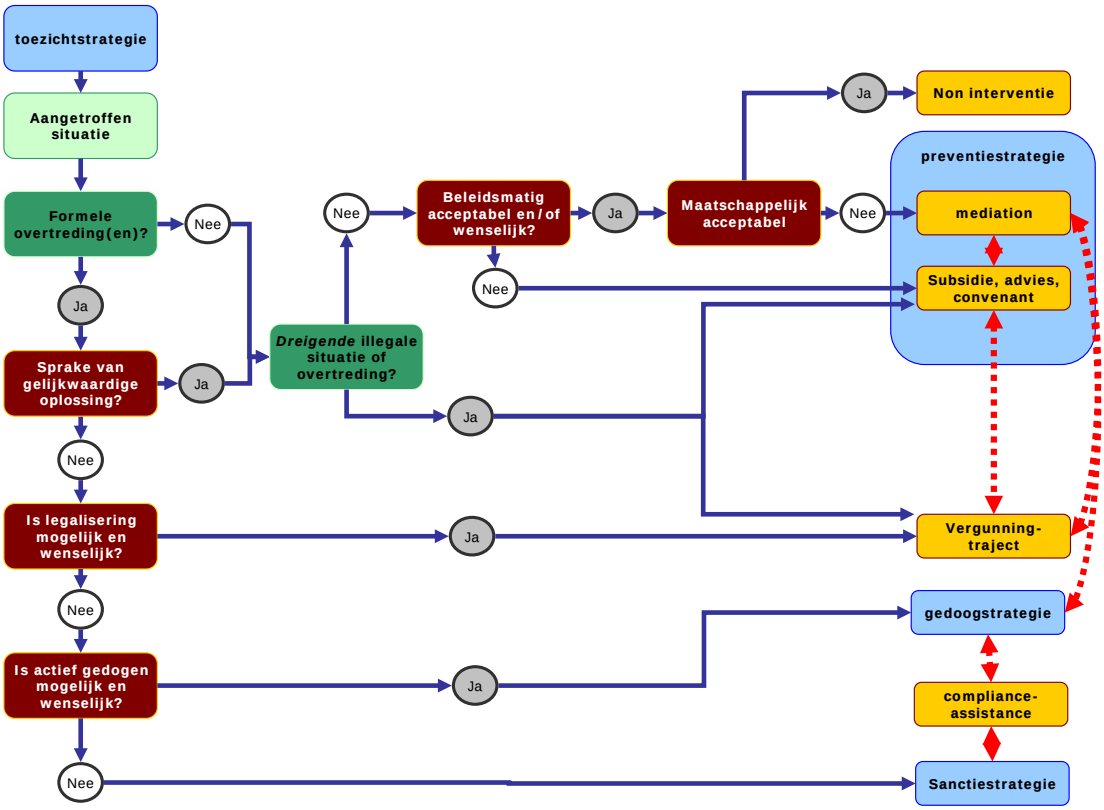
Een aanpak die effectief blijkt te zijn bij bijvoorbeeld afvalverwerkingsbedrijven hoeft niet ook automatisch effectief (of efficiënt) te zijn bij de zware industrie, zwembaden, het gebruik van vaarwegen of natuur en landschap. Dit heeft alles te maken met de aard van activiteiten, de 'pakkans', de motieven voor niet-naleven (zoals onwetendheid of calculerend gedrag) én het (juridische) instrumentarium dat de provincie en de RUD's beschikbaar hebben. In de praktijk zijn er dus nalevingstrategieën op maat voor de verschillende onderdelen.

Omwille van de transparantie, rechtsgelijkheid en ontwikkelingsbestendigheid enerzijds en de effectiviteit anderzijds wordt de nalevingsstrategie in de – jaarlijks te evalueren – HUP's vertaald in concrete toezichtarrangementen (per doelgroep), met een koppeling naar de achterliggende beleidsdoelstellingen, probleemanalyse en prioriteitstelling.

3 Nalevingstrategie

3.1 Afwegingskader

De nalevingsstrategie is gericht op het corrigeren van naleefgedrag in concrete situaties. Meer specifiek gaat het om de vraag: hoe te handelen bij de aangetroffen situatie? Schematisch kan de nalevingsstrategie als volgt worden weergegeven.



Figuur 5: stroomschema nalevingsstrategie

Vertrekpunt in het schema is de situatie die in het kader van een toezichtactiviteit (naar aanleiding van programma, klacht, incident, vergunningaanvraag etc.) wordt aangetroffen. De nalevingsstrategie heeft als eerste beoordelingskader of sprake is van een formele overtreding op basis van algemene of specifieke regelgeving.

3.2 Geen (dreigende) formele overtreding

In incidentele gevallen kan het voorkomen dat een situatie conform vergunning en/of algemene regels is, maar dat beleidsmatig of maatschappelijk deze situatie toch als ongewenst wordt beschouwd, bijvoorbeeld bij aanhoudende klachten of vermeende risico's. Als de wettelijke basis ontbreekt om op te treden maar de provincie toch een verbetering in de situatie wil, zullen andere instrumenten moeten worden ingezet.

Mediation

In situaties waar de provincie of de RUD's niet direct aanleiding zien om de situatie te veranderen, bijvoorbeeld omdat er geen wettelijke grondslag voor bestaat, maar er toch maatschappelijke weerstand is, is mediation het eerst aangewezen instrument. De provincie en de RUD's kiezen in beginsel geen andere positie in het 'conflict' dan te proberen de partijen bij elkaar te brengen. In sommige gevallen kunnen aanvullend financiële middelen (subsidie) of kennis en informatie aan de partijen beschikbaar gesteld worden om tot een gezamenlijke oplossing te komen.

Subsidies, convenanten, voorlichting etc.

Als de provincie zelf wel beleidsmatig partij is of wil zijn, ligt mediation zelf minder voor de hand. Als partij kan ze, in situaties waar geen formele juridische middelen kunnen worden ingezet, trachten via overleg, het maken van afspraken (convenanten) en subsidies trachten de 'veroorzaker' te bewegen vrijwillig verbetering aan te brengen in de situatie. In exterme gevallen kan dit bijvoorbeeld ook zijn het aansturen op verplaatsing van het bedrijf of activiteit of het compenseren van schade door ganzen aan landbouwgewassen.

De inzet van deze overige instrumenten (in samenhang met andere instrumenten) is uitgewerkt in de preventiestrategie in hoofdstuk 4.

3.3 Dreigende formele overtreding of illegale situatie

Uit een inspectie kan blijken dat er op termijn een illegale situatie *kan* ontstaan die niet direct uit calculerend gedrag voortvloeien, bijvoorbeeld het wegens een binnen afzienbare tijd verlopen van een vergunning of een aanstaande of al ingezette bedrijfsmatige verandering (nieuw management, aanstaande verkoop etc.). In die situatie wordt bekeken of nadere (branchegerichte) voorlichting, advisering, subsidies of het inzetten van een nieuwe vergunningprocedure wenselijk zijn. Teneinde actief gedogen te vermijden, wordt een bedrijf waarvan de vergunning binnen een jaar verloopt, hiervan in kennis gesteld. Zie hierover verder hoofdstuk 6 (gedoogstrategie).

3.4 Formele overtreding, gelijkwaardige oplossingen

Er kan sprake zijn van een formele afwijking van de voorschriften, maar dat er maatregelen zijn getroffen die het door de rechtsregel beschermde belang in dezelfde mate of beter waarborgen. Indien op een andere wijze dezelfde veiligheid, bescherming van de gezondheid, bruikbaarheid,

energiezuinigheid en bescherming van het milieu wordt gerealiseerd, kan deze oplossing voldoen en is geen vervolgactie noodzakelijk.

3.5 Formele, legaliseerbare overtreding

Is wel sprake van een formele overtreding en is geen sprake van een gelijkwaardige oplossing, is een eerste vraag of het in principe een vergunbare situatie is. Als dit het geval is, wordt in beginsel een vergunningprocedure gestart. Afhankelijk van de ernst van de overtreding (is er een verhoogd risico? Is er al schade opgetreden?) en het profiel van de overtreder zijn er de volgende opties.

Vergunnen met sanctionerende tik

Indien de illegale situatie is ontstaan uit calculerend/malafide gedrag en/of sprake is van recidive, wordt tevens proces-verbaal opgemaakt. Wat de aard van de sanctie wordt, is beschreven in de sanctiestrategie.

Vergunnen

Indien bij een *vergunbare* situatie geen sprake is van calculerend/malafide gedrag en geen sprake van recidive, wordt afgezien van een sanctionerende tik. In sommige situaties is het denkbaar dat ondersteuning wordt geboden om de situatie te verbeteren. Bijvoorbeeld door het geven van voorlichting of cursus als wordt vastgesteld dat bepaalde (onnodige) overtreding systematisch voorkomt.

Vergunnen met bestuursrechtelijke handhaving

Als een situatie legaliseerbaar is, kunnen de provincie en RUD's bestuursrechtelijk toch handhavend optreden zolang de illegale situatie voortduurt en/of de vergunningaanvraag nog niet is ingediend.

3.6 Overtredingsituaties waar de gedoogstrategie van toepassing is

Indien een illegale situatie niet vergunbaar is en geen sprake is van een gelijkwaardige oplossing, wordt bekeken of het wenselijk en mogelijk is om de situatie actief te gedogen. Hoe de afwegingen daarbij worden gemaakt, is vastgelegd in hoofdstuk 6.

3.7 Overtredingsituaties waar sanctiestrategie van toepassing is

In alle andere gevallen is sprake van een feitelijke overtreding waar de sanctiestrategie wordt gevolgd. Deze is in hoofdstuk 7 nader uitgewerkt.

4 Preventiestrategie

4.1 Voorkomen dat overtredingen ontstaan

Handhaving van overtredingen kan effectief zijn, maar is niet altijd de meest doelmatige aanpak. Handhavend optreden betekent dan het corrigeren van een ongewenste situatie. Dit is meestal voor de overtreder, het bestuursorgaan en eventueel andere betrokken partijen, weinig doelmatig. Als overtredingen ontstaan uit gebrek aan kennis of informatie is het doelmatiger om te voorkomen dat overtredingen ontstaan. Dit vereist een meer integrale afweging van de inzet van instrumenten.

De preventiestrategie is de aanpak en werkwijze bij de inzet van andere instrumenten dan toezicht en handhaving, met als doel te voorkomen dat overtredingen ontstaan. Ze zijn met andere woorden gericht op het verbeteren van het *spontante naleefgedrag*.

De Tafel van 11 onderscheidt elf factoren binnen twee categorieën die (spontane) naleving van regels bevorderen c.q. beïnvloeden:

De dimensies voor spontane naleving		De handhavingsdimensies		De sanctiedimensie	
1	Kennis van de regels (bekendheid en duidelijkheid)	6	Meldingskans	10	Sanctie kans
2	Kosten en baten	7	Controlekans	11	Sanctie ernst
3	Mate van acceptatie	8	Detectiekans		
4	Normgetrouwheid doelgroep	9	Selectiviteit van toezicht		
5	Maatschappelijke controle				

Figuur 6: Tafel van 11

Als de belangrijkste instrumenten voor spontane naleving kunnen worden genoemd:

- regulering (voorschriften in vergunningen, PMV, kwaliteitseisen etc.);
- kennis en informatiegericht strategieën (voorlichten, adviseren, aankondiging van toezicht, etc.);
- op acceptatie gerichte strategieën (confronteren, bepleiten, etc.)

- financiële prikkels (heffingen, subsidies);
- investeringen en voorzieningen (kennis en deskundigheid, infra, technische middelen, ICT etc.);
- samenwerking (bijvoorbeeld samen met bedrijven, branchevertegenwoordiging etc. pilots uitvoeren rond vormen van zelfregulering);
- mediation (bemiddeling in situaties waar provincie of RUD geen directe partij is); vooral ter oplossing óf voorkoming van conflicten en daarmee mogelijk juridische procedures. Levert vooral een bijdrage aan een verbetering van de context waarbinnen het naleefgedrag tot stand moet komen;
- netwerkconstituering: zorgen dat het arrangement van partijen (zoals de marktwerking) rond een situatie bijdraagt aan verbeterde interne controle.

In het kader van de nalevingstrategie zijn deze instrumenten van belang voor zover ze bijdragen aan het verbeteren en op peil houden van het naleefgedrag binnen de normstelling van het omgevingsrecht.

4.2 Afweging bij de inzet van preventieve instrumenten

De juiste mix van instrumenten moet met name worden bepaald door te kijken naar de gedragsmotieven van degene van wie een bepaald naleefgedrag wordt verwacht. Waarom vindt wel of niet spontane naleving plaats? Gaat het om een gebrek aan kennis? Een kosten-baten afweging? Acceptatie van de norm? De norm van de omgeving en maatschappelijke controle? Wat is bijvoorbeeld het belang van een zweminrichtinghouder om het niet zo nauw te nemen met de hygiëne?

De afweging moet zijn of preventieve instrumenten de kans op spontane naleving (structureel) vergroten omdat ze iets veranderen in de gedragsmotieven. Wat de juiste mix en volgorde is, zal per domein moeten worden bepaald. In de volgende situaties kan de inzet van preventieve instrumenten effectief zijn:

- Initiatief vanuit de samenleving, zoals voornemen tot bedrijfsvestiging, projectontwikkeling of ontgronding.
- Verandering in de condities bij een bedrijf of activiteit (zoals een nieuwe eigenaar of manager of nieuwe gebiedsbeheerder/eigenaar).
- Verandering in beleidsmatige ambities (nieuw provinciaal beleid op het gebied van milieu, natuur- en landschap) en/of wettelijke eisen.
- Ontbreken juridische basis of realistische mogelijkheden om tot gedragsverbetering te komen via toezicht en handhaving.
- Structurele situaties (of terugkerende situaties) waar slecht naleefgedrag is terug te voeren op onvoldoende kennis of (binnen grenzen) technische en financiële mogelijkheden.

De inzet van preventieve instrumenten zou moeten aanhaken op de 'natuurlijke momenten' in bijvoorbeeld de investeringscyclus van bedrijven of de seizoensactiviteiten in een gebied. Op het moment dat een (omgevings)vergunning wordt aangevraagd, zijn vaak de strategische beslissingen al genomen (investeringsbesluit, grondaankoop, uitgewerkt technisch ontwerp, etc.) en gaat het vooral om de invulling van de randvoorwaarden. Het is zaak zo vroeg mogelijk in de *bedrijfscyclus* te beoordelen of een preventieve interventie kan bijdragen aan het voorkomen van overtredingen in de realisatie- en exploitatiefase in deze bedrijfscyclus. Maar ook in de vergunningfase zijn er mogelijkheden om kennis en inzichten over te dragen, bijvoorbeeld waar het gaat om veelvoorkomende én te voorkomen overtredingen.

4.3 Samenhang in toezicht, repressie en preventie

Preventieve en repressieve instrumenten kunnen zowel na elkaar als naast elkaar worden ingezet om naleefgedrag te bevorderen. Het is wel aannemelijk dat in termen van de nalevingpiramide, preventieve instrumenten meer zullen (kunnen) domineren bij welwillend gedrag en repressieve instrumenten bij calculerend en bewust overtredend gedrag. Dat laat onverlet dat preventieve instrumenten ook bij calculerend gedrag, kunnen helpen om de balans net te doen omslag naar een beter naleefgedrag.

De samenhang tussen preventiestrategie en de toezicht- en handhavingsstrategie kan in principe op twee wijzen tot stand komen:

- Afgestemde, maar separaat uitgevoerde programma's en activiteiten. De afstemming vindt plaats bij de prioriteitstelling, planning, communicatie en evaluatie. Naar degenen waarop de programma's en acties zijn gericht (bijvoorbeeld recreatiegebieden in Noord-Holland) lopen aparte lijnen (bijvoorbeeld subsidies, voorlichting, toezicht, ontwikkeling natuur en landschap).
- Integrale aanpak van specifieke situaties, activiteiten, bedrijven of doelgroepen. Bijvoorbeeld met als doel om op termijn milieuhinderlijk bedrijf uit woonomgeving te verplaatsen of een gebied te ontwikkelen. Er vindt dan een directe aansturing van de verschillende instrumenten vanuit één projectleiding plaats.

Vanuit toezicht en handhaving wordt de *programmatische* inzet van andere instrumenten aangegeven in de HUP's per uitvoeringsdienst met toezichtarrangementen (per doelgroep) en de bedrijfsspecifieke toezichtplannen. Hierin wordt dan het volgende benoemd:

- het gewenste spontane naleefgedrag op de meest kritische punten;
- de gedragsmotieven die het spontane naleefgedrag bepalen (T11);
- de strategie en selectie instrumenten om het gewenste spontane naleefgedrag te verbeteren;
- vertaling naar organisatorische condities, programmering (en/of projectplan) en werkafspraken over rolverdeling, informatie-uitwisseling, communicatie en afstemming.

De HUP's en de toezichtplannen geven dus aan hoe de inzet van andere instrumenten kan bijdragen aan het voorkomen van repressief optreden of onnodige gedoogsituaties.

Daarnaast wordt op basis van de bevindingen uit de inspecties, per geval bekeken of de inzet van preventieve instrumenten effectief en efficiënt is. Bijvoorbeeld mediation bij een 'omgevingsconflict' in een situatie die formeel voldoet of het tijdig inzetten van een nieuwe vergunningprocedure om gedoogsituaties te voorkomen.

4.4 Handhavingscommunicatie

Bij veel (dreigende) overtredingen kan een goede handhavingscommunicatie een groot effect hebben op de naleving. Daarnaast kan een goede communicatie over de handhavingsdoelen leiden tot een betere acceptatie bij overtreder en omgeving over de opgelegde maatregelen of juist de niet opgelegde maatregelen (actief gedogen). In de toezichtarrangementen in de HUP's en branche specifieke toezichtplannen wordt aangegeven op welke wijze (een combinatie van) communicatiemiddelen wordt ingezet om de beleidsdoelstellingen te realiseren.

Om het doel te bereiken kunnen, afhankelijk van de inhoud van de informatie die verstrekt wordt en de doelgroep, de volgende communicatiemiddelen worden ingezet:

- Persbericht in de lokale media: wanneer er specifieke acties zijn of wanneer er iets nieuws is op het gebied van de handhaving, kan een persbericht naar de lokale media verzonden worden. Zo kan een aankondiging van bezoeken met mystery visits tot een verhoging van de naleving leiden.
- Brieven: Brieven zijn persoonlijk en aan de ondernemer gericht. Brieven kunnen gebruikt worden om acties aan te kondigen en om informatie te verstrekken over wet- en regelgeving.
- Factsheets: In de factsheets wordt ten aanzien van verschillende onderwerpen, specifieke informatie verstrekt. Deze factsheets worden indien voorhanden tijdens een controlebezoek aan de ondernemer overhandigd.
- Website: Op de website van de uitvoeringsdienst staat algemene informatie over ondermeer de handhaving en vergunningverlening. Daarnaast kunnen er persberichten op de website geplaatst worden en artikelen over handhavingsacties.
- Informatiebijeenkomsten: voor specifieke doelgroepen, bijvoorbeeld ondernemers van een specifieke bedrijfsbranche, kunnen informatieavonden georganiseerd worden.
- Klanten informatie folders: voor specifieke doelgroepen kunnen folders opgesteld worden waarmee inzicht wordt gegeven in bepaalde milieu- of brandveiligheidsaspecten.

5 Toezichtstrategie

5.1 Doel van toezicht

Toezicht houdt in dat wordt gecontroleerd of wet- en regelgeving worden nageleefd (naar letter en/of geest). Toezicht heeft daarbij verschillende functies.

Voor de provincie en RUD's:

- bieden van inzicht in het naleefgedrag, motieven daarvoor en effecten bij specifieke bedrijven/personen, locaties of activiteiten;
- bepalen of en zo ja hoe moet worden opgetreden door de provincie, RUD's en/of andere instanties;
- bieden van inzicht op beleidsniveau door het samenbrengen van specifieke gegevens, bijvoorbeeld ter bepaling van de effectiviteit van het optreden of het zichtbaar maken van trends en ontwikkelingen die mogelijk vragen om een bijstelling van het beleid.

Voor de onder toezicht staande:

- inzicht bieden aan bijvoorbeeld de ondernemer in de punten waarop het naleefgedrag onvoldoende is, wat daarvan de consequenties zijn (voor de omgeving, voor hemzelf) en bijdragen aan het meer zicht hebben op de mogelijkheden om het gedrag te verbeteren;
- specifieke preventieve werking richting bedrijf of burger na constatering (en sanctionering) van overtredingen op basis van een inspectie (ervaren kans op detectie);
- algemene preventieve werking door de kans op inspectie en daardoor detectie van overtredingen (waarschijnlijke kans op detectie).

Voor de omgeving

- Bijdragen aan het vertrouwen dat de veiligheid, gezondheid en leefbaarheid voldoende gewaarborgd is.

Voor een duidelijke en weloverwogen toezichtstrategie is, zoals ook de praktijk aantoont, een prioriteitstelling noodzakelijk. Het is immers onmogelijk om binnen de beschikbare capaciteit en tijd alle objecten, activiteiten en locaties op alle punten te controleren. Dit is ook niet nodig: niet alle situaties zijn even risicovol en er zijn alternatieve mechanismen die een goed naleefgedrag prikkelen.

5.2 Vormen van toezicht

De provincie onderscheidt preventieve en repressieve controles.

- *Preventieve controles*. Dit zijn controles die op basis van de risicomethodiek in de diverse planningen worden opgenomen. Dit houdt in, dat voor dergelijke controles de controlefrequentie is bepaald. Het kenmerk van een preventieve controle is het planmatige en terugkerende karakter. Onder preventieve controles vallen bijvoorbeeld de aspectcontroles, themacontroles, opleveringscontroles en basis administratieve controles.
- *Repressieve controles* kenmerken zich door een specifieke aanleiding. Dergelijke aanleidingen kunnen zijn klachten, meldingen, ongevallen en/of incidenten, maar ook de bevindingen van eerdere controles en gegeven hersteltermijnen (hercontroles). Hercontroles kunnen uit efficiencyoverwegingen gecombineerd worden met een preventieve controle. Voor het behandelen van klachten en meldingen is er een 24-uurs bereikbaarheids- en beschikbaarheidsdienst, zodat ook buiten kantoortijden gereageerd kan worden. Voor de aanpak van incidenten is er een draaiboek waarin is aangegeven hoe wordt gereageerd op bepaalde vormen van incidenten.

Bij zowel preventieve als repressieve controles kunnen diverse toezichtinstrumenten of combinaties van instrumenten (een toezichtarrangement) worden ingezet. Voorbeelden van instrumenten zijn fysieke controles, administratief toezicht, monstername en metingen, gebiedsgerichte controles en transportcontroles.

5.3 Effectief toezicht door de juiste prioriteiten

Toezicht en vooral fysiek toezicht en toezichtarrangementen (inzet meerdere toezichtinstrumenten) moeten zich toespitsen op de meest risicovolle situaties: waar is de kans het grootst dat het naleefgedrag onvoldoende is en dat dit leidt (of kan leiden) tot schade aan de leefomgeving, de volksgezondheid, de veiligheid en natuur en landschap?

Een analyse van risico's en problemen (risicoanalyse) is een belangrijke basis voor deze prioriteitstelling. Voor de activiteiten waarvoor de provincie bevoegd gezag is, wordt in een HUP een *overtredergerichte* prioriteitstelling gemaakt. Dit betekent dat:

- de focus van het fysieke toezicht ligt op de 'top van de nalevingpiramide';
- het risicoprofiel op het niveau van het individuele bedrijf/persoon actueel wordt gehouden;
- het gedragsprofiel van de onder toezicht staande wordt meegenomen bij het bepalen van de risico's (zoals bewuste of onbewust overtreder).

In de HUP's zijn deze uitgangspunten vertaald naar toezichtarrangementen per kleurspoor. Dit betekent dat in het HUP per kleurspoor en onderliggende toezichtplannen wordt bepaald welke *vormen* in welke *intensiteit* en op welke *momenten* (bijvoorbeeld na klachten, vergunningaanvragen, controleprogramma) bij welke *doelgroep* worden ingezet om de achterliggende beleidsdoelstellingen te realiseren. Daarbij worden ook preventieve maatregelen benoemd (zie hoofdstuk 4) om beleidsdoelstellingen te realiseren.

Daarnaast geeft het HUP de kaders voor de diepgang van het toezicht. Ten aanzien van de diepgang wordt in lijn met de kwaliteitscriteria 2.1 onderscheid gemaakt in:

1. Het toezicht tijdens de bouwfase (rode kleurspoor): met behulp van het toezichtprotocol van de Vereniging Bouw- en Woningtoezicht Nederland is in een projectgebonden checklist per type object bepaald (1) op welke momenten het toezicht uitgevoerd wordt tijdens de bouwfase en (2) op welke type voorschriften op deze momenten wordt toegezien. Beide zijn afgeleid uit de risicoanalyse en prioriteitstelling, waardoor toezicht op de meest risicovolle activiteiten plaatsvindt op de momenten dat de meeste risico's worden gelopen (in casu ontstaan). Afwijking van de checklist vindt alleen gemotiveerd plaats.
2. Het toezicht tijdens de gebruiksfase: op basis van de risicoanalyse en prioriteitstelling wordt in het HUP bepaald welke frequentie voor het toezicht tijdens de gebruiksfase wordt gehanteerd. Dit toezicht richt zich vooral op de milieu-, brandveiligheids- en waterkwaliteitsaspecten. In de toezichtplannen wordt bepaald wat de diepgang van de controles is.

De planning van het toezicht bij VR plichtige inrichtingen (volgens Brzo 1999) gebeurt conform het toezichtmodel Brzo 1999. Dit toezichtmodel wordt gevoed door een analyse van de risico's van de inrichtingen en de mate van beheersing. Op basis van dit toezichtmodel en bestuurlijke / regionale randvoorwaarden wordt de nominale en feitelijke toezichtlast voor VR plichtige inrichtingen vastgelegd in een jaarplanning.

5.4 Efficiënt toezicht door het juiste inzicht

Het voorgaande betekent dat het hebben van inzicht op systeemniveau essentieel is voor een effectieve en efficiënte prioriteitstelling in het toezicht. Het gaat om inzicht in feitelijk naleefgedrag en factoren die van invloed zijn op dit naleefgedrag. Dit betekent dat:

- de provincie en de RUD's bronnen gebruiken om zicht te houden op het naleefgedrag en de risico's van het totaal aan bedrijven, activiteiten en locaties als geheel;
- er een specifieke en inhoudelijke registratie van informatie uit individuele controlebezoeken (en andere bronnen) plaatsvindt;
- verschillende gegevensbronnen worden gecombineerd (informatie gestuurd toezicht) om tot precisiering van risicoprofielen van bijvoorbeeld bedrijven/personen te komen.

De provincie en de RUD's kunnen bij het laatste uitgaan van bronnen als:

- inspecties: op basis van programma (HUP), andere werkprocessen of meldingen (klachten, voorvallen etc.);
- administratief: op basis van rapportages en logboeken;
- bronnen van derden: Kamer van Koophandel, politie, onderzoeksinstellingen;

- luchtfoto's: op basis van vergelijking fysieke veranderingen opsporen;
- signalering: op basis van (systematische) observaties van eigen buitendiensten of buitendiensten van andere instanties;
- surveillance: periodieke rondgang door gebied met als insteek integrale observatie;
- schouw of project: gerichte controle van (steekproef van) alle situaties op bepaald facet, typen activiteiten of specifiek gebied;
- zelftoezicht: toezicht en rapportage door betrokkene zelf of door brancheorganisatie.

De aanpak van de toezichtarrangementen in het HUP sluit hierop aan: de inzet van meerdere instrumenten (en gezamenlijk optrekken van instanties) rond specifieke thema's en vraagstukken. Bijvoorbeeld als het gaat om de afvalketen of gebieden of (complexe) bedrijven waar verschillende thema's spelen.

6 Gedoogstrategie

6.1 Begripsbepaling

Gedogen is het bewust afzien van sancties in geval van overtredingen. Het is alleen toegestaan als het *actief* gebeurt en er moet een besluit van het bestuursorgaan aan ten grondslag komen te liggen. Er moet dus een gedoogbeschikking komen.

Samengevat gedoogt de provincie overeenkomstig het 'Landelijk beleidskader gedogen' alleen op basis van een schriftelijk besluit en alleen in gevallen waar een beroep kan worden gedaan op overmacht of waar een overgangssituatie is.

6.2 Situaties die mogelijk voor gedogen in aanmerking komen

Op basis van de jurisprudentie kunnen inhoudelijke en procedurele voorwaarden worden onderscheiden om te gedogen. Gedogen is alleen mogelijk als wordt voldaan aan één of (bij voorkeur) meerdere van de volgende voorwaarden:

1. De te gedogen activiteit is verantwoord uit het oogpunt van bescherming van de fysieke leefomgeving;
2. Er bestaat concreet uitzicht op legalisatie van de te gedogen activiteit;
3. Indien vooruitlopend op besluitvorming omtrent vergunningverlening wordt gedoogd, is een ontvankelijke vergunningaanvraag ingediend;
4. Indien vooruitlopend op besluitvorming betreffende vergunningverlening wordt gedoogd, is een voorlopige inschatting gemaakt waaruit blijkt dat de te gedogen activiteit vergunbaar is;
5. Er dient sprake te zijn van bijzondere omstandigheden die gedogen in het concrete geval rechtvaardigen.

In geval van overmacht zijn punt 2, 3 en 4 niet van toepassing.

6.3 Situaties die van gedogen worden uitgesloten

Er wordt niet tot gedogen overgegaan:

- Indien aan de zijde van de overtreder sprake is van recidiverend dan wel calculerend gedrag;
- Indien blijkt dat de te gedogen activiteit strijdig is met enige andere bij of krachtens wettelijk voorschrift gestelde regel en het voor de handhaving van die regel bevoegde gezag kenbaar heeft gemaakt dat het met bestuursrechtelijke handhavingsinstrumenten tegen deze overtreding optreedt dan wel zal optreden;

- Bij bouwen zonder of in afwijking van een vergunning, tenzij er sprake kan zijn van een tijdelijk bouwwerk.

6.4 Voorkomen van onnodige (passieve) gedoogsituaties

Passief gedogen van niet vergunde situaties mag niet voorkomen. In gevallen waarin naar het oordeel van de inspecteur sprake is van een lichte overtreding (volgens de interventiematrix in paragraaf 7.4 een overtreding in segment A1, A2 of B1), zal de overtreding schriftelijk worden gerapporteerd in het controlerapport en wordt de overtreder correctief geïnformeerd.

Teneinde het actieve gedogen tot een minimum te beperken, wordt het volgende in acht genomen:

- In potentie lange handhavingtrajecten worden alleen aangegaan wanneer de niet vergunde handelingen afdoende gehandhaafd kunnen worden met de bestaande voorschriften. Zo niet, dan dient gekozen te worden voor een gedoogbeschikking met goed handhaafbare gedoogvoorschriften.
- In controlebrieven wordt de datum aangegeven waarop de vergunning afloopt.
- Één jaar voordat een vergunning voor een continue activiteit verloopt, krijgt de vergunninghouder in kwestie een brief met het verzoek een nieuwe vergunningaanvraag in te dienen. Na drie maanden volgt zo nodig een rappel. Indien een half jaar voor het verlopen van de vergunning nog geen aanvraag is ingediend, wordt een handhavingtraject gestart. Dit gebeurt met een preventieve dwangsom op het onvergund in werking hebben van de inrichting na het verlopen van de geldigheid van de vergunning.

7 Sanctiestrategie

7.1 Inleiding

In de sanctiestrategie wordt aangegeven hoe wordt opgetreden tegen een geconstateerde overtreding waar geen sprake is van gelijkwaardige oplossing, legalisatie of actief gedogen. De vraag is dan of, en zo ja hoe, bestuurlijk en/of strafrechtelijk moet worden opgetreden. De afweging komt tot stand op basis van de ernst en het effect van de overtreding en het gedrag van de overtreder.

De landelijke handhavingsstrategie Wabo en de landelijke handhavingsstrategie Brzo 1999 worden door de provincie en de RUD's onderschreven en vormen de basis voor voorliggende sanctiestrategie. De onderdelen uit deze landelijke strategieen hebben een plek gekregen in deze paragraaf. De provincie past de landelijke strategie Wabo ook toe op de taken die niet zijn overgedragen aan de RUD's. Bij wijzigingen van de landelijke handhavingsstrategieen worden deze wijzigingen een-op-een overgenomen in de uitvoering door de provincie en RUD's.

7.2 Uitgangspunten

De keuze voor het instrumentarium bij constatering van een overtreding is gebaseerd op vijf uitgangspunten.

1. *Onafhankelijkheid* – sterke, slagkrachtige en onafhankelijke handhavinginstanties. Handhaving vindt consequent en vasthoudend plaats op basis van de geldende wet- en regelgeving en voorliggende strategie.
2. *Professionaliteit en vakmanschap* – training, opleiding, kennis- en informatie-uitwisseling. Inspecteurs wegen de ernst van de bevinding, het gedrag van de normadressaat en de feiten en omstandigheden van de situatie. Zij bepalen vervolgens welke interventie in het specifieke geval passend is. Dit vereist professionaliteit, vakmanschap en uitwisseling van kennis en leerervaringen.
3. *Betrouwbaarheid* – beginselplicht tot handhaven en verantwoording afleggen. Handhavend optreden is zowel eerlijk tegenover normadressaten uit het oogpunt van een 'level playing field', als tegenover de maatschappij die ervan uit mag gaan dat inspecteurs zodanig optreden dat haar rechtsgevoel wordt gerespecteerd en de leefomgeving veilig, schoon en gezond blijft.
4. *Eenvoud* – een passende interventie bij iedere bevinding en hoe daar toe te komen. In vergelijkbare zaken worden vergelijkbare keuzes gemaakt. Een passende interventie leidt zo effectief en efficiënt mogelijk tot spoedig herstel van de situatie, waarborgt naleving, voorkomt herhaling en/of bestraft. *Gezamenlijkheid* – overleg, afstemming en planmatig en informatiegestuurd gezamenlijk optreden. Informatie is voor goede risicoanalyses en daarop gebaseerde handhavingprogramma's onontbeerlijk.

7.3 Instrumentarium: interventies voor sanctioneren

Bij constatering van een overtreding waarvoor gesanctioneert wordt, wordt een keuze gemaakt uit (een combinatie van) sanctie-instrumenten. Op hoofdlijnen kunnen deze ingedeeld worden in een correctieve aanpak, een strafrechtelijke punitieve aanpak, een bestuursrechtelijke punitieve aanpak en een reputatieve aanpak.

Een *correctieve aanpak* is primair gericht op het ongedaan maken van overtredingen (herstel) en/of het voorkomen van verdere (herhaalde) overtredingen. Mogelijke interventies binnen deze aanpak zijn het (1) mondeling, schriftelijk of verwijzend informeren, (2) het waarschuwen in combinatie met een hersteltermijn, (3) een bestuurlijk gesprek, (4) verscherpt toezicht, (5) een last onder dwangsom (LOD), (6) een last onder bestuursdwang (LOB) en (7) het tijdelijk stillegen van activiteiten of voertuigen.

Een *strafrechtelijk punitieve aanpak* heeft als achtergrond het bestraffen van de overtreder. Strafrecht wordt vooral toegepast indien een overtreding en de gevolgen ervan niet meer ongedaan te maken zijn. Dit is mogelijk door het opleggen van (1) een bestuurlijke strafbeschikking milieu of (2) een proces verbaal. Boa's kunnen zelf strafrechtelijk optreden (PV en BSBm). Tevens kunnen boa's en overige inspecteurs gebruik van het strafrecht door signalen door te geven aan (strafrechtelijke) handhavingspartners, zoals het regionaal milieuteam (RMT) van de politie. In overleg met het Functioneel Parket van het Openbaar Ministerie wordt na deze signalen bepaald of de politie strafrechtelijk doorpakt (al dan niet in samenwerking met de desbetreffende boa of inspecteur), eventueel in combinatie met een bestuursrechtelijke aanpak.

Een *bestuursrechtelijke punitatieve aanpak* is ook gericht op bestraffing, maar dan door een bestuursrechtelijke maatregel. Mogelijke interventies zijn (1) de bestuurlijke boete, (2) het schorsen of intrekken van vergunning, certificaat of erkenning en (3) een exploitatieverbod / sluiting.

Tot slot wordt met een *reputatieve aanpak* de interventie gericht op het toebrengen van reputatieschade voor de overtreder. Veelal kan een dergelijke interventie worden toegepast om andere interventies extra kracht te geven. Voorbeelden van interventies zijn (1) het publiceren van de sanctie en (2) naming & shaming. Een dergelijke aanpak wordt door de provincies en RUD's zo min mogelijk toegepast.

7.4 Afweging strafrecht – bestuursrecht

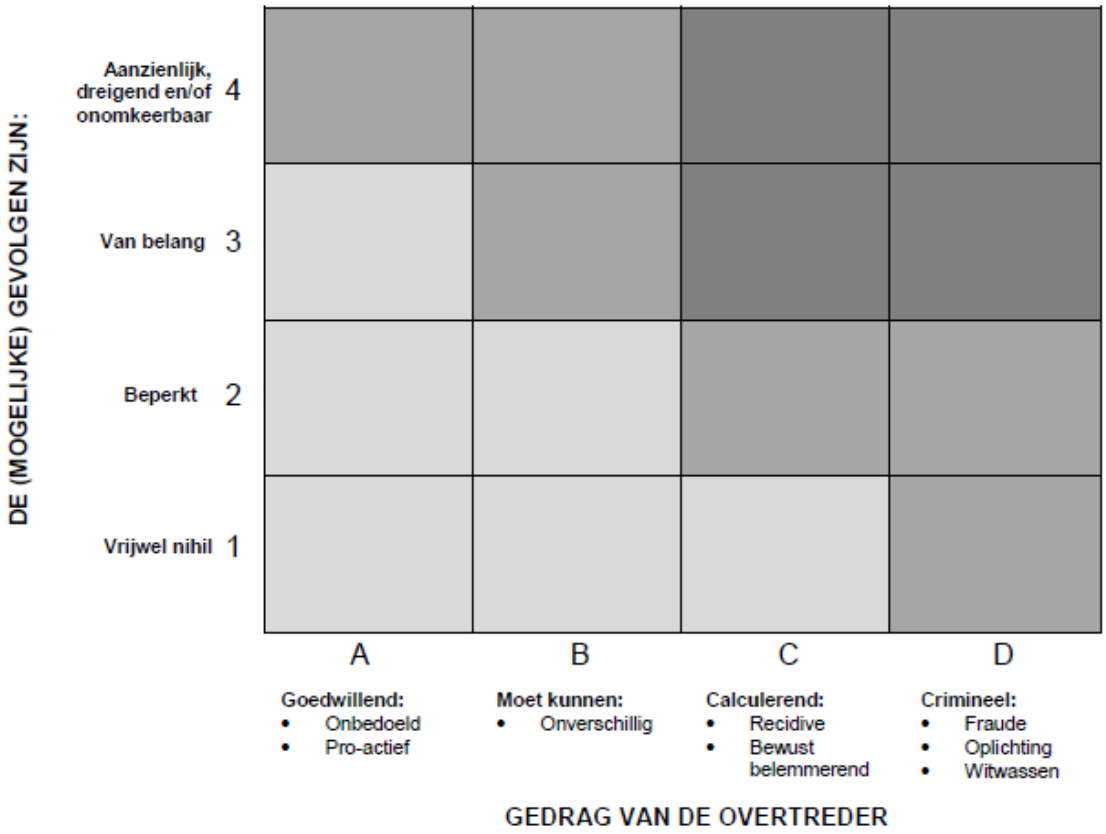
Op basis van twee primaire variabelen bepaalt de inspecteur met welk instrumentarium gehandhaafd wordt bij een geconstateerde overtreding:

1. de gevolgen van de bevinding voor het milieu, veiligheid, gezondheid en/of maatschappelijke relevantie:
   a) vrijwel nihil; of
   b) beperkt; of

   c) van belang - er is sprake van aanmerkelijk risico dat de bevinding maatschappelijke onrust geeft en/of doden of gewonden (mens èn dier) tot gevolg heeft; of
   d) aanzienlijk, dreigend en/of onomkeerbaar - onder andere het geval als de overtreding maatschappelijke onrust en/of doden of gewonden (mens èn dier) tot gevolg heeft.
2. het gedrag van de overtreder (gedragsprofiel, zie ook paragraaf 2.4). Daarbij kijkt de inspecteur verder dan de bevinding op zich en neemt hij diens gedrag en toezicht- en handhavinghistorie mee in beschouwing.
   a) goedwillend, doorgaans pro-actief en geneigd om de regels te volgen, de bevinding is het gevolg van onbedoeld handelen; of
   b) neemt het niet zo nauw met het algemeen belang, heeft een onverschillige houding, de bevinding en de gevolgen van zijn handelen laten hem koud; of
   c) is opportunistisch en calculerend, er is sprake van het bewust belemmeren van controlerenden, er is sprake van mogelijkheidsbewustzijn, maar de gevolgen van het handelen worden op de koop toe genomen, bewust risico nemend, recidive; of
   d) is crimineel of maakt deel uit van een criminele organisatie, houdt zich bezig met fraude, oplichting of witwassen.

Als de inspecteur niet in staat is om het gedrag van de overtreder te typeren, bijvoorbeeld bij gebrek aan historische informatie, dan is typering a) (goedwillend) het uitgangspunt.

Beide variabelen bepalen of alleen bestuursrechtelijk (lichte segmenten), alleen strafrechtelijk (donkere segmenten) of in een combinatie van beide (middensegmenten). Onderstaande interventiematrix visualiseert dit.



Figuur 7: interventiematrix

Door verzwarende of verzachtende argumenten kan een verschuiving van het instrumentarium plaatsvinden. Bij verzachtende argumenten wordt de in de interventiematrix gepositioneerde bevinding één segment naar links en vervolgens één segment naar onder verplaatst en andersom bij verzwarende argumenten. Stapeling van argumenten levert slechts één verschuiving horizontaal, verticaal of diagonaal op.

In lijn met de landelijke handhavingsstrategie kunnen de volgende argumenten verzwarend werken:

1. De overtreder heeft door zijn handelen financieel voordeel behaald of het behalen van financieel voordeel was het doel.
2. De overtreder is een maatschappelijk aansprekende of bekende (rechts)persoon met een voorbeeldfunctie.
3. Een financiele sanctie heeft vermoedelijk geen effect.

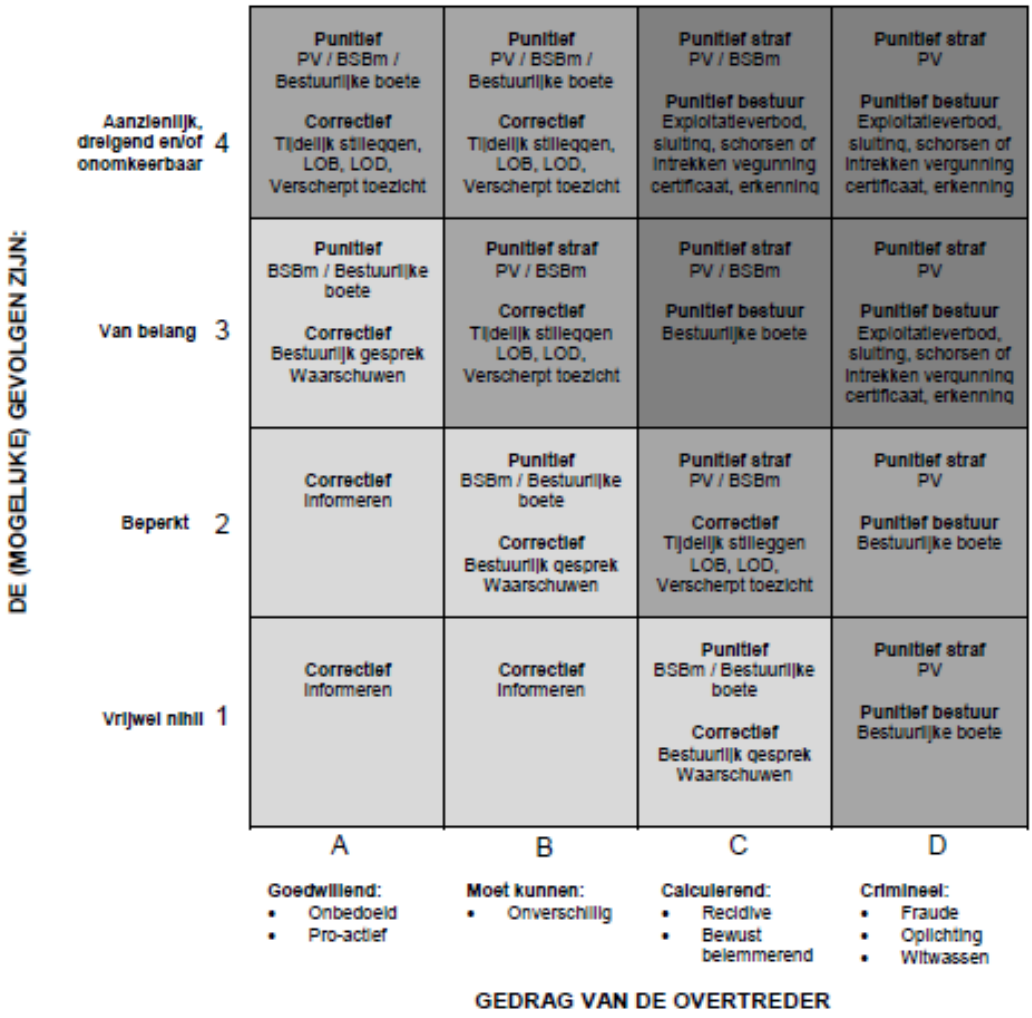
4. De overtreder heeft ook andere relevante handelingen gepleegd ter verhulling van de feiten, zoals valsheid in geschrifte, corruptie of witwassen.
5. De overtreder werd ondersteund door een deskundige derde.
6. Het doel van de handhaving ligt bij het onder de aandacht brengen van het belang van een bepaalde norm bij de branche of een breder publiek (normbevestiging).
7. Door strafrechtelijk optreden met toepassing van opsporingsbevoegdheden kan meer toereikend zijn om de waarheid boven tafel te brengen.

In aanvulling op de landelijke handhavingsstrategie kunnen de volgende argumenten verzachtend zijn:

1. De overtreder heeft door zijn handelen al een ander (dan gesanctioneerd) financieel nadeel behaald.
2. De overtreder heeft al adequate maatregelen genomen om dergelijke voorvallen in de toekomst te voorkomen.
3. Volledige legalisatie van de handeling is een redelijke mogelijkheid.

Overleg met het OM vindt in ieder geval plaats indien een overtreding wordt geconstateerd in de middensegmenten (A4, B3, B4, C2, D1, D2), donkere segmenten (C3, C4, D3, D4) en/of een van de verzwarende argumenten is van toepassing.

Na positionering van de overtreding in de interventiematrix kan (al dan niet in overleg met het OM) de bijbehorende interventie worden bepaald. In onderstaande versie van de interventiematrix is per situatie de eerste insteek voor sanctioneren opgenomen. De inspecteur kiest voor de minst zware van de (in het betreffende segment van de interventiematrix) opgenomen interventies, tenzij de inspecteur motiveert dat een andere interventie binnen het segment in de betreffende situatie passender is.



Figuur 8: interventiematrix met, per situatie, de insteek voor sanctioneren

De inspecteur zet de betreffende interventie in totdat sprake is van naleving. Als naleving binnen de door de inspecteur bepaalde termijn uitblijft, pakt de inspecteur direct door. Dit doet hij door middel van het inzetten van een zwaardere interventie uit hetzelfde segment van de interventiematrix, tenzij de inspecteur motiveert dat een zwaardere interventie uit een ander segment van de interventiematrix (c.q. een interventie van een bovenliggende sport van de interventieladder) in de betreffende situatie passender is.

In aanvulling op de landelijke handhavingsstrategie Wabo is in de landelijke handhavingsstrategie Brzo 1999 beschreven voor welke categorie overtredingen bij Brzo 1999 inrichtingen welke sancties worden toegepast. Dit is verwoord in onderstaande tabel.

Categorie	Sanctie	Sanctie na hercontrole	Toezichthouder
Versie tabel 28/11/2012			
onmiddellijke dreiging	stillegging (art.28 Arbowet) + proces verbaal	bij negeren PV (misdrijf), eventueel bestuursdwang en eventueel inschakelen FP	Inspectie SZW
	bestuursdwang (art.122 Provinciewet, art.125 Gemeentewet) + aangifte	N.v.t.	Wabo bevoegd gezag/veiligheidsregio
geen onmiddellijke dreiging	exploitatieverbod onder last onder dwangsom+ proces-verbaal	bij negeren: verbeuren dwangsom bestuursdwang en eventueel inschakelen FP	Inspectie SZW
	bestuurlijke boete + zo nodig last onder dwangsom (of bestuursdwang)	verhoogde boete verbeuren dwangsom bestuursdwang inschakelen FP	Inspectie SZW
	eis ter naleving (art. 27 Arbowet) of waarschuwing	bestuurlijke boete en zo nodig dwangsom (of bestuursdwang)	Inspectie SZW
	dwangsom	Inning en/of verhogen dwangsom + PV	Wabo bevoegd gezag/veiligheidsregio
	bestuurlijk strafbeschikking	dwangsom	Wabo bevoegd gezag/veiligheidsregio
Zeer geringe dreiging	waarschuwingsbrief	dwangsom	Wabo bevoegd gezag/veiligheidsregio
	eis ter naleving (art. 27 Arbowet) of waarschuwing	bestuurlijke boete	Inspectie SZW

Figuur 9: sancties per categorie overtreding bij Brzo 1999 inrichtingen

De doorlopen stappen en genomen beslissingen worden verifieerbaar en transparant schriftelijk vastgelegd, zodanig dat hieruit blijkt dat is voldaan aan het motiveringsbeginsel, het zorgvuldigheidsbeginsel, het verbod van willekeur en het verbod van misbruik van bevoegdheid.

7.5 Hersteltermijnen

De hersteltermijnen worden per geval bepaald in overeenstemming met het risico voor werknemers, milieu en omwonenden. Gekozen dient te worden voor de kortst mogelijke termijn. Indien de technisch uitvoerbare termijn niet acceptabel is in verband met de (potentiële) risico's, dan dient de activiteit te worden beëindigd, dan wel dienen direct aanvullende (nood) maatregelen te worden getroffen totdat naleving is gegarandeerd. De snelst mogelijke uitvoerbare correctie door het bedrijf hoeft dus niet maatgevend te zijn voor de te verlenen hersteltermijn.

De volgende punten zijn van invloed op de hersteltermijn:

- Proportionaliteit: wanneer kan het bedrijf / de persoon binnen de kortst mogelijke termijn de overtreding ongedaan hebben gemaakt?
- Bij herhaling van de overtreding zal een kortere hersteltermijn en een zwaardere sanctie worden toegepast.

- Naleefgedrag (positief of negatief) zoals blijkt uit toezicht- en nalevinginformatie.
- De mogelijkheid van het bedrijf / de persoon om zichzelf te corrigeren.

7.6 Hoogte van de dwangsom

Als bevoegd gezag kan de provincie de hoogte van de dwangsommen bepalen. Deze dient in redelijke verhouding te staan tot de zwaarte van het geschonden belang en de beoogde werking van het opleggen van de dwangsom. In de beschikking wordt ook het maximumbedrag bepaald. Als dit bedrag is bereikt wordt geen dwangsom meer verbeurd.

De hoogte van de dwangsom wordt per geval bepaald, waarbij effectiviteit en evenredigheid in de afweging dienen te worden betrokken. De relevante hierbij te betrekken factoren zijn:

- De aard en de ernst van de overtreding.
- De potentiële schade (voor de leefomgeving).
- Het met de overtreding behaalde financiële voordeel.
- De financiële positie van het bedrijf.
- De kosten die moeten worden gemaakt om de overtreding ongedaan te maken.

In ieder geval moet het bedrag aanzienlijk hoger zijn, dan het economisch voordeel dat met de overtreding wordt behaald. Het moet aantrekkelijker zijn de overtreding ongedaan te maken dan de dwangsom te betalen.

7.7 Optreden tegen de eigen organisatie en tegen andere overheden

Uitgangspunt van deze sanctiestrategie is dat op overtredingen van overheden inhoudelijk eenzelfde reactie volgt als op overtredingen van burgers en bedrijven.

Overtredingen, begaan door (diensten of gelieerde instellingen van) de eigen organisatie worden door de toezichthouder gemeld aan de bestuurlijke portefeuillehouder(s) en aan de directeur van de betrokken dienst die de overtreding heeft begaan. Openheid wordt gewaarborgd door het rapport van de overtreding op de agenda van Gedeputeerde Staten te zetten en te bespreken.

7.8 Onderscheid in kleursporen

De provincie en de RUD's hanteren bij bedrijfsgerichte activiteiten (grijze en rode kleurspoor) primair bestuurlijke instrumenten en aanvullend het strafrecht. Bij overtredingen door industrie blijkt dat de strafrechtelijke handhaving in de praktijk vaak niet effectief is, omdat de hoogte van de boetes niet afschrikwekkend is. Dit is ook in lijn met de landelijke handhavingsstrategie Brzo 1999: zoveel mogelijk via het bestuursrecht optreden en strafrecht als ultimum remedium in te zetten tenzij direct al blijkt dat het bestuursrecht te beperkte mogelijkheden biedt om bestraffend op te treden. Dan worden beide pijlers complementair ingezet. In de landelijke handhavingsstrategie Brzo 1999 is bepaald welke toezichtorganisatie het voortouw neemt bij de handhaving van overtredingen bij Brzo 1999 inrichtingen en welke sanctiemiddelen daarbij worden ingezet.

Bij vrije velddelicten (vooral Flora- en Faunawet) is het strafrecht leidend, omdat bij deze overtredingen schade aan milieu en natuur meestal al heeft plaatsgevonden. Van voorkomen of herstellen van schade (waarop het bestuursrecht zich met name richt) is dan geen sprake meer; er resteert alleen nog straffen. Gezien het punitieve karakter (schade is al toegebracht), de aard van de delicten (vrije veld, soms eenmalig) en de beperkte volgbaarheid van overtreders (veelal geen locatiegebonden overtreders) is bestuursrechtelijke handhaving bij veel van de feiten vaak geen alternatief of kan strafrechtelijke handhaving aanvullend op het bestuursrecht worden ingezet.

De provincie zet de bestuurlijke strafbeschikking milieu (BSBm) primair in binnen de werkvelden badinrichtingen / zwemgelegenheden, vuurwerk, WKO/aardkundige monumenten, Boswet, Natuurbeschermingswet 1998 en Flora en faunawet als handhavingsinstrument. Met uitzondering van de Boswet en vuurwerkbesluit kan voor deze werkvelden ook een bestuursrechtelijk spoor worden gevolgd. Voor het werkveld van de Boswet kan alleen strafrechtelijk (PV of BSBm) worden opgetreden; de Boswet kent immers geen (bestuursrechtelijke) toezichthouders. In het vuurwerkbesluit en de daarop geldende regeling is specifiek het BSBm als handhavingsinstrument opgenomen. Bestuursrechtelijk optreden blijkt binnen dit werkveld vrijwel niet mogelijk, omdat de evenementen waarop het toezicht wordt gehouden vaak eenmalig van aard zijn.

8 Tot slot

De nieuwe nalevingstrategie heeft, ten opzichte van de nalevingsstrategie 2010-2013, een aantal implicaties voor het beleid en de organisatie. Samengevat zijn deze als volgt:

- De wijze van sanctioneren wordt meer dan voorheen afhankelijk van het gedrag van de overtreder. Dit vereist een goed zicht op het algemeen (naleef)gedrag van de overtreder en het motief van de overtreder. Daarbij is vooral het (naleef)gedrag van de overtreder in het verleden bepalend. Dit vereist een verbeterde registratie van gedragsprofielen uit bronnen van de provincie en waar mogelijk van derden.
- Naast het gedragsprofiel van de onder toezicht staande is actueel inzicht in het risicoprofiel op het niveau van het individuele bedrijf/persoon noodzakelijk. Daardoor kan risico gestuurd worden geprioriteerd. Ook dit vereist een investering in registratie en gebruik van de gegevens uit deze registraties. Bijvoorbeeld ten aanzien van de opgelegde sancties en motivering.
- De Bestuurlijke strafbeschikking milieu (BSBm) wordt ingezet als aanvullend (voor de bestuursrechtelijke handhaving) en vervangend (voor het proces verbaal) handhavingsinstrument. Dit in lijn met het eerdere besluit van het college van GS. De verwachte tijdwinst en de verwachte winst ten aanzien van het naleefgedrag die met de toepassing van de BSBm gerealiseerd kan worden (aanvullend op de inzet van de bestaande handhavingsinstrumenten) compenseert voldoende de benodigde investeringen.
- De RUD's hebben de kennis in huis van het gebied en haar activiteiten en inrichtingen. Ook hebben de RUD's goed zicht op de problemen en risico's en welke instrumenten uit deze nalevingsstrategie het meest effectief ingezet kunnen worden. In de HUP's op RUD niveau dient een doorvertaling gemaakt te worden van deze strategie naar de toezichtarrangementen (per doelgroep). Ditzelfde geldt ook voor het uitvoeringsprogramma dat door de provincie wordt gemaakt voor de taken die niet zijn overgedragen aan de RUD's.

1.1. Bijlage - Wetgeving waarop strategie van toepassing is

Grijze kleurspoor

- Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (o.a. milieuactiviteiten)
- Wet milieubeheer
- Wet bodembescherming (bodemsaneringen, grondverzet verontreinigde
- grond, gesloten stortplaatsen, infiltratie)
- Wet Bodembescherming, Lozingsbesluit
- Besluit Bodemkwaliteit
- Wet inzake luchtverontreiniging
- Wet geluidhinder
- Wet milieugevaarlijke stoffen wordt Europese verordening REACH (Registratie, Evaluatie, Autorisatie en beperking van CHemische stoffen)
- Besluit en Regeling Algemene Regels Inrichtingen Milieubeheer (Activiteitenbesluit)
- Besluit risico's zware ongevallen 1999
- Besluit externe veiligheid inrichtingen milieubeheer (IND)
- Provinciale Milieu Verordening
- Vuurwerkbesluit

Blauwe kleurspoor

- Wet hygiëne en veiligheid badinrichtingen en zwemgelegenheden, op te volgen door de Zwemwaterwet
- Grondwaterwet (grondwateronttrekking, warmte- koudeopslag)
- Waterverordening Noord-Holland
- Waterwet

Groene kleurspoor

- Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (o.a. flora en fauna en natuurbescherming)
- Natuurbeschermingswet 1998
- Natuurschoonwet
- Flora- en faunawet
- Verordening vrijstellingen Flora- en faunawet Noord-Holland 2009
- Boswet
- Landschapsverordening Noord-Holland 2010
- Natuurschoonwet
- Ontgrondingenwet
- Ontgrondingenverordening Noord-Holland 2010

Paarse kleurspoor

- Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (o.a. aanleg wegen, inritten)
- Regelgeving voor provinciale wegen en vaarwegen, zoals Scheepvaartverkeerswet, Ligplaatsbesluit, Wegenwet
- Wet luchtvaart; regelgeving Burger en Militaire Luchthavens

Rode kleurspoor

- Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (o.a. bouwen, slopen, monumenten en ruimtelijke ordening)
- Provinciale monumentenverordening

Haarlem, 29 januari 2019.

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland

A.Th.H. van Dijk, voorzitter.

R.M. Bergkamp, provinciesecretaris

Uitgegeven op *

Namens Gedeputeerde Staten van Noord-Holland

R.M. Bergkamp, provinciesecretaris

Provincie Noord-Holland

POSTBUS 3007 | 2001 DA HAARLEM

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

INGEKOMEN - 1 FEB. 2019

Gedeputeerde Staten
Uw contactpersoon
mw. C.M. Vleerbos
BEL/RO
Telefoonnummer 0235143961
vleerbosc@noord-holland.nl

Verzenddatum
- 1 FEB. 2019

Kenmerk
1090004/1172750

Uw kenmerk

Betreft: beantwoording Prealabele vraag ontwikkeling Natuurhaven Muiderport

Geachte leden,

Ter uitvoering van art. 167, tweede lid, van de Provinciewet (inzake de actieve informatieplicht) brengen wij u het volgende besluit van ons college ter kennis; beantwoording brief over de ontwikkeling Natuurhaven Muiderport.

De gemeente Gooise Meren heeft een vraag gesteld over de haalbaarheid van het project Muiderport. Dit project betreft de aanleg van een natuurhaven. De locatie van het project ligt binnen de Stelling van Amsterdam en valt onder de Wet natuurbescherming.

Het advies is om het plan Natuurhaven Muiderport niet verder te ontwikkelen om de volgende redenen.

- De locatie is gelegen in UNESCO Werelderfgoed; het plan draagt niet bij aan het behoud of versterking van de kernkwaliteiten van dit erfgoed met uitzonderlijke universele waarde.
- De onderbouwing van nieuwe stedelijke ontwikkeling ontbreekt.
- De regionale afstemming ontbreekt.
- Het is niet duidelijk of het plan gelet op de Wet natuurbescherming uitvoerbaar is.
- De verkeersafwikkeling is onvoldoende uitgewerkt.

Hoogachtend,

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,

plv. griffier/secretaris

R.M. Beerkamp

voorzitter

A.Th.H. van Dijk

Bijlage:: Brief aan de gemeente Gooise Meren

Postbus 3007
2001 DA Haarlem
Telefoon (023) 514 3143
Fax (023) 514 3030

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

Provincie Noord-Holland

INGEKOMEN - 8 FEB. 2019

POSTBUS 3007 | 2001 DA HAARLEM

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

Gedeputeerde Staten
Uw contactpersoon
dhr. P. Graven
BEL/REE

Telefoonnummer +31235144606
gravenp@noord-holland.nl

Verzenddatum

- 8 FEB. 2019

Kenmerk
1010392/1155072

Uw kenmerk

Betreft: concept Gebiedsplan Wieringermeer

Geachte leden,

Ter uitvoering van art. 167, tweede lid, van de Provinciewet (inzake de actieve informatieplicht) brengen wij u het volgende besluit van ons college ter kennis:

Besluit

In onze vergadering van 5 februari 2019 hebben wij kennis genomen van het concept Gebiedsplan Wieringermeer en hebben wij besloten de gemeente Hollands Kroon per brief te informeren dat we ons herkennen in de inhoud van het plan met inachtneming van het provinciale ruimtelijke en financiële beleid.

Toelichting

De provincie Noord-Holland, het Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier en de gemeente Hollands Kroon hebben samen geschreven aan een concept Gebiedsplan Wieringermeer en zijn tot een gezamenlijk kader gekomen waarin diverse beleidsvelden integraal zijn meegenomen. Het is een kader om gezamenlijk ontwikkelingen in de Wieringermeer te wegen aan de hand van ontwikkelprincipes. Met name grootschalige ontwikkelingen zoals hyperscale datacenters in relatie tot andere belangen in deze polder zijn de aanleiding geweest om deze unieke samenwerking te starten.

De gemeente zal dit concept Gebiedsplan Wieringermeer vaststellen waarbij het juridisch nog de vorm zal krijgen van een structuurvisie onder de Wet ruimtelijke ordening (Wro). Hiermee is het voor de gemeente Hollands Kroon zelfbindend. Het is daarbij een uitwerking en aanvulling op de Omgevingsvisie 'Ruimte voor elkaar' van de Gemeente Hollands Kroon. Het concept gebiedsplan past binnen de provinciale Omgevingsvisie Noord-Holland 2050, de Provinciale Ruimtelijke Verordening (PRV) en de Leidraad landschap en cultuurhistorie.

Postbus 3007
2001 DA Haarlem
Telefoon (023) 514 3143

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

Om de gezamenlijke inspanning recht te doen en de samenwerking te borgen zullen de drie partijen een bestuursakkoord sluiten.

Wij hopen u hiermee voldoende geïnformeerd te hebben.

Hoogachtend,

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,

provinciesecretaris

R.M. Bergkamp

voorzitter

A.Th.H. van Dijk

Provincie Noord-Holland

POSTBUS 3007 | 2001 DA HAARLEM

TenneT TSO bv
De heer R. Kuik
Postbus 718
6800 AS Arnhem

INGEKOMEN 13 FEB. 2019

Gedeputeerde Staten
Uw contactpersoon
mw. M.A. Kamps
BEL/IOT
Telefoonnummer +31235143993
kampsm@noord-holland.nl

Verzenddatum
13 FEB. 2019
Kenmerk
1169305/1173270

Uw kenmerk
PU AM 2018-282

Betreft: Verzoek aan provincie m.b.t. netverzwaring Beverwijk-Oterleek

Geachte heer Kuik,

U heeft de provincie Noord-Holland in september 2018 verzocht een Provinciaal Inpassings Plan (PIP) voor te bereiden voor de ruimtelijke inpassing van energie-infrastructuur ten behoeve van de benodigde netverzwaring Beverwijk – Oterleek. Het betreft een 150 kV-verbinding die uiterlijk in 2023/Q4 gerealiseerd moet zijn. Ook vraagt u of de provincie van mening is dat dit project van provinciaal belang is of niet.

Naar aanleiding van uw verzoek heeft provincie Noord-Holland onderzocht of een PIP wenselijk wordt geacht. Uit dit onderzoek komt naar voren dat het wenselijk wordt geacht dat de provincie niet alleen het juridisch spoor van een PIP bewandelt, maar ook daadwerkelijk regie voert op de voorbereiding van het PIP.
Het feit dat er negen gemeenten in het zoekgebied liggen, maakt de ruimtelijke inpassing van het elektriciteitsnet een activiteit van regionaal belang zoals genoemd in paragraaf 3.3 van de Structuurvisie Noord-Holland 2040. De provincie voert dan de regie over de integratie van ruimtelijke opgaven van bovenlokaal belang (paragraaf 7.1), en heeft hierbij in dit geval de keuze tussen het stimuleren van de samenwerking tussen gemeenten en het zelf doorlopen van een PIP-procedure. Het doorlopen van een PIP-procedure zal naar verwachting leiden tot versnelling ten opzichte van andere procedures (wat van belang is voor de energietransitie en het benutten van economische kansen) en tot betere ruimtelijke inpassing en bescherming van bovenlokale belangen door regievoering op de tracékeuze.

Alvorens tot een principebesluit te komen, willen wij een bestuurlijk overleg houden met de gemeenten in het zoekgebied. In beginsel

Postbus 3007
2001 DA Haarlem
Telefoon (023) 514 3143

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

kunnen zij ervoor kiezen om zelf de benodigde bestemmingsplanprocedures te volgen. Gezien het feit dat dit om het grondgebied van meerdere gemeenten gaat, is coördinatie van die procedures dan aan de orde. Wij zullen de gemeenten voorstellen dat de provincie die coördinatie door middel van het voeren van een PIP op zich neemt en de gemeenten daarmee ontlast. Ook kan dan geïnventariseerd worden welke gemeentelijke belangen een rol spelen en of er eventuele bezwaren zijn, om deze bezwaren zoveel als mogelijk weg te nemen.

De uitkomsten van dit bestuurlijk overleg zullen vervolgens worden vastgesteld en worden meegenomen bij de afweging in het door ons te nemen besluit, dat is voorzien voor september.

Hoogachtend,
Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,

provinciesecretaris
R.M. Bergkamp

voorzitter
A.Th.H. van Dijk

Provincie Noord-Holland

POSTBUS 3007 | 2001 DA HAARLEM

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

INGEKOMEN 13 FEB. 2019

Gedeputeerde Staten

Uw contactpersoon

dhr. D.A. Reumkens

BEL/REE

Telefoonnummer

reumkensd@noord-holland.nl

Verzenddatum

13 FEB. 2019

Kenmerk

1167828/1167883

Uw kenmerk

Betreft: 2e openstelling POP3 verplaatsingsregeling glastuinbouwbedrijven

Geachte leden,

Ter uitvoering van art. 167, tweede lid, van de Provinciewet (inzake de actieve informatieplicht) brengen wij u het volgende besluit van ons college ter kennis.

Op 12 februari jl. hebben wij het volgende besloten:

1. de uitvoeringsregeling POP3 te wijzigen conform bijgaand wijzigingsbesluit;
2. het openstellingsbesluit voor verplaatsing van glastuinbouwbedrijven POP3 vast te stellen en het subsidieplafond te bepalen op € 4.000.000,00;
3. besluiten 1en 2 en te publiceren in het Provinciaal blad;
4. PS te informeren middels bijgevoegde brief.

Toelichting

Besluit 1: Uitvoeringsregeling POP3
In het convenant voor het POP3 (Plattelandsontwikkelingsprogramma) tussen rijk en provincies, is afgesproken dat provincies één uniforme POP3-modelregeling hanteren. Voor ons is dat de Uitvoeringsregeling POP3 subsidies Noord-Holland. Deze is op 10 november 2015 vastgesteld. In verband met nieuwe inzichten en regelgeving wordt deze regeling periodiek gewijzigd. Op 12 februari jl. hebben wij opnieuw een aantal wijzigingen vastgesteld. Deze wijzigingen zijn vooral juridisch-technisch van aard om te voldoen aan Europese regelgeving voor POP3. De wijzigingsvoorstellen zijn landelijk opgesteld en getoetst aan de Europese verordeningen voor het POP3. De wijzigingen zijn voor alle provincies gelijk en worden door alle 12 provincies overgenomen in hun provinciale POP-regelingen. Wij sturen via het openstellingsbesluit, zoals bij besluit 2, binnen de reikwijdte van deze uitvoeringsregeling. Deze sturing betreft met name de selectiecriteria, subsidiabele activiteiten en uiteraard het subsidieplafond.

Postbus 3007
2001 DA Haarlem
Telefoon (023) 514 3143

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

Besluit 2: openstellingbesluit bedrijfsverplaatsing glastuinbouw en bepaling van het subsidieplafond op € 4.000.000,-.
Op 18 april 2017 hebben wij uw Staten geïnformeerd over de eerste openstelling van de POP3 verplaatsingsregeling voor de glastuinbouw in Noord-Holland (934242-935259). De eerste openstelling vond plaats in de periode van 3 mei 2017 tot en met 28 februari 2018. Het subsidieplafond was € 9,3 mln. Er zijn daarbij 9 aanvragen ingediend, waarvan er 3 zijn afgewezen. Totaal is er aan subsidie € 4.440.940,00 (50% EU en 50% TWIN-H) verleend voor 6 aanvragen. Er was daarmee sprake van onderuitputting.

Het Ontwikkelingsbedrijf Noord-Holland Noord en de Greenports in onze provincie hebben aangegeven dat zij kansen zien voor nieuwe bedrijfsverplaatsingen. Wij hebben mede daarom besloten om de regeling opnieuw open te stellen en het subsidieplafond te bepalen op € 4.000.000,00 (50% EU en 50% TWIN-H). De openstellingsperiode is van 25 februari tot en met 2 mei 2019.

De regeling kent een tenderprocedure. De selectiecriteria zijn vrijwel ongewijzigd ten opzichte van de eerste openstelling. Het te behalen aantal punten wordt met name bepaald door:

- het glastuinbouwconcentratiegebied waar de bedrijfsverplaatsing naar toe gaat: de hoogste waardering wordt gegeven aan verplaatsing in de Greenport Aalsmeer, vervolgens Alton, Grootslag en Agriport;
- het effect van de verplaatsing op energieverbruik, milieu, landschap en landbouwstructuur: het kan daarbij gaan om de locatie waar het glas verdwijnt evenals de nieuwe locatie.

Ook bedrijven binnen de Greenport Aalsmeer, die vanuit het Zuid-Hollandse deel verplaatsen naar het grondgebied van Noord-Holland komen in aanmerking - temeer omdat er alleen subsidie wordt verleend voor de nieuwbouw.

Andere essenties uit de regeling zijn dat:
- subsidie alleen wordt verleend voor de te realiseren glastuinbouw op de nieuwe locatie;
- subsidie niet kan worden verkregen voor sloop- en saneringskosten (dit kan niet binnen het POP);
- de maximale subsidie bepaald wordt door het areaal glas dat wordt afgebroken, te vermenigvuldigen met factor van € 30,- per m^2 te saneren glas; hiermee sturen we met de regeling dat er tegenover de subsidie voor de nieuwbouw ook een evenredig areaal glas elders wordt gesloopt;
- de minimale subsidie €250.000,- is en de maximale subsidie €1.000.000,-. De ondergrens is om te voorkomen dat er veel kleine projecten worden ingediend waardoor de uitvoeringskosten van de Rijksdienst voor Ondernemend Nederland voor de regeling onevenredig hoog worden.

In de toelichting op het openstellingsbesluit wordt uitgebreid ingegaan op de beleidsmatige context en de motivatie voor de selectiecriteria.

Een volgende openstelling in het kader van het POP3 is voorzien in december 2019, en betreft de regeling Jonge Landbouwers.

Hoogachtend,

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,

provinciesecretaris
R.M. Bergkamp

voorzitter
A.Th.H. van Dijk

Provincie Noord-Holland

POSTBUS 3007 | 2001 DA HAARLEM

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

INGEKOMEN 21 DEC. 2018

Gedeputeerde Staten
Uw contactpersoon
dhr. M.G. Wezenberg
BEL/RO

Telefoonnummer +31235144393
wezenbergm@noord-holland.nl

Verzenddatum
21 DEC. 2018

Kenmerk
1154674/1154682

Uw kenmerk

Betreft: Aanpak huisvesting buitenlandse werknemers Noord-Holland Noord

Geachte leden,

Ter uitvoering van art. 167, tweede lid, van de Provinciewet (inzake de actieve informatieplicht) zenden wij u het volgende toe:

1) Concept Plan van Aanpak 'Huisvesting buitenlandse werknemers Noord-Holland Noord';
2) Rapport 'De kwalitatieve vraag naar huisvesting buitenlandse werknemers in De Kop van Noord-Holland / regio Noord-Holland Noord in beeld'.

Wij willen u hiermee informeren over de wijze waarop de regio Noord-Holland Noord de opgave van huisvesting van buitenlandse werknemers oppakt in samenwerking met de provincie. De regio heeft daarbij de trekkersrol, de provincie een stimulerende en faciliterende rol.

Buitenlandse werknemers zijn van economisch belang
Buitenlandse werknemers zijn van groot belang voor de economie van Noord-Holland Noord. Het economisch belang van een goede huisvesting voor deze arbeidskrachten is zeer groot. Een goede huisvesting is steeds meer noodzakelijk, omdat ook andere landen met ons land concurreren om deze arbeidskrachten. De huisvesting is echter niet op orde. In welke mate er een tekort is aan goede huisvesting, kwantitatief en kwalitatief, is niet duidelijk.

Stuurgroep De Kop en Opmeer
Om die reden werken sinds 2017 de gemeenten in de Kop van Noord-Holland, Opmeer en provincie Noord-Holland, met ondersteuning vanuit het Ontwikkelingsbedrijf Noord-Holland Noord, aan het verkrijgen van een beter inzicht in de problematiek rondom de huisvesting van buitenlandse werknemers. Dat heeft intussen

Postbus 3007
2001 DA Haarlem
Telefoon (023) 514 3143

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

geleid tot een beter beeld van de kwantitatieve en kwalitatieve behoefte in de betrokken gemeenten[1].

Kwantitatieve behoefte De Kop en Opmeer
Uit de globale cijfers van het onderzoeksrapport van het adviesbureau Conclusr blijkt dat 6600 buitenlandse werknemers in de Kop en Opmeer werken en wonen. Er zijn 3500 plekken vergund. Dat betekent dat er sprake is van 3100 niet-vergunde plekken. Deels kunnen die worden vergund, maar de verwachting is dat een (groot) aantal niet is te vergunnen en daar zijn nieuwe locaties voor nodig.

Kwalitatieve vraag naar huisvesting
Het onderzoek van Conclusr heeft de kwantitatieve behoefte in voldoende mate in beeld gebracht. Echter, als het gaat om de kwalitatieve behoefte van buitenlandse werknemers is er slechts een minimaal inzicht gekomen. Vanuit regionaal-economische concurrentie overwegingen is er dan ook behoefte om meer zicht en grip te krijgen op de benodigde (minimale) woon- en verblijfskwaliteit, die voorziet in de behoeften van de buitenlandse werknemers. Om die reden heeft het Expertisecentrum Flexwonen een verdiepingsslag gemaakt naar de kwalitatieve vraag naar huisvesting van buitenlandse werknemers[2].

Uit dit onderzoek naar de woonbehoeften van de tijdelijke werknemers komt naar voren dat de meesten van hen behoefte hebben aan meer kwaliteit en privacy dan zij nu in veel gevallen hebben. Dat betekent maximaal 2 personen op een kwalitatief goede kamer, bij voorkeur 1. Daarnaast hebben zij behoefte aan (snel) internet en, bij grootschalige voorzieningen buiten dorpen en steden, mogelijkheden om te sporten en een winkel.

Integrale blik en totaalaanpak is noodzakelijk
De huisvesting van buitenlandse werknemers is een opgave die nauwe samenhang vertoont met de dossiers aangaande regionale economie, wonen, landbouw, verblijfsrecreatie, voorzieningen, leegstand, handhaving, registratie, openbare orde & veiligheid en participatie en integratie. Reden genoeg om te komen tot een integrale benadering en totaalaanpak, waarbij er wordt gekeken naar structurele oplossingen op het niveau van de regio Noord-Holland Noord (NHN).

---

[1] Onderzoek 'Huisvesting buitenlandse werknemers in De Kop van Noord-Holland en Opmeer, inzicht in de kwantitatieve en kwalitatieve behoeften, Conclusr, februari 2018

[2] Rapport 'De kwalitatieve vraag naar huisvesting buitenlandse werknemers in De Kop van Noord-Holland / regio Noord-Holland Noord in beeld', Expertisecentrum Flexwonen, november 2018

Plan van Aanpak 'Huisvesting buitenlandse werknemers NHN'
In het Bestuurlijk Afstemmingsoverleg Noord-Holland Noord (BAO) van 4 oktober 2018 is aan het Ontwikkelingsbedrijf Noord-Holland Noord gevraagd om een Plan van Aanpak op te stellen voor het BAO van 7 december 2018.

De Stuurgroep 'Huisvesting buitenlandse werknemers De Kop en Opmeer' heeft op 21 november 2018 met het concept Plan van Aanpak ingestemd.
In het BAO van 7 december 2018 hebben de bestuurlijke vertegenwoordigers van Regio Alkmaar en Westfriesland ingestemd met het concept Plan van Aanpak. Het Plan van Aanpak is definitief als ook de gemeenteraden er mee instemmen.

Registratiesysteem
Een gezamenlijke regionale aanpak is vereist, willen waterbedeffecten (verplaatsing naar andere delen van de regio) worden vermeden. Voor beleidsontwikkeling is de eerste stap registreren.
Werkgevers geven aan voorstander te zijn van slimmere en makkelijkere registratie. In de gemeente Westland in Zuid-Holland is een registratiesysteem ontwikkeld dat hierin voorziet, het Westlandse model. Het ministerie van Binnenlandse Zaken ondersteunt dit systeem.
De gemeenten Opmeer en Hollands Kroon zijn inmiddels begonnen met de registratie volgens het Westlandse model. De andere gemeenten starten hier begin 2019 mee.

Uniforme registratie van buitenlandse werknemers in de BRP (Basisregistratie Personen) moet leiden tot:
- het uitvoering geven aan de wettelijke taak;
- het verkrijgen van meer inzicht in het aantal buitenlandse werknemers en de panden waarin zij zijn gehuisvest;
- verbetering van de huisvesting waarbij voldaan dient te worden aan de huisvestingsnormen van de Stichting Normering Flexwonen (SNF-keurmerk);
- goede woon-en leefomstandigheden van de buitenlandse werknemers en verbetering van de rechtspositie van deze doelgroep;
- aanpak uitbuiting door huisjesmelkers en malafide werkgevers;
- financiële bijdrage uit het gemeentefonds, de gevestigde buitenlandse werknemers maken immers gebruik van de gemeentelijke voorzieningen.

Viewer
Voor een gerichte en integrale aanpak is het belangrijk om een goed inzicht te krijgen in vergunde plekken, niet-vergunde plekken, handhavingslocaties en potentiële locaties.
Hiervoor ontwikkelen de regio en de provincie een viewer voor intern gebruik waarop al deze locatiegegevens met betrekking tot de huisvesting van buitenlandse werknemers in de regio bij elkaar worden gebracht. Daardoor is er een betere afstemming tussen gemeenten mogelijk.

Draagvlak
Er moeten nog veel huisvestingsplekken worden vergund om er voor te zorgen dat er voldoende, zowel kwantitatief als kwalitatief, huisvesting is voor buitenlandse werknemers. Hierbij is een zorgvuldig participatieproces met alle belanghebbenden, zoals omwonenden, essentieel. De gemeenten zijn daarvoor eerstverantwoordelijk.

Hoogachtend,

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,

provinciesecretaris
R.M. Bergkamp

voorzitter
E. Post loco

2 bijlagen

1. Plan van Aanpak 'Huisvesting buitenlandse werknemers Noord-Holland Noord'
2. Rapport 'De kwalitatieve vraag naar huisvesting buitenlandse werknemers in De Kop van Noord-Holland / regio Noord-Holland Noord in beeld'

Plan van Aanpak

Onderwerp:	**Huisvesting buitenlandse werknemers in Noord-Holland Noord**
Aan:	BAO Noord-Holland Noord
Van:	Werkgroep huisvesting buitenlandse werknemers Kop/Opmeer
Datum:	22 november 2018
Status:	Concept
Bijlagen:	-

Inhoudsopgave

		Pagina
1.	Inleiding en aanleiding	1
2.	Opgave, urgentie en doel	3
3.	Plan van Aanpak	5
	3.1 Thema Huisvesting	5
	3.2 Thema Ruimtelijke Ordening en vergunningen	6
	3.3 Thema Registratie	7
	3.4 Thema Integratie en participatie	7
4.	Vervolgaanpak en randvoorwaarden	8
	4.1 Voorgestelde vervolgaanpak: aanstellen projectleider NHN	8
	4.2 Taak externe projectleider	8
	4.3 Organisatiestructuur	8
	4.4 Werkzaamheden werkgroep	9
	4.5 Communicatie	9
	4.6 Planning, tijdsinzet en kosten	9
5.	Personele inzet	10

CONCEPT

1. Inleiding en aanleiding

De economie in de regio Noord-Holland Noord draait op volle toeren. Bedrijven groeien, op de woningmarkt ontstaat serieuze krapte en de regio komt meer en meer in beeld als gunstige vestigingslocatie voor bedrijven vanuit de hele wereld. Een groot aantal bedrijven (in het bijzonder in de speerpuntsector agri) in onze regio kunnen ondertussen niet meer zonder de inzet van buitenlandse werknemers. En dat terwijl een goede huisvesting van deze waardevolle arbeidskrachten steeds nijpender begint te worden. Helder is dat het economische belang van een goede huisvesting voor deze arbeidskrachten voor onze regio zeer groot is.

Afgelopen anderhalf jaar hebben de gemeenten in de Kop van Noord-Holland, Opmeer en provincie Noord-Holland, met ondersteuning vanuit het Ontwikkelingsbedrijf NHN, gewerkt aan het verkrijgen van beter inzicht in de problematiek rondom de huisvesting van buitenlandse werknemers. Dat heeft intussen geleid tot een beter beeld van de kwantitatieve behoefte in de betrokken gemeenten en een workshop registratie/inschrijving (BRP) naar het Westlandse model voor alle gemeenten in NHN. Nader onderzoek naar de kwalitatieve behoeften van de buitenlandse werknemers in NHN loopt op dit moment en wordt binnenkort afgerond. In de bijlage is een overzicht opgenomen de bestuurlijke overleggen en afspraken die in de afgelopen periode zijn gemaakt en die mede aanleiding zijn voor een regionale integrale aanpak.

De huisvesting van buitenlandse werknemers is een complexe opgave die nauwe samenhang vertoont met de dossiers wonen, agri, handhaving, openbare orde& veiligheid, verblijfsrecreatie en het sociale domein. Het is duidelijk dat de problematiek zich niet beperkt tot de gemeenten die het nu hebben beetgepakt, maar over de grenzen heen gaat. Reden genoeg om nu te komen tot een integrale benadering waarbij er gekeken wordt naar structurele oplossingen op het niveau van de regio Noord-Holland Noord.

Tijdens een bestuurlijke bijeenkomst op 14 september 2018 is geconcludeerd dat de gemeenten in de Kop van Noord-Holland en Opmeer nu door zullen pakken op dit dossier en het registratiesysteem zoals ontwikkeld door de gemeente Westland nu uniform gaan invoeren. Daarbij is aangegeven dat het wenselijk is dat daarbij ook de andere gemeenten in NHN gaan aanhaken. Tijdens het BAO (Bestuurlijk afstemmingsoverleg NHN) van 4 oktober jl. heeft gedeputeerde Geldhof van provincie Noord-Holland alle gemeenten in Noord-Holland Noord nogmaals opgeroepen te komen tot integrale regionale afspraken en, om daartoe te komen, aan te haken bij het lopende proces in de Kop van Noord-Holland en Opmeer.

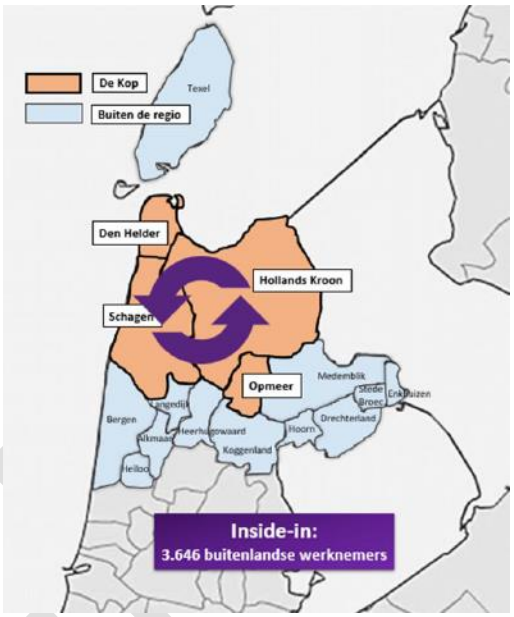
Er is afgesproken dat het Ontwikkelingsbedrijf NHN een voorzet maakt voor een regionaal plan van aanpak en dat in de bestaande ambtelijke werkgroep bespreekt. Het plan van aanpak zal worden geagendeerd in het komende bestuurlijke overleg Kop/Opmeer/provincie Noord-Holland en in het BAO van 7 december 2018.

CONCEPT

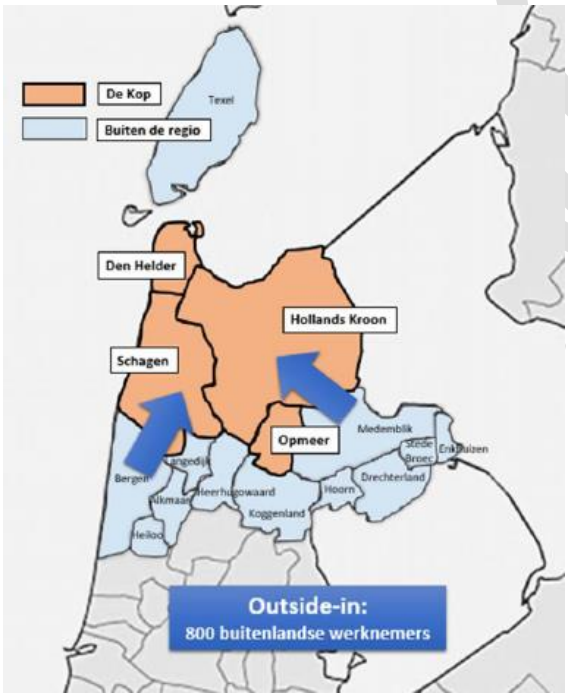
2. Opgave, urgentie en doel

De groeiende economie in Noord-Holland Noord vraagt om extra arbeidskrachten, die niet allemaal in de regio te vinden zijn. Om deze reden trekken ondernemers steeds vaker buitenlandse arbeidskrachten aan. Uit onderzoek in de Kop van Noord-Holland en gemeente Opmeer[1] blijkt dat er in dat gebied behoefte is aan circa 6.600 huisvestingsplaatsen voor buitenlandse werknemers, terwijl er momenteel maar circa 3.500 vergunde plaatsen bij de gemeenten bekend zijn.

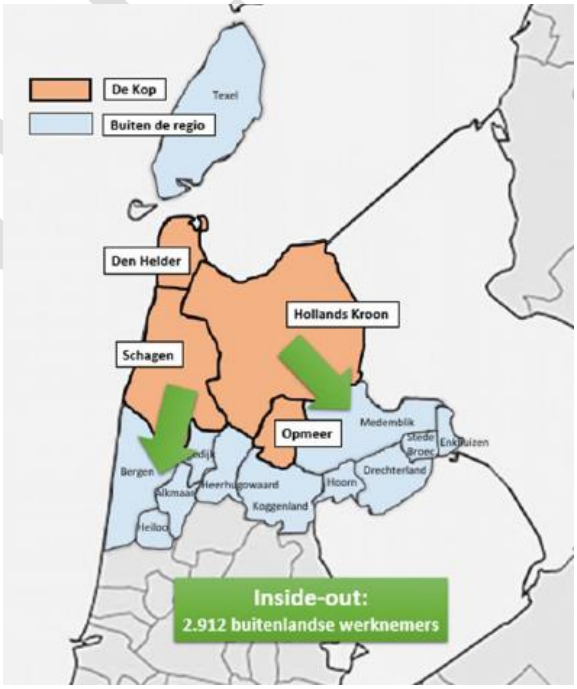
Dat vraagt alleen al in dit gebied dus om uitbreiding van de huisvestingscapaciteit van zo'n 3.100 plaatsen. De verwachting is dat het voor ongeveer 75% huisvesting voor short- en mid-stay verblijf (korte verblijfsduur, van enkele dagen tot maximaal 2 jaar) betreft. Opmerking hierbij is overigens dat er in het onderzoeksgebied meer werknemers verblijven dan dat er werken. Een deel van de huisvesting voorziet dus in de behoefte van werknemers die buiten het onderzoeksgebied werken. Het is aannemelijk dat het grootste deel van deze groep werkzaam is elders in NHN, dus in de Regio Alkmaar en West-Friesland.



Circa 3.646 buitenlandse werknemers verblijven en werken in het gebied



Circa 800 buitenlandse werknemers verblijven elders en werken in het gebied



Circa 2.900 buitenlandse werknemers verblijven in het gebied en werken buiten het gebied

[1] Onderzoek Huisvesting buitenlandse werknemers in De Kop van Noord-Holland en Opmeer, Inzicht in kwantitatieve en kwalitatieve behoeften, ConclusR, februari 2018

Het faciliteren van de kwantiteit kan alleen zorgvuldig plaatsvinden in relatie tot de kwalitatieve behoefte. Waar liggen de behoeften van de buitenlandse werknemers zelf en hoe kan daarin zoveel als mogelijk worden voorzien. Kwalitatief goede huisvesting is daarnaast ook een belangrijke secundaire arbeidsvoorwaarde en die is nodig, om zowel nationaal als internationaal te kunnen blijven concurreren. Immers, buitenlands werknemers hebben zowel door de groeiende economie in Nederland als bijvoorbeeld in Polen en ons omringende landen veel vaker een keuze. Kwalitatief goede huisvesting kan de regio een concurrentievoordeel geven om buitenlandse werknemers niet alleen te 'boeien' maar ook te 'binden'. Om vanuit het maatschappelijke en het economische belang een ondergrens in geboden kwaliteit te kunnen bewaken blijft het voorwaardelijk stellen van een keurmerk als SNF (Stichting Normering Flexwonen) een geschikt instrument[2].

De buitenlandse werknemers zijn behoorlijk zichtbaar in de samenleving, maar voor de overheid nog altijd moeilijk te vinden in de systemen. Een groot deel zit onder de radar omdat er geen centrale registratie plaatsvindt. Ze zijn bekend bij de werkgevers en partijen als belastingdienst en UWV, maar die registraties zijn niet openbaar toegankelijk en zeggen soms ook niets over de verblijfsplaatsen van deze mensen. Zolang het de regio ontbreekt aan goed inzicht in de verblijfsplaatsen en eventuele dynamiek daarin blijft het lastig om huisvestingsproblematiek structureel op te lossen.

De problematiek rondom de huisvesting van buitenlandse werknemers raakt verschillende thema's en die zullen allemaal aan bod moeten komen in een integrale uitwerking richting regionale afspraken.

Het primaire doel van de aanpak is het realiseren van voldoende kwalitatief passende (tijdelijke en permanente) huisvesting voor buitenlandse werknemers en de invoering van een adequaat en actueel persoonlijk registratiesysteem. Daarnaast vraagt het ook aandacht op het sociale vlak. De economie kan niet meer zonder de buitenlandse werknemers en die zullen dan ook gekoesterd moeten worden. Meer aandacht voor integratie, eerlijke kansen en waardering komen aan de orde. De buitenlandse werknemers zijn deels de structurele verjonging van de regio en kunnen daardoor een belangrijke rol gaan spelen in het leefbaar houden van onze kernen.

De (regionale) economie lijdt schade bij een tekort aan passende arbeidskrachten. In het tekort aan handen kan allang niet meer worden voorzien door gebruik te maken van de "bakken" bij UWV en gemeenten. De werkloosheid lijkt tot een minimum te zijn gedaald en wellicht moet er geconstateerd worden dat de resterende werkloosheid het structurele deel betreft en niet langer een "bruikbaar" frictie-deel bevat. De concurrentiepositie van de regio staat onder druk en de regio zal de strijd om de buitenlandse werknemers moeten aangaan met andere landen, regio's en sectoren.

CONCEPT

[2] In de Regionale Kadernota Huisvesting Arbeidsmigranten Noordkop (Den Helder, Schagen, Hollands Kroon en Heerhugowaard) en de regionale samenwerking in West-Friesland in het project Kompas staan dergelijke voorwaarden ook al benoemd

3. Plan van aanpak

Een integrale benadering is hier noodzakelijk, vanwege de directe relatie met andere dossiers
Op alle hieronder benoemde thema's zal de regio in actie moeten komen. Gezien de samenhang met de dossiers wonen, agri, handhaving, openbare orde & veiligheid en verblijfsrecreatie, maar ook het sociale domein, zullen in de uitwerking van de thema's de disciplines EZ, Wonen, Agri, T&R, RO, openbare orde & veiligheid, dienstverlening (basisregistratie) en het sociale domein nauw betrokken moeten worden. Voor het managen van de omgeving zullen de ondernemers ook een duidelijkere rol moeten nemen. Tegen het NIMBY geluid zullen de ondernemers een tegengeluid moeten geven: het gaat hier om onmisbare arbeidskrachten en zonder deze arbeidskrachten gaan de ondernemers en daarmee de economie schade lijden.
Dit plan van aanpak voorziet in een uitwerking op verschillende thema's om vervolgens te kunnen komen tot integrale regionale afspraken. De afspraken geven duidelijkheid aan de markt en ongewenste (woon)situaties, zoals deze nu in de praktijk aan de orde zijn, kunnen worden aangepakt waarbij er wordt gewaakt voor economische schade en het veroorzaken van een waterbedeffect in de regio.

3.1 Thema Huisvesting

Duidelijk is dat er een kwantitatieve opgave ligt in de regio. Van de geraamde behoefte aan huisvestingsplaatsen in de Kop van Noord-Holland en Opmeer is in circa 47% van de plaatsen niet (voldoende) bekend waar die zich bevinden. Voor slechts 53% van de plaatsen is er een vergunning verleend en is daarmee bekend waar die plaatsen zich bevinden. Voor een groot deel van de (niet formeel vergunde) huisvestingsplaatsen zal dan ook nog nader inzicht moeten komen. Vanzelfsprekend wordt er door gemeenten ingezet op handhaving, maar met de enorme hoeveelheid niet-vergunde locaties waar het in onze regio om lijkt te gaan, is dat een enorme uitdaging. Zeker wanneer er wordt geconstateerd dat er ook niet voldoende vergunde locaties beschikbaar zijn. Het handhaven "zonder alternatieven" zal dan ook niet leiden tot een structurele oplossing.

De regio dient, voordat er betere monitoring kan plaatsvinden middels bijvoorbeeld de uniforme registratie in de BRP (Basisregistratie Personen) of verbeterde nachtregisters, tot een goede inschatting moeten komen van de behoefte aan verschillende vormen van huisvesting:

- Short stay: goedkope huisvesting voor het kort verblijf van medewerkers waarvoor maar één ding geldt: maximaal geld verdienen om op korte termijn mee terug te nemen naar het thuisland. Deze vorm van huisvesting vindt veelal grootschalig plaats op locaties waarbij er voldoende beheer noodzakelijk is. Het gaat om kamergewijze verhuur aan 2, maximaal 3, personen per kamer met een sanitaire voorziening. Voor koken, wassen en ontspanning zijn er veelal gemeenschappelijke voorzieningen aanwezig. Door de grote schaal waarop de huisvesting is georganiseerd kan de huurprijs op een laag niveau worden aangeboden en kan er voldoende beheer en toezicht worden georganiseerd. Short-stay is gedefinieerd als een kortdurend verblijf (van enkele dagen tot enkele maanden).

- Mid stay: iets luxere huisvesting, waarvoor de werknemer ook bereid is iets meer te betalen. Kleinere schaal, voorzieningen als koken en wassen veelal per wooneenheid aanwezig. Mindere noodzaak voor centraal beheer/toezicht. Dergelijke locaties moeten voorzieningen zoals deze in de kernen aanwezig zijn in de nabijheid hebben. Deze werknemers willen, naast geld verdienen, meer en meer ook actief deelnemen in de maatschappij. Mid-stay is gedefinieerd als een verblijf vanaf 6 maanden tot maximaal 3 jaar.

CONCEPT

Long stay: huisvesting in de reguliere woningvoorraad, volledige integratie/participatie. Long-stay is gedefinieerd als een verblijf voor een periode van meer dan 3 jaar.

De volgende vergunde huisvestingsvormen zijn momenteel beschikbaar in NHN:

- Op agrarische (bouw)percelen, met als voorwaarde dat de huisvesting een ondergeschikte activiteit is. Afhankelijk van de gemeente zijn er 30 tot 130 huisvestingsplaatsen mogelijk bij een agrarisch bedrijf, als ondergeschikte activiteit.
- In reguliere woningen, waarvoor een woonvergunning wordt afgegeven voor 4 tot 5 personen.
- In logiesgebouwen (voormalige hotels, kantoorpanden, recreatie-appartementencomplexen, voormalig verzorgingshuis)
- Recreatiewoningen op vakantieparken

Door een overall tekort aan huisvesting in alle vormen, met vanzelfsprekend de nodige regionale en lokale verschillen, worden er op dit moment buitenlandse werknemers gehuisvest op locaties/in voorzieningen die daarvoor niet geschikt of bedoeld zijn. Er blijkt veel oneigenlijk gebruik van recreatieve eenheden op veel (verouderde) vakantieparken, maar ook in de reguliere woningvoorraad wordt in een aantal gevallen oneigenlijk gebruik gemaakt van woonruimte. In sommige gevallen kan gesteld worden dat het verder geen onoverkomelijke problemen met zich meebrengt, maar in andere gevallen levert het wel degelijk problemen op en komt soms de veiligheid in het gedrang.

Alle gemeenten zetten (in meer of mindere mate) in op handhaving waar het gaat om illegale huisvesting. Dat is en blijft een uitdaging, wetende dat er een tekort is aan kwalitatief goede en vergunde alternatieven. Handhaving alleen gaat dan het probleem niet structureel oplossen, er zal ook moeten worden ingezet op het faciliteren van nieuwe huisvesting, veelal in alle hierboven benoemde vormen.

Acties:

- Inventarisatie (m.n. voor overige gemeenten in NHN)
  - Kwantiteit
  - Kwaliteit
  - Huidig beleid
- Totaaloverzicht huidige vergunde huisvestingslocaties en omvang/bedden (ook op digitale kaart)
- Afstemming handhaving (prioritering, aanpak) i.v.m. voorkomen waterbedeffect
- Overzicht en afstemming regelgeving gemeenten
- Inventarisatie leegstaand vastgoed (relatie met onderzoek Leegstand)
- Inventariseren leegstaand vastgoed en (her)ontwikkelingslocaties voor mid stay en long stay huisvesting buitenlandse werknemers binnen of aangrenzend aan bestaand stedelijk gebied
- Inventarisatie geschikte Vrijkomende Agrarische Bebouwing in het buitengebied dat zich leent voor transformatie naar short stay en mid stay huisvesting buitenlandse werknemers

3.2 Thema Ruimtelijke Ordening en vergunningen

Gemeenten zijn vanuit de wet- en regelgeving verplicht tot goede ruimtelijke ordening. Een nieuwe stedelijke ontwikkeling vraagt dan ook een goede (ladder)onderbouwing om te kunnen komen tot het faciliteren en vergunnen van nieuwe initiatieven buiten BSG. Om de samenhang tussen de bestaande voorraad en nieuwe ontwikkelingen in beeld te krijgen is het noodzakelijk om beter inzicht te krijgen in de potentie van deze bestaande voorraad. Naast inzicht in vergunde huisvestingslocatie

CONCEPT

is het voor een goede afweging dan ook belangrijk inzicht te krijgen in de potentie van leegkomende/-staande locaties als VAB's, maatschappelijk vastgoed etc.

Acties:

- Knelpuntenanalyse:
  - PRV
  - BSG
  - Ladder
  - Etc.
- Bepalen locaties voor grootschalige huisvesting short stay en mid stay.
- Uniforme regels t.a.v. logies en huisvesting buitenlandse werknemers in woningen
- Voorkomen van overbevolking van kernen
- Faciliteren pilots (zie bijlagen)
- Aanpassen/actualiseren bestaande kaders
- Voorstel regionale afspraken en afstemming

3.3 Thema Registratie

Door uniformering van de registratie en ontzorging van de ondernemers kan er goed inzicht worden verkregen in de dynamiek van de buitenlandse werknemers. Het registratiesysteem zoals ontwikkeld door de gemeente Westland wordt nu uniform ingevoerd in de Kop van Noord-Holland en Opmeer. Voorstel is om deze uniforme registratie ook in de andere gemeenten in Noord-Holland Noord in te voeren.

Uniforme registratie van buitenlandse werknemers in de BRP (Basisregistratie Personen) moeten leiden tot:

- het uitvoering geven aan de wettelijke taak;
- het verkrijgen van meer inzicht in het aantal buitenlandse werknemers en de panden waarin zij zijn gehuisvest;
- verbetering van de huisvesting waarbij voldaan dient te worden aan de huisvestingsnormen van de Stichting Normering Flexwonen (SNF-keurmerk).
- goede woon-en leefomstandigheden van de buitenlandse werknemers en verbetering van de rechtspositie van deze doelgroep;
- Aanpak uitbuiting door huisjesmelkers en malafide werkgevers;
- financiële bijdrage uit het gemeentefonds, de gevestigde arbeidsmigranten maken immers gebruik van de gemeentelijke voorzieningen.

Acties:

- Voorbereiding
- Implementeren Westlandse model
- Regionaal monitoren van de buitenlandse werknemers (inschrijven/uitschrijven)

3.4 Thema integratie en participatie

Nog nader uit te werken.

- Opleiding en educatie
- Normen en waarden
- Begeleiding naar reguliere woningmarkt

CONCEPT

4. Vervolgaanpak en randvoorwaarden

4.1 Voorgestelde vervolgaanpak: aanstellen projectleider NHN

Vanuit de ervaringen uit de verleden, en die tot heden opgedaan in De Kop van Noord-Holland en Opmeer blijkt dat het, op een aantal onderdelen, zeer complexe processen zijn. Zeker wanneer de 18 gemeenten in Noord-Holland Noord willen komen tot een regionale strategie en uitvoering. Dat vergt tijd, energie, focus en volharding. Daarom wordt er voorgesteld om een externe projectleider in te zetten om in 2019 te komen tot een stevige regionale samenwerking en strategie en als aanjager voor het versnellen van oplossingen, door te zorgen voor het uitvoeren van acties.

4.2 Taak projectleider: spin in het web

De taak van de projectleider is:

- Zorgdragen voor gezamenlijke aanpak gemeenten
- Zorgdragen voor afstemming tussen gemeenten
- Voorzitten werkgroep, voorbereiden agenda en organiseren verslaglegging
- Voorbereiden van bestuurlijk overleg
- Verbinden en schakelen binnen de hele keten ondernemers, uitzendorganisaties, huisvesters, gemeenten en provincie
- Bouwen aan programmatische aanpak

De projectleider heeft een brede rol, met een brede kennisbasis en vaardigheden, variërend van ruimtelijke ordening, tot persoonsregistratie en omgevingsmanagement. En daarnaast ervaring met het werken bij of voor overheden.

Voorwaarden voor goed functioneren projectleiding

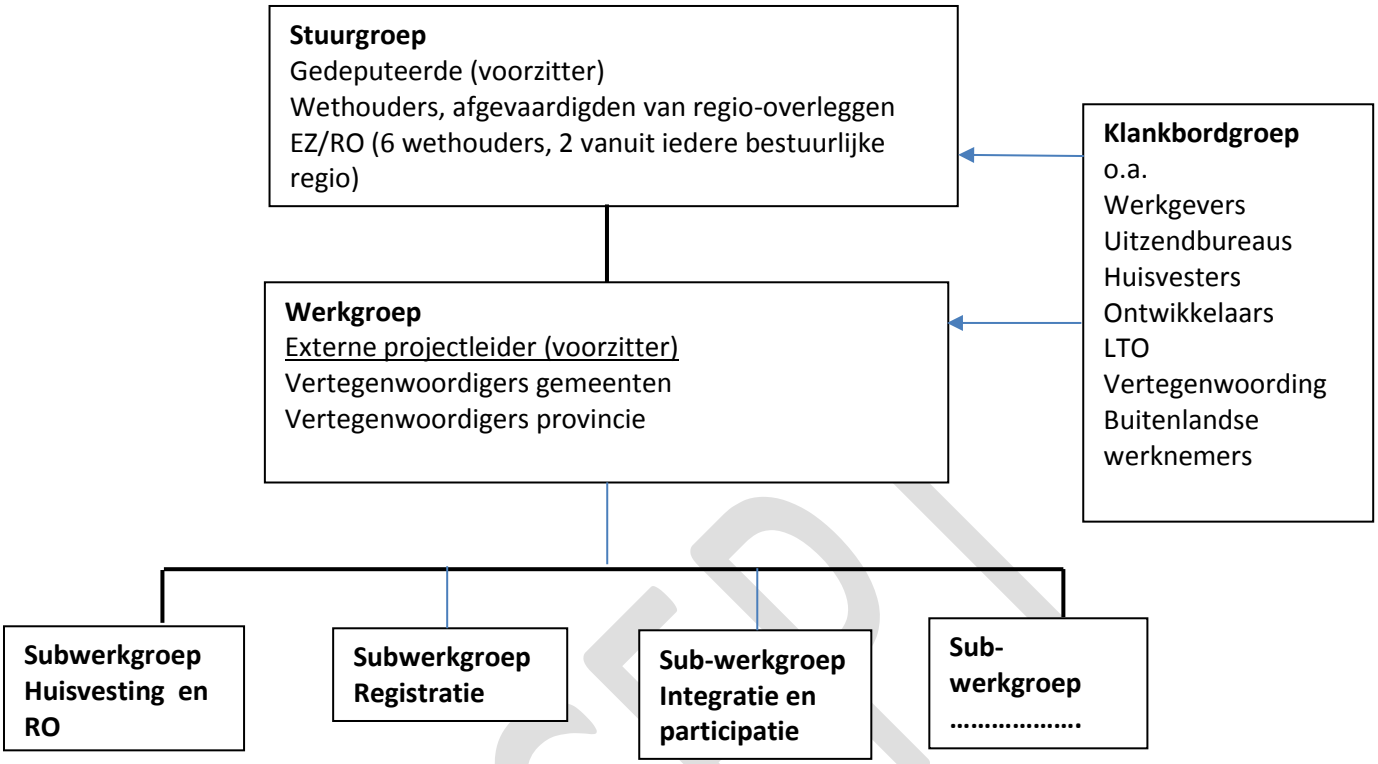
- Gemeenten zorgen voor contactpersonen en voldoende capaciteit voor deelname in werkgroep(en)
- Gemeentelijke contactpersonen zijn verantwoordelijk en dragen zorg voor het uitvoeren van afspraken/acties Stuurgroep binnen hun gemeenten
- Goede ondersteuning

4.3 Organisatiestructuur

Een goede organisatiestructuur met scheiding van besluitvorming en uitwerking draagt bij aan de kans op een succesvol proces. De werkgroep stelt voor dat de besluitvorming wordt gedaan in een Stuurgroep, waarin bestuurders namens de gemeenten en provincie zitting hebben. Daarnaast kan worden bekeken in hoeverre ook een vertegenwoordiging van het bedrijfsleven en de buitenlandse werknemers in de Stuurgroep een plaats krijgt of kan meedenken door plaats te nemen in een klankbordgroep.

Het voorzitterschap in de Stuurgroep ligt bij een gedeputeerde .
De besluitvorming wordt voorbereid door een werkgroep onder voorzitterschap van de projectleider.

CONCEPT



4.4 Werkzaamheden werkgroep

De werkgroep, onder voorzitterschap van de onafhankelijke projectleider, en de sub-werkgroepen, werken de hierboven beschreven thema's verder uit komen tot een gedragen voorstel voor regionale afspraken.

4.5 Communicatie

De werkgroep ontwikkelt een communicatiestrategie, al dan niet middels het instellen van een sub-werkgroep.

4.6 Planning, tijdsinzet en kosten

De gemeenten in De Kop van Noord-Holland en Opmeer zitten in feite al midden in het proces. Dit plan van aanpak schetst de situatie waarbij de inzet die nu al wordt gepleegd wordt opgeschaald naar de gehele regio NHN en dus vanuit de 18 gemeenten wordt doorgepakt. De grotere schaal waarop het plan wordt uitgerold vraagt dan ook meer (interne en externe) inzet en coördinatie.

Voor de externe inzet, coördinatie en extra onderzoeken wordt voor het eerste jaar de volgende inschatting gemaakt:

- Externe projectleider, 1 jaar, 2 dagen per week, € 1.100/dag
- Voldoende capaciteit van gemeenten en provincie om taken uit te voeren
- Regionale onderzoeken door externe partijen, € 70.000

Omschrijving	Aantal	Eenheid	EUR per eenheid	EUR Totaal
Externe projectleider	1	jaar	100.000	100.000
Externe onderzoeken	1	Post	70.000	70.000
Totale kosten				**170.000**

CONCEPT

In De Kop van Noord-Holland en Opmeer zijn er al kosten gemaakt en stappen gezet. En verder zijn er met betrekking tot de problematiek rondom de huisvesting van buitenlandse werknemers ook grote regionale verschillen. Er zullen dan ook heldere afspraken moeten worden gemaakt over de verdeling van de hierboven ingeschatte kosten. Ingeval van een verdeling van de kosten over alle gemeenten naar rato van het inwonersaantal (per 1-1-2018) zou dat er als volgt uit kunnen zien:

Gemeente	**Inwoners**	**Aandeel**	**Projectleider**	**Aandeel**	**Onderzoeken**
Den Helder	55.762	8,34%	8.340	-	-
Schagen	46.380	6,93%	6.930	-	-
Hollands Kroon	47.686	7,13%	7.130	-	-
Texel	13.583	2,03%	2.030	-	-
(Regio Kop van NH)	***(163.4111)***	***(24,43%)***	***(24.430)***	-	-
Alkmaar	108.500	16,22%	16.220	21,47%	15.029
Heerhugowaard	55.868	8,35%	8.350	11,05%	7.735
Langedijk	27.841	4,16%	4.160	5,51%	3.857
Bergen	29.941	4,48%	4.480	5,92%	4.144
Uitgeest	13.526	2,02%	2.020	2,68%	1.876
Castricum	35.607	5,32%	5.320	7,05%	4.935
Heiloo	23.102	3,45%	3.450	4,57%	3.199
(Regio Alkmaar)	***(294.385)***	***(44%)***	***(44.000)***	***(58,25%)***	***(40.775)***
Hoorn	72.808	10,89%	18.513	14,40%	10.080
Medemblik	44.479	6,65%	11.305	8,79%	6.153
Opmeer	11.527	1,73%	2.941	2,27%	1.589
Koggenland	22.671	3,39%	5.763	4,49%	3.143
Stede Broec	21.670	3,24%	5.508	4,29%	3.003
Enkhuizen	18.475	2,76%	4.692	3,66%	2.562
Drechterland	19.443	2,91%	4.947	3,85%	2.695
(Regio West-Friesland)	***(211.073)***	***(31,57%)***	***(31.570)***	***(41,75)***	***(29.225)***
Totaal	**668.869**	**100%**	**€ 100.000**		**€ 70.000**

5. Personele inzet

Provincie en gemeenten kunnen overwegen om via Ontwikkelingsbedrijf NHN een externe projectleider aan te stellen. Dat kan worden georganiseerd door middel van een aanvullende opdracht vanuit de aandeelhouders aan het Ontwikkelingsbedrijf NHN.

CONCEPT

De kwalitatieve vraag naar huisvesting buitenlandse werknemers in De Kop Van Noord-Holland/regio Noord-Holland Noord in beeld











Vastgesteld op 21 november 2018 door de Stuurgroep ‘Huisvesting buitenlandse werknemers De Kop en Opmeer’

Inhoudsopgave pagina

Samenvatting 3
Conclusies 5
Aanbevelingen 6

1. Inleiding 7

Deel A: Profiel van de buitenlandse werknemer regio Noord-Holland Noord 8

2. De achtergrond van de buitenlandse werknemer 8
2.1 Belangrijkste herkomstlanden 8
2.2 Leeftijd 9
2.3 Geslacht 10
2.4 Huishoudenssituatie 10
2.5 Verblijfsduur/intentie 10
2.6 Opleidingsniveau 12
2.7 Beheersing Nederlandse taal 13

3. De belangrijkste economische sectoren 14

4. Kenmerken van de arbeidsparticipatie 15
4.1.Enkele karakteristieken 15
4.2 Aard dienstverband 15
4.3 Omvang dienstverband 16

5. Registratie buitenlandse werknemers 17
5.1 Hoe zit het ook al weer met de BRP? 17
5.2 Hoe werkt de Registratie Niet-Ingezetenen? 17
5.3 Enkele waarnemingen 17
5.4 Oorzaken van niet inschrijven 18
5.5 Enkele reacties 18

6. Woon-werkverkeer 20
6.1 Vervoermodaliteiten 20
6.2 Woon-werkafstanden 20

7. Perceptie buitenlandse werknemers van de Nederlandse samenleving 22
7.1 Het wonen 22
7.2 Ervaring Nederlandse samenleving 23

Deel B: Gewenste woon- en verblijfskwaliteit voor buitenlandse werknemers 25
8.1 Woonwensen van buitenlandse werknemers: afhankelijk van verblijfsperspectief 25
8.2 Vertrekpunt woonkwaliteit: de SNF-norm 26
8.3 Wat zijn wenselijke en wat zijn cruciale huisvestingsvoorzieningen? 26
8.4 Waar wonen buitenlandse werknemers graag? 29
8.5 Hoe wonen buitenlandse werknemers bij voorkeur? 30
8.6 Wat is een acceptabele huurprijs? 30
8.7 Hoe hebben buitenlandse werknemers hun huisvesting geregeld? 31

Overzicht geïnterviewden 33

Samenvatting

Veruit het belangrijkste herkomstland van buitenlandse werknemers in de regio Noord-Holland Noord is Polen (76%). Andere belangrijke herkomstlanden zijn Roemenië, Bulgarije, Hongarije en de Baltische Staten. Evenals in andere delen van het land is in Noord-Holland Noord de laatste jaren een duidelijke verschuiving zichtbaar waarbij het aandeel Polen afneemt ten opzichte van eerder genoemde herkomstlanden.

Hoewel er verschillen zitten naar herkomstland en woonplaats, zijn buitenlandse werknemers doorgaans iets vaker mannen (56%) dan vrouwen (44%). Ze zijn doorgaans jong: zo'n 60% van de populatie is tussen de 30-35 jaar oud. Mede om deze reden wekt het weinig verbazing dat een ruime meerderheid van de buitenlandse werknemers alleenstaand is (75%) en geen kinderen heeft (74%). Uit landelijk onderzoek blijkt dat buitenlandse werknemers zich steeds vaker in Nederland vestigen. Gemiddeld zijn zij 44 weken in dienst bij een uitzendbureau. De trend dat zij steeds vaker langer in Nederland verblijven, wordt in de regio Noord-Holland Noord niet herkend. Dat heeft te maken met twee factoren. Enerzijds maakt de krapper geworden arbeidsmarkt het mensen makkelijker van baan te (kunnen) wisselen. Anderzijds is en blijft het gros van het (agrarisch) werkgelegenheidsaanbod in Noord-Holland Noord seizoensgebonden. Zo is de agrarische sector (84%) veruit de belangrijkste sector in de regio Noord-Holland Noord waar buitenlandse werknemers emplooi vinden. Andere sectoren zijn de bouw (4%) en de industrie (2%).

Zo'n 35-40% van de buitenlandse werknemers heeft een opleiding op lager tot middelbaar niveau genoten. Daarmee zijn zij duidelijk lager opgeleid dan de Nederlandse bevolking. Het opleidingsniveau van buitenlandse werknemers in Noord-Holland Noord is echter beduidend lager dan het geschetste landelijk beeld. Dat komt door het karakter van het aangeboden werk in Noord-Holland Noord. Verder speelt mee dat de economie in Polen goed draait en dat aldaar steeds meer behoefte is aan gekwalificeerd personeel. Polen hebben dus vaker dan voorheen een keuze op de arbeidsmarkt.
Polen doen het goed op de arbeidsmarkt. Ze hebben ongeveer even vaak werk als autochtone Nederlanders en zijn minder vaak werkloos dan andere migrantengroepen. Een kenmerk is dat ze ook veel vaker fysiek zwaar werk (25%) doen dan Nederlanders (10%). De meeste Polen worden bemiddeld via een uitzendbureau. Ze zijn daarom ook veel vaker dan autochtone Nederlanders afhankelijk zijn van een flexibele arbeidsrelatie (42% tegen 22%). In de praktijk is dat nogal eens een (onzeker) 0-uren contract. Hoewel het gros van de buitenlandse werknemers via een uitzendbureau werkt, ontstaan er ook steeds vaker 1 op 1 lijntjes tussen buitenlandse werknemer en de inlener. Desalniettemin blijkt dat -als je het over een jaar bekijkt- buitenlandse werknemers gemiddeld tussen de 32-36 uur te werken. Aangezien de meeste buitenlandse werknemers seizoensgebonden werk verrichten, hebben sommigen nog een andere werkgever voor de resterende maanden van het jaar.

De registratie van buitenlandse werknemers valt in twee delen uiteen. Allereerst *kunnen* buitenlandse werknemers zich inschrijven bij een RNI-inschrijfvoorziening. De meeste werkgevers stimuleren en faciliteren die inschrijving ook. Het RNI-loket in Alkmaar wordt daarbij als problematisch ervaren (traag en capaciteitsproblemen). Daarom wijken de meeste ondernemers uit naar andere RNI-loketten als Utrecht, Groningen of Leeuwarden. Hoewel iedereen die (in principe) langer dan 4 maanden in Nederland verblijf zal houden zich in de BRP moet inschrijven, gebeurt dat in Noord-Holland Noord beperkt. De regio scoort met een gemiddeld inschrijvingspercentage in de BRP van 24% beduidend lager dan andere delen van Nederland. Het vraagstuk van de registratie roept bij ondervraagden veel emoties op. Ondernemers zouden hierover graag in gesprek gaan met gemeenten, waarbij enkele malen het 'Westlands inschrijfmodel' als wenselijk perspectief is geopperd.

Om de woon-werkafstanden zo beperkt mogelijk te houden, zetten werkgevers in om de huisvesting zo dicht mogelijk bij het werk te organiseren. In alle onderzochte gevallen bood de werkgever buitenlandse werknemers vervoersmogelijkheden aan. Bij korte afstand is dat vaak de fiets. In andere gevallen doen werkgevers een beroep op de inzet van de eigen auto of wordt een bedrijfsauto beschikbaar gesteld, waarmee buitenlandse werknemers het vervoer delen. Bij grotere aantallen werknemers wordt gebruik gemaakt van busjes of touringcars. Van het OV wordt geen gebruik gemaakt. De woon-werkafstand die werkgevers/buitenlandse werknemers bereid zijn af te leggen, hangt samen met de beschikbaarheid, betaalbaarheid en ontsluiting van de huisvesting. In Noord-Holland Noord lijken de gemiddelde afstanden op 20-25 km te liggen met forse uitschieters naar boven.

Een grote meerderheid van de Poolse en Roemeense buitenlandse werknemers blijkt tevreden met hun woonsituatie. Mogelijk is deze bevinding iets te rooskleurig omdat desbetreffend onderzoek alleen geregistreerde buitenlandse werknemers betreft. Duidelijk is dat er ook schaduwkanten aan de huisvesting zitten, die vaak de initiële verblijfsperiode betreffen. Hierbij gaat het nogal eens om door de werkgever/uitzendbureau geregelde huisvesting op bijvoorbeeld recreatieparken. Maar ook bij het zelfstandig zoeken op de woningmarkt wordt discriminatie ervaren en loeren de gevaren van huisjesmelkers. Buitenlandse werknemers voelen zich over het algemeen welkom en gewaardeerd. Toch hebben ze betrekkelijk weinig aansluiting en contacten met de Nederlandse samenleving. Dat komt wellicht mede omdat, hoewel steeds meer buitenlandse werknemers een inburgerings- en/of taalcursus hebben gevolgd, de beheersing van de Nederlandse taal -zeker voor andere groepen dan Polen- doorgaans beperkt is.
Er komen nu signalen dat buitenlandse werknemers duidelijk meer discriminatie ervaren dan voorheen.

De huisvesting van buitenlandse werknemers vindt vaak plaats in logiesvoorzieningen. Omdat hier voorheen geen kwalitatieve ondergrens bestond, is het SNF-keurmerk in het leven geroepen. Wat ervaren diverse betrokkenen als wenselijk en cruciale voorzieningen? Er bestaat een duidelijke trend naar minder ‘ophokken’ en meer kwaliteit en privacy. Als buitenlandse werknemers een slaapkamer delen, zou dat voor maximaal twee personen moeten zijn. Maar bij voorkeur hebben alle buitenlandse werknemers een kwalitatief goede en eigen kamer. Ook de keuken en het sanitair zijn bij voorkeur op een zo kleinschalig mogelijk niveau georganiseerd. Er zijn grote twijfels bij het nut van gemeenschappelijke ruimten. Deze worden zelden gebruikt. Een eerste levensbehoefte is de beschikking over (snel) internet. Het delen van was- en droogruimten is nooit een probleem. Zeker bij grootschalige perifeer gelegen voorzieningen is het wenselijk dat er een recreatieve-/sportieve- en, eventueel, een winkelvoorziening wordt aangeboden. Dat is niet alleen prettig voor de buitenlandse werknemers zelf: ook buurtbewoners zullen dat verlangen.

Over de vraag waar buitenlandse werknemers bij voorkeur wonen bestaat minder consensus. Vanuit het perspectief van de buitenlandse werknemer is overeenstemming dat zij goed kunnen wonen in de bebouwde kom of aan de rand ervan. Zo kunnen ze eenvoudig gebruik maken van voorzieningen en ‘meedoen’ aan de samenleving. Over huisvesting in het buitengebied is de discussie of de buitenlandse werknemers niet te geïsoleerd raken inclusief meer risico op ‘onregelmatigheden’ door onvoldoende toezicht. Ook op de vraag in hoeverre buitenlandse werknemers graag in meer kleinschalige of grootschalige voorzieningen willen wonen is geen eenduidig antwoord te geven. Grootschalig locaties hebben als voordeel dat o.a. het beheer en het woon-werkverkeer eenvoudiger kunnen worden georganiseerd. Nadeel is dat het de integratie in de weg kan staan en niet iedereen een dergelijke verblijfssituatie fijn vindt.

Wat een acceptabele huurprijs is wordt in de praktijk grotendeels door wetgeving bepaald. De meeste werkgevers maken gebruik van de mogelijkheid de kosten voor huisvesting op het minimumloon in te houden. In Noord-Holland Noord liggen de all-in kosten voor huur in de range van

€ 65,- tot € 120,- per persoon per week. Volgens betrokkenen zijn deze kosten voor huisvesting nooit een probleem voor de buitenlandse werknemers. Ook niet nu de prijzen door de krappe woningmarkt onder druk staan. Een ruime meerderheid van de buitenlandse werknemers maakt gebruik van het huisvestingsaanbod van de werkgever. Belangrijk redenen om vervolgens zelf (snel) naar andere huisvesting te zoeken zijn 'problemen met de werkgever', het willen samenwonen met familie of vrienden en lagere woonlasten.

Conclusies

- De groeiende economie in Noord-Holland Noord vraagt om extra arbeidskrachten, die niet allemaal in de regio te vinden zijn. Om deze reden trekken ondernemers steeds vaker buitenlandse arbeidskrachten aan.
- Uit eerder onderzoek blijkt dat er in de regio behoefte is aan zeker 6.600 huisvestingsplaatsen voor buitenlandse werknemers, terwijl er momenteel maar 3.500 vergunde plaatsen bij gemeenten bekend zijn. Dat vraagt om uitbreiding van de huisvestingscapaciteit met zo'n 3.100 plaatsen, waarvan 75% voor short- en mid-stay verblijf.
- Kwalitatief goede huisvesting is een belangrijke secundaire arbeidsvoorwaarde en die is nodig, om zowel nationaal als internationaal te kunnen concurreren. Immers, buitenlandse werknemers hebben zowel door de groeiende economie in Nederland als bijvoorbeeld in Polen veel vaker een keuze. Kwalitatief goede huisvesting kan de regio een concurrentievoordeel geven om buitenlandse werknemers niet alleen te 'boeien' maar ook te 'binden'.
- Kenmerken van de doelgroep die belangrijk zijn voor het bepalen van de kwaliteit van de aanvullende huisvesting zijn: de doelgroep is doorgaans jong, alleenstaand, lager opgeleid, heeft een inkomen aan de onderkant van het loongebouw, werkt veelal seizoensgebonden, heeft een sterke oriëntatie op het thuisland en is de Nederlandse taal beperkt machtig.
- Er is brede consensus dat het SNF-keurmerk een bodem in de markt bepaalt voor logiesvoorzieningen. Ondervraagden geven aan dat er een duidelijke trend bestaat naar minder 'ophokken' en meer kwaliteit en privacy. Dat betekent maximaal 2 personen op een kwalitatief goede kamer, bij voorkeur 1. Ook de keuken en het sanitair moeten bij voorkeur op een zo kleinschalig mogelijk niveau worden georganiseerd. Een eerste levensbehoefte is de beschikking over (snel) internet. Het delen van was- en droogruimten is nooit een probleem. Bij grootschalige perifeer gelegen voorzieningen is het wenselijk dat er een recreatieve/sport- en eventueel een winkelvoorziening wordt aangeboden.
- Goed beheer van voorzieningen is cruciaal, zeker in locaties van enige omvang. Een beheerplan zou onderdeel van de vergunningsvoorwaarden kunnen zijn.
- Er is geen eenduidigheid over de vraag of buitenlandse werknemers graag in meer kleinschalige of juist grootschalige voorzieningen willen wonen. Grootschalige locaties hebben als voordeel dat o.a. het beheer, aanvullende voorzieningen en het woon-werkverkeer eenvoudiger kunnen worden georganiseerd door de aanwezigheid van 'volume'. Nadeel is dat het de integratie in de weg kan staan en niet iedereen een dergelijke verblijfssituatie fijn vindt.
- Wat een acceptabele huurprijs is wordt grotendeels door wetgeving bepaald. In Noord-Holland Noord liggen de all-in kosten voor huur in de range van € 65 tot €120 per persoon per week. Volgens betrokkenen zijn deze kosten voor huisvesting nooit een probleem voor de buitenlandse werknemers.
- De registratie van buitenlandse werknemers in zowel de RNI als de gemeentelijke BRP roept bij werkgevers veel emoties op. Het RNI-loket in Alkmaar werkt traag en heeft onvoldoende capaciteit. Werkgevers zouden graag met gemeenten in gesprek gaan over slimmere inschrijving in de BRP en noemen daarbij het 'Westlands model' als wenselijk perspectief.

Aanbevelingen

1. Het gebrek aan voldoende en kwalitatief goede huisvesting schaadt de economie in Noord-Holland Noord en zet de leefbaarheid onder druk. Het is daarom van belang dat alle betrokken partijen (gemeenten, provincie, werkgevers, huisvesters) dat onderkennen en tot een plan van aanpak komen om het op te lossen.
2. Om recht te doen aan de urgentie zou de eerste ambitie moeten zijn om op korte termijn de huisvestingscapaciteit substantieel uit te breiden en daarvoor de benodigde planologische mogelijkheden te bieden.
3. Met alleen kleinschalige locaties gaat de regio het niet redden. Grootschalige locaties moeten daarom niet worden uitgesloten. Er kunnen wel voorwaarden aan worden verbonden. Om toekomstbestendig te zijn, moeten grootschalige locaties van hoge gebruikskwaliteit zijn en een uitstekend beheerplan hebben. De omgevingsvergunning kan daar voorwaarden aan stellen.
4. Het plan van aanpak zou verder moeten gaan dan alleen de capaciteitsuitbreiding. Daarnaast vraagt een goede registratie van buitenlandse werknemers in de RNI/BRP om slimmere werkwijzen, zoals die b.v. ook in Westland worden toegepast. Ook is aandacht nodig voor handhaving en voor het stimuleren van taalbeheersing en participatie van buitenlandse werknemers die hier langer verblijven.

1. Inleiding

Ontwikkelingsbedrijf NHN werkt in opdracht van haar aandeelhouders (18 gemeenten in drie deelregio's in Noord-Holland Noord en de provincie Noord-Holland) aan versterking van de economie. Buitenlandse werknemers spelen een belangrijke rol in het bestendigen en verder uitbouwen van die regionaal-economische groei. Om hun inzet te verzekeren is voldoende en goede huisvesting van groot belang. Als de huisvesting niet goed is geregeld is, zullen de dringend noodzakelijke buitenlandse werknemers (in de toekomst) kiezen voor andere regio's en landen als Duitsland en Zweden. Voldoende en goede huisvesting voor buitenlandse werknemers is dus een cruciale factor in de concurrentiepositie van de regio.

In opdracht van de regio Kop van Noord-Holland, gemeente Opmeer en de provincie Noord-Holland heeft het Ontwikkelingsbedrijf recentelijk een onderzoek[1] gecoördineerd waaruit een goed kwantitatief beeld van het vraagstuk naar voren is gekomen. Echter, als het gaat om de kwalitatieve behoefte van buitenlandse werknemers is er slechts een minimaal inzicht gekomen. Vanuit regionaal-economische concurrentieoverwegingen is er dan ook behoefte meer zicht en grip te krijgen op de benodigde (minimale) woon- en verblijfskwaliteit, die voorziet in de behoeften van de buitenlandse werknemers.

Aangezien over de kwalitatieve behoefte van buitenlandse werknemers de afgelopen jaren een grote hoeveelheid kennis en informatie beschikbaar is gekomen, heeft het Expertisecentrum Flexwonen op verzoek van heeft het Ontwikkelingsbedrijf de belangrijkste bevindingen op een rij gezet. Alvorens daarbij in te zoomen op de verblijfs- en woonwensen van buitenlandse werknemers, is het van belang meer zicht en grip te krijgen op 'de mens' achter de buitenlandse werknemer. Wie is dat? Waar komt hij/zij vandaan? In welke sector is hij/zij actief etc. Dit kennisrapport bestaat daarmee uit twee delen:

A. Het profiel van de buitenlandse werknemer in De Kop Van Noord-Holland/regio Noord-Holland Noord
B. De gewenste woon- en verblijfskwaliteit voor buitenlandse werknemers

[1] Huisvesting buitenlandse werknemers in De Kop van Noord-Holland en Opmeer, Conclusr Breda, 2018

Deel A: Profiel van de buitenlandse werknemer regio Noord-Holland Noord

In dit deel van de studie zoomen we in op 'de mens' achter de buitenlandse werknemer. Wie is dat? Waar komt hij/zij vandaan? In welke sector is hij/zij actief etc.

2. De achtergrond van de buitenlandse werknemer

2.1 Belangrijkste herkomstlanden

De Migrantenmonitor (CBS, 2017)[2] geeft een overzicht van EU-migranten in Nederland. In deze monitor worden migranten gedefinieerd als personen die geboren zijn in één van de 27 EU-landen en in Nederland wonen en/of werken. Eind 2015 waren dat er 622.000 afkomstig uit de Europese lidstaten. Ruim een derde (35 %) van alle migranten kwam uit de Midden- en Oost-Europese lidstaten. Voor het overgrote deel zijn dat Polen (205.000), op grote afstand gevolgd door Bulgaren (24.000), Roemenen (22.000) en Hongaren (18.000).

Sinds de toetreding tot de EU is Polen wat betreft de jaarlijkse immigratie naar Nederland het belangrijkste herkomstland van immigranten geworden. De jaarlijkse instroom van Polen is groter dan die van de vier klassieke herkomstgroepen samen (Turken, Marokkanen, Surinamers en Antillianen) en lag tot en met 2015 ook hoger dan het aantal Syrische immigranten. Alleen in 2016 overtrof het aantal Syriërs met 28.000 immigranten het aantal Poolse migranten (5.000 immigranten meer dan de Polen)[3].

Dat Polen veruit het belangrijkste herkomstland van buitenlandse werknemers is, blijkt ook uit de populatie door leden van ABU en NBBU uitgeleende buitenlandse werknemers[4]: in 2016 heeft 79,3% de Poolse nationaliteit. Op grote afstand vormen Roemenen het een na belangrijkste herkomstland: 5,2% van de door uitzendbureaus bemiddelde buitenlandse werknemers komt hier vandaan. Het aandeel van overige herkomstlanden is relatief klein te weten Duitsland (2,7%), Hongarije (2,6%), Litouwen (2,1%), Slowakije (1,7%), Letland (1,6%), Spanje (1,5%), Bulgarije (0,8%), Tsjechië (0,8%), Portugal (0,8%), Estland (0,3%), Griekenland (0,1%), overig (0,7%).

Als we inzoomen op de 4 gemeenten in het onderzoeksgebied De Kop Van Noord-Holland/Opmeer dan geeft CBS-Statline een overzicht van het aantal in de BRP ingeschreven eerste generatie personen met een migratieachtergrond van een (beperkt) aantal herkomstlanden.

Aantal in de BRP-geregistreerde eerste generatie personen met een migratieachtergrond op 1 januari 2016

gemeente/herkomstland	Polen	Hongarije	overige Europa*
Den Helder	174	33	104
Hollands Kroon	624	40	63
Opmeer	114	2	13
Schagen	311	30	87
totaal	*1.223*	*105*	*267*

*excl. België, Duitsland, Frankrijk, Griekenland, Italië, Oostenrijk, Portugal, Spanje, Turkije, Verenigd Koninkrijk

Uit genoemd overzicht blijkt dat mensen met een Poolse migratieachtergrond in De Kop Van Noord-Holland met ((1.223/1.595)*100)= 77% ruim in de meerderheid zijn.

[2] Zie ook bijgaand CBS-persbericht>

[3] Bron: Bouwend aan een toekomst in Nederland, SCP 2018

[4] Flexmigranten in Nederland, ABU en NBBU, maart 2017

Overigens blijkt dat er sprake is van een verschuiving in de verdeling over herkomstlanden. Zo blijkt uit het ABU-NBBU Flexmigrantenonderzoek (2017) dat het aandeel Poolse buitenlandse werknemers, dat door uitzendbureaus wordt bemiddeld, is gedaald van 87,4% in 2014 naar 79,3% in 2016. En het aandeel Roemeense buitenlandse werknemers is gestegen van 0,8% in 2014 naar 5,2% in 2016. De belangrijkste verklaring van de absolute en relatieve toename van het aantal Roemenen is het vervallen van de zogeheten tewerkstellingsvergunning (TWV) voor Roemen en Bulgaren vanaf 1 januari 2014. Uit hetzelfde onderzoek blijkt dat -hoewel het aandeel Poolse buitenlandse werknemers is gedaald- hun absolute aantal in de periode 2014 - 2016 is gegroeid van 77.894[5] naar 94.874 buitenlandse werknemers.

Han Nicolaas (CBS) gaf tijdens een door de gemeente Westland georganiseerde conferentie in januari 2017 aan[6] dat het in de nabije toekomst steeds lastiger zal worden Polen te verleiden in Nederland te komen werken. Als belangrijkste redenen noemde Nicolaas de ontwikkelingen in Polen. Er is aldaar sprake van een toenemende vergrijzing, een afnemende werkloosheid, een stijgend BBP, stijgende lonen en daarmee een afnemende migratie naar Nederland (en andere landen). 'We zullen dus of meer moeten doen om Poolse buitenlandse werknemers niet alleen te boeien maar ook te binden. Daarnaast zullen ook nieuwe bronnen moeten aanboren'.

Het beeld van een veranderde samenstelling van de populatie buitenlandse werknemers wordt ook bevestigd door enkele organisaties/mensen die rechtstreeks in contact staan met buitenlandse werknemers. Zo geeft de gemeente Westland aan 'dat het aandeel Polen is gedaald van 95% enkele jaren geleden tot 70-75% nu. Wij zien een toename van Roemenen en Moldaviërs met een Roemeens paspoort.' Hetzelfde beeld wordt onderschreven door Flexible Human Services. 'Met name voor de buitenlandse werknemers aan de onderkant van het loongebouw -en dat is het geval voor de meesten in de Kop van Noord-Holland waar het gros in de agrarische sector werkt- zien we dat Poolse buitenlandse werknemers nog nauwelijks voor dit werk te vinden zijn. Daar zie je duidelijk een verschuiving naar buitenlandse werknemers uit Hongarije, de Baltische Staten, Bulgarije en vooral Roemenië.'

Bij Agrostar is het merendeel van de ingezette buitenlandse werknemers Roemeens. 'De verhouding bij ons is 70% Roemeens en 30% Pools.' Naast genoemde herkomstlanden worden door een grote paprikateler en Ruijgrok Dienstverlening ook de Baltische Staten genoemd. Ruijgrok: 'Bij ons werken sec mensen uit Letland.' Uit andere delen van het land ontvingen we nog een ander geluid. Zo geeft het Haagse IDHEM (Integratie in Den Haag van Europese Migranten) aan dat zij regelmatig signalen krijgen dat een nieuwe groep zich aandient: Oekraïners. 'De meeste mannen lijken in de bouw te werken en de vrouwen in de kassen.' Het landelijk werkende Barka noemt de instroom van Oekraïners ook als voorzichtig nieuwe trend [7].

2.2 Leeftijd

Buitenlandse werknemers zijn doorgaans jong. Uit onderzoek van Decisio (2015[8]) blijkt dat 61% van de buitenlandse werknemers jonger is dan 35 jaar. Ook uit het ABBU-NBBU Flexmigrantenonderzoek (2017) blijkt dat buitenlandse werknemers jong zijn. In 2016 was 60% van de in Nederland werkzame buitenlandse werknemers jonger dan 30 jaar. Als we inzoomen op het belangrijkste herkomstland van buitenlandse werknemers (Polen), dan constateert het SCP in een studie[9] over na 2004

[5] Flexmigranten in Nederland, ABU, november 2014. Zie ook bijgaande link>

[6] Zie ook 'Terugblik Conferentie De Poolse arbeidsmigratiebubbel: "wie werkt er in en aan Nederland in 2027?">

[7] Sinds 11 juni 2017 hebben personen met de nationaliteit van Oekraïne hebben geen visum meer nodig voor een kort verblijf (max. 90 dagen) in Nederland en het Schengengebied. Zij moeten hiervoor wel in het bezit zijn van een biometrisch paspoort. Daarnaast moet de werkgever meestal een TWV (tewerkstellingsvergunning) voor betrokkene aanvragen. Zie ook bijgaande link>

[8] Economische analyse internationale werknemers, studenten en zelfstandigen in Nederland, Decisio, 2015

[9] Bouwend aan een toekomst in Nederland, de leefsituatie van Poolse migranten die zich na 2004 hebben ingeschreven, SCP, 2018

gemigreerde Polen dat zij gemiddeld jong zijn: meestal tussen de 25 en 35 jaar. Hetzelfde geldt voor de populatie Roemenen in Nederland: 80% is jonger dan 35 jaar[10].

Overigens constateert de ABU-NBBU in haar onderzoek dat dat de gemiddelde leeftijd van buitenlandse werknemers over de periode 2014 - 2016 is toegenomen. De omvang van de leeftijdsgroep buitenlandse werknemers tussen de 31 en 67 jaar is in genoemde periode gegroeid van 35% naar 41%.

2.3 Geslacht

Buitenlandse werknemers zijn doorgaans iets vaker mannen dan vrouwen. Decisio constateert dat landelijk 56% man is en (dus) 44% vrouw. Uiteraard bestaan er wel lokale en regionale verschillen. Zo geeft hetzelfde onderzoek aan dat in provincie Gelderland de verdeling man/vrouw 60/40 is. Maar in de gemeente Arnhem is die verdeling bijvoorbeeld 43/57. Onderzoek in de Metropoolregio Eindhoven[11] toont aan dat de sexratio voor de gehele regio 50/50 is. Tussen de 21 gemeenten in de regio bestaan echter wel verschillen in de verdeling over geslacht.
Binnen de populatie buitenlandse werknemers bestaan kleine verschillen in sexratio naar herkomstland. Zo blijkt uit het SCP-onderzoek Nieuw in Nederland[12] dat in 2011 de samenstelling van de groep recent gemigreerden van Poolse en Bulgaarse herkomst licht verschilt. Zo migreerden in genoemd jaar evenveel mannen als vrouwen uit Polen naar Nederland (50/50) maar was de verdeling man/vrouw bij de Bulgaren 45/55. Uit het SCP-onderzoek naar Roemeense buitenlandse werknemers (2015) blijkt dat deze cijfers op 54/46 liggen.

2.4 Huishoudenssituatie

Uit het eerder genoemde onderzoek van Decisio (2015) komt naar voren dat in 2013 75% van de buitenlandse werknemers alleenstaand is. Van de overige groep is 24% gehuwd en 1% samenwonend. Deze cijfers hebben ook een doorwerking op het aantal kinderen: 74% heeft geen kinderen, 12% 1 kind, 10% heeft 2 kinderen en 5% heeft 3 of meer kinderen.
Als we inzoomen op de subpopulatie Polen, moeten we het beeld enigszins aanpassen (SCP, 2018). Iets meer dan de helft van de Poolse huishoudens bestaat uit alleenstaanden, circa 20% uit paren zonder kinderen en 20% uit paren met kinderen. Het aandeel dat een gezin begint in Nederland is toegenomen tussen 2005 en 2017. De Polen met kinderen hebben in de meeste gevallen (nog maar) één kind, dat veelal jong is en in Nederland naar school gaat. Het beeld dat men hier uitsluitend komt om te werken en de partner en/of kinderen achterlaat in Polen lijkt achterhaald. Slechts een klein aandeel heeft een partner en/of kinderen in Polen. Veruit de meeste Polen met partner die zich na 2004 in Nederland inschreven, hebben een Poolse partner (81%), 11% heeft een partner met een Nederlandse achtergrond en 7% heeft een partner met een andere etnische achtergrond.

2.5 Verblijfsduur/intentie

De vraag in hoeverre buitenlandse werknemers hier willen blijven, is niet eenvoudig te beantwoorden. Uit de studie ‘Arbeidsmigratie in vieren’[13] blijkt ook dat een aanzienlijk deel van de respondenten (30%) nog niet weet hoe lang ze in Nederland wil blijven. Immers, omstandigheden (werk, inkomen, huisvesting, partners, etc.) kunnen veranderen en daarmee behoeften en wensen ook. Daarmee zit er een duidelijk verschil tussen de verblijfsintentie van buitenlandse werknemers en de daadwerkelijk verblijfsduur.

---

[10] Roemeense migranten De leefsituatie in Nederland kort na migratie, SCP, 2015
[11] Quick scan ‘Huisvestingsopgave buitenlandse werknemers in het SRE’, september 2013. Zie ook bijgaande link>
[12] Nieuw in Nederland, Het leven van recent gemigreerde Bulgaren en Polen, SCP 2013
[13] Arbeidsmigratie in vieren, Bulgaren en Roemenen, vergeleken met Polen, EUR, 2011

Recente studies werpen echter licht op specifieke groepen. Zo blijkt uit recent SCP-onderzoek (2018) dat veel Polen in Nederland willen blijven. Driekwart van de na 2004 gemigreerde en ingeschreven Polen denkt over vijf jaar nog in Nederland te wonen en 19% wil voor altijd in Polen wonen. De kans dat men denkt hier over vijf jaar nog te wonen, neemt af met het ouder worden en toe naarmate men hier langer woont. Polen met een partner en kinderen of met alleen een partner gaan vaker uit van een langer verblijf dan alleenstaande Polen. Het opleidingsniveau heeft geen effect op de inschatting over vijf jaar nog in Nederland te wonen.

Uit CBS onderzoek[14] blijkt dat in 20111 63.000 Polen naar Nederland kwamen, die aan de slag gingen als werknemer. Vijf jaar later waren er van deze groep nog 20.000 in ons land, van wie 39% procent stond ingeschreven bij een gemeente. Zij hadden gemiddeld een hoger loon, vaker een vast contract en minder vaak perioden zonder werk dan de niet-ingeschrevenen.

De trend dat buitenlandse werknemers hier langer blijven, wordt ook door ander onderzoek gesteund. Zo blijkt uit het ABU/NBBU-onderzoek dat in 2014 33% van de bemiddelde buitenlandse werknemers maximaal 8 weken ononderbroken in Nederland verbleef. In 2016 is dat nog 27%. Omgekeerd blijkt dat het aandeel langer verblijvende migranten toeneemt. Zo blijkt uit hetzelfde onderzoek dat in 2014 5% van de bemiddelde migranten langer dan 1 jaar onafgebroken in Nederland verbleef. Dat aantal is in 2016 verdubbeld tot ruim 10% van de migranten. Gemiddeld zijn buitenlandse werknemers 44 weken in dienst bij leden van de ABU-NBBU.

Uit onderzoek in de Stadsregio Rotterdam[15] blijkt dat over de periode 2011 - 2014 het aandeel buitenlandse werknemers dat minder dan twee jaar in de BRP staat ingeschreven, afneemt van 44% naar 34%. Het aandeel buitenlandse werknemers dat hier langer dan vijf jaar verblijft, neemt in die periode juist toe van 28% naar 37%. Het lijkt er daarmee op dat buitenlandse werknemers zich vaker vestigen.

Gemiddelde verblijfsduur van de in de BRP ingeschreven EU-buitenlandse werknemers in de Stadsregio Rotterdam, 2011- 2014

jaar	<2 jaar	2-5 jaar	> 5 jaar	totaal
2011	44%	28%	28%	100%
2012	39%	30%	31%	100%
2013	36%	31%	33%	100%
2014	34%	29%	37%	100%

De trend dat steeds meer buitenlandse werknemers langer in Nederland verblijven, wordt door de meeste ondervraagden voor de regio Kop van Noord-Holland *niet* herkend. Dat lijkt te maken te hebben met twee factoren. Enerzijds door de krapper geworden arbeidsmarkt waardoor mensen makkelijker van baan (kunnen) wisselen. Anderzijds door het karakter van het aangeboden werk, voornamelijk seizoensgebonden arbeid in de agrarische sector, die in Noord-Holland Noord sterk vertegenwoordigd is.

NL-Jobs: ‘In zijn algemeenheid zie je dat buitenlandse werknemers makkelijker van baan wisselen. Wij hebben daarom het idee dat ze eerder korter dan langer bij ons blijven. Een meerderheid van de door ons bemiddelde mensen vestigt zich hier niet. De periode dat ze bij ons blijven varieert sterk: van 3 weken tot 3 jaar. Seizoenskrachten komen steeds 8 tot 9 maanden bij ons werken en gaan dan weer terug.’ Ook Ruijgrok Dienstverlening herkent het tijdelijk karakter van de inzet. Bij ons werken

[14] Poolse werknemers in Nederland, De nieuwkomers van 2011 op de voet gevolgd, CBS, 2018

[15] Onderzoek huisvesting buitenlandse werknemers in regio Rotterdam, EFA, 2016

álle mensen seizoensgebonden. De meesten krijgen een contract voor een half jaar maar dienen die dan niet uit. De meesten komen niet eens aan dat half jaar. Tussentijds zitten ze vaak bij andere werkgevers. En dan komen er veel weer terug. Niemand werkt jaarrond'. Ook Flexible Human Services sluit zich daarbij aan: 'Buitenlandse werknemers die werkzaam zijn in de agrarische sector werken doorgaans alleen in de periode van februari/maart tot oktober/november. In de logistiek, transport en voeding, die naast de agrarische sector ook vertegenwoordigd zijn in de regio Noord-Holland Noord, werken buitenlandse werknemers wel bijna altijd jaarrond. De gemeente Westland geeft aan dat buitenlandse werknemers in hun gemeente gemiddeld 1,5 jaar verblijven. 'Dat heeft uiteraard te maken met het karakter van het aangeboden werk in de kassen. Wij hebben goed vertrouwen in het cijfer dat voortkomt uit het ABU/NBBU-onderzoek dat buitenlandse werknemers landelijk gemiddeld 44 weken in dienst zijn bij een uitzendbureau. In Westland kan het anders zijn vanwege het feit dat het om glastuinbouw gaat.'

2.6 Opleidingsniveau

Uit het ABU/NBBU-Flexmigrantenonderzoek blijkt dat de meeste door uitzendbureaus bemiddelde buitenlandse werknemers middelbaar of laag onderwijs hebben genoten (34,8%). Verder heeft 7% hoog onderwijs gevolgd en is 9% is ongeschoold. Opvallend is dat van bijna de helft van alle buitenlandse werknemers het opleidingsniveau niet bekend is bij hun uitzendbureau.

Het CBS-rapport Bouwend aan een toekomst in Nederland (2018) gaat dieper in op het opleidingsniveau van Poolse migranten die zich na 2004 hebben ingeschreven. Zij zijn grotendeels in Polen naar school gegaan. Dit betekent dat zij een belangrijk deel van hun opleidingskwalificaties voor hun migratie naar Nederland hebben verworven. Van de na 2004 ingeschreven Polen is 21% opgeleid op hbo/wo-niveau, 39% heeft een opleiding genoten vergelijkbaar met havo/vwo of mbo-niveau en 31% op vmbo-/mavoniveau en heeft 10% maximaal basisonderwijs genoten. Hiermee zijn zij duidelijk lager opgeleid dan de Nederlandse bevolking. Een meerderheid (60%) haalt wel het niveau van een startkwalificatie voor de Nederlandse arbeidsmarkt, maar 40% van alle Polen voldoet hier niet aan en is opgeleid op maximaal vmbo/mavo-niveau.
Net als in eerder onderzoek onder Poolse migranten in Nederland zien we dat Poolse vrouwen hoger zijn opgeleid dan Poolse mannen. De vrouwen hebben vooral vaker een hbo/wo-diploma dan de mannen: 26% tegenover 16%.

Uit het SCP-rapport Roemeense migranten (2015) blijkt dat de Roemenen die recent naar Nederland zijn gemigreerd hoog opgeleid zijn. Maar liefst 55% van de niet-schoolgaande Roemenen heeft een hoog opleidingsniveau (hbo/wo-niveau) en 26% heeft een middelbaar opleidingsniveau (havo/vwo/mbo-niveau). Een op de vijf is laagopgeleid (max. vmbo/mavo-niveau). Hiermee scoren ze hoger dan de toch goed opgeleide Poolse groep.
Anders ligt de situatie voor Bulgaarse migranten. Uit het SCP-rapport Nieuw in Nederland (2013) blijkt dat recent gemigreerde Bulgaren overwegend laagopgeleid zijn. Dit geldt met name voor Turkse Bulgaren. Een op de drie heeft in Bulgarije niet meer dan basisonderwijs genoten en slechts 17% van de jongvolwassenen van etnisch Turkse origine beschikt over het niveau van een startkwalificatie. Van de etnische Bulgaren heeft circa de helft het niveau van een startkwalificatie.

Uit de verschillende interviews komt een beeld naar voren dat het opleidingsniveau van 'de' buitenlandse werknemer in de regio Noord-Holland Noord relatief laag is. Flexible Human Services verklaart dat door het karakter van het aangeboden werk: 'In Noord-Holland Noord zie je relatief vaak laag betaalde lonen. Het opleidingsniveau is dan ook doorgaans laag.' Agrostar beaamt dat: 'Het gemiddeld opleidingsniveau is hier laag.' NL-Jobs ziet nog een andere trend. 'Omdat de economie in Polen goed draait, krijgen we hier de mensen met de minste kans op de arbeidsmarkt daar. Vroeger hadden we een docent Engels, een fysiotherapeut en een chef-kok die tomaten plukken. Maar dat is wel minder geworden. In de loop van de tijd is het opleidingsniveau van de Poolse mensen hier wel

gedaald.' De gemeente Westland herkent dat beeld: 'Er is er nu veel behoefte aan hoogopgeleide Polen in het thuisland. Daarom is het gemiddeld opleidingsniveau van Polen hier nu iets lager. Bovendien veroudert de Poolse maatschappij in snel tempo en dat heeft ook invloed op de dalende werkloosheid.'
Over Roemeense buitenlandse werknemers stelt NL Jobs: 'Dat moet zich nog een beetje zetten. Daar zijn we een jaar of 3 mee bezig. Daar zitten gelukszoekers tussen, mensen die daar geen toekomst hebben maar ook wel eens hoger opgeleid zijn.' Agrostar herkent dat beeld. Een vergelijkbaar wat diffuus beeld schets Ruijgrok Dienstverlening over de door haar bemiddelde Letse buitenlandse werknemers.

2.7 Beheersing Nederlandse taal

Aan buitenlandse werknemers uit andere Europese landen kunnen geen inburgeringseisen worden gesteld.
Toch is het belangrijk dat ook buitenlandse werknemers -ook als die hier tijdelijk zijn- de taal leren en participeren. Buitenlandse werknemers zijn daar in eerste instantie zelf verantwoordelijk voor. Maar er ligt
ook een verantwoordelijkheid voor de werkgever en uitzendorganisaties. Zij bemiddelen de migranten immers bij het vinden van naar werk hier.
Uit het SCP-rapport Bouwend aan een toekomst in Nederland (2018) blijkt dat veel na 2004 gemigreerde Polen moeite hebben met de Nederlandse taal. Slechts rond de 10% geeft aan daarmee nooit moeite te hebben. Jongere en langer geleden gemigreerde Polen hebben duidelijk minder moeite met de Nederlandse taal, net als Poolse vrouwen en hoger opgeleide Polen. In totaal heeft 58% van de Poolse migranten een inburgerings- en/of taalcursus gevolgd of is daar nog mee bezig. In 2009 lag dit percentage op 33%.

Het beeld van een zeer beperkte beheersing van de Nederlandse taal blijkt ook uit het PON-onderzoek in de Metropoolregio Eindhoven[16]. Van de 40 Poolse buitenlandse werknemers die werden geïnterviewd, kon driekwart zich niet goed verstaanbaar maken in het Nederlands. Poolse migranten die verwachten ook op de wat langere termijn nog in Nederland te wonen, spreken het Nederlands beter, gebruiken het vaker met partner en/of kinderen en hebben vaker een cursus Nederlands gevolgd. Degenen die de intentie hebben te blijven, investeren dus duidelijk meer in de taal.

De beheersing van de Nederlandse taal door Roemeense migranten is slechter dan die van Polen en Bulgaren (Roemeense migranten, SCP 2015). Slechts weinig Roemenen kunnen zich redden in de Nederlandse taal, Roemeense mannen nog minder dan Roemeense vrouwen. Ook valt op dat er weinig inspanningen zijn verricht om het Nederlands te leren. Opvallend is verder dat de grote groep studiemigranten en de hoogopgeleide Roemenen de Nederlandse taal niet noemenswaardig beter beheersen dan laagopgeleide Roemeense migranten. Wellicht dat de goede beheersing van het Engels – en dat geldt niet alleen voor Roemeense studenten, maar ook voor veel laagopgeleide Roemeense migranten – de prikkel wegneemt om te investeren in het Nederlands.

[16] Van zorg naar sturing, Het buitenlandse werknemersvraagstuk in de Metropoolregio Eindhoven, het PON, 2018

3. De belangrijkste economische sectoren

Buitenlandse werknemers zijn werkzaam in nagenoeg alle belangrijke economische sectoren. Aangezien economische structuren per regio verschillen, zal ook de penetratiegraad van buitenlandse werknemers verschillen. In het rapport 'Economische analyse internationale werknemers, studenten en zelfstandigen in Nederland'[17] wordt een overzicht geschetst van de landelijke top 5 van sectoren waarin buitenlandse werknemers werkzaam zijn. Dat zijn:

1. detachering- en uitzendbranche[18]	45%
2. landbouw	8%
3. horeca	7%
4. groothandel	6%
5. facilitaire diensten	5%

Het beeld van een aanzienlijke inzet van buitenlandse werknemers in de landbouw en uitzendbranche dat hieruit volgt, wordt ook bevestigd in het meer recente SEO-onderzoek over de economische waarde van buitenlandse werknemers[19]. In dit rapport wordt eveneens een landelijke top-5 geschetst van sectoren waar MOE-landers werken. Dat zijn:

1. landbouw:	26%
2. uitzendsector	21%
3. overige zakelijke dienstverlening	20%
4. vervoer over water	7%
5. logistieke dienstverlening	5%

In het jaarrapport Integratie 2016[20] wordt ingezoomd op de flexibele schil op de arbeidsmarkt, waarin veel Poolse migranten actief zijn. Daaruit blijkt dat een groot deel van de Poolse flexwerkers (75%) in de commerciële dienstverlening werkt, vooral dus bij uitzendbureaus. Daarnaast werkte nog eens 11 % in de landbouw.

Als we de economische structuur van de Kop Van Noord-Holland bekijken, dan valt allereerst op dat er weinig -of eigenlijk geen- informatie voorhanden is over de penetratiegraad van buitenlandse werknemers. Ondanks de substantiële omvang van de doelgroep buitenlandse werknemers, komen zij nergens voor in de UWV-rapportage Regio in beeld, Noord-Holland Noord[21]. De belangrijkste beschikbare bron om meer zicht te krijgen op de inzet van buitenlandse werknemers in specifieke economische sectoren lijkt het rapport Huisvesting buitenlandse werknemers in De Kop van Noord-Holland en Opmeer[22]. Hieruit blijkt dat 9 op de 10 buitenlandse werknemers hier werkzaam zijn in de volgende 3 sectoren:

agrarische sector	84%
bouw	4%
industrie	2%

Uit de afgenomen interviews komt eveneens naar voren dat de agrarische sector veruit de belangrijkste werkgever is voor buitenlandse werknemers. De bouw en industrie worden eveneens genoemd als (kleinere) kanalen waar buitenlandse werknemers emplooi vinden. Meer specifiek worden genoemd voeding/ groenteverwerking, logistiek, transport. De gemeente Westland duidt de vindplaatsen van werk als volgt: 'Buitenlandse werknemers werken op alle plekken waar Nederland baat heeft bij goedkoop werk/handenarbeid.'

---

[17] Decisio, Amsterdam, 2015

[18] Genoemde categorie werkt 'voor' en echter niet 'op' het uitzend/detacheringsbureau

[19] De economische waarde van buitenlandse werknemers uit Midden- en Oost-Europa voor Nederland, SEO 2018. Zie ook bijgaande link>

[20] CBS, 2016

[21] UWV, oktober 2017

[22] Huisvesting buitenlandse werknemers in De Kop van Noord-Holland en Opmeer, inzicht in kwantitatieve en kwalitatieve behoeften, Conclusr, 2018

4. Kenmerken van de arbeidsparticipatie

4.1 Enkele karakteristieken

Driekwart van de Poolse migranten die zich na 2004 inschreven in Nederland heeft betaald werk. Dit is veel in vergelijking met andere migrantengroepen en ongeveer gelijk aan autochtone Nederlanders (77%)[23]. Poolse vrouwen zijn gemiddeld weliswaar hoger opgeleid, maar dat uit zich niet in een hogere participatie (66% tegenover 85% onder Poolse mannen). Bovendien zijn Poolse vrouwen significant vaker werkzaam op het laagste beroepsniveau dan Poolse mannen: van de Poolse vrouwen werkt 57% in een beroep op het laagste niveau; van de Poolse mannen is dat 38%.

Uit het onderzoek Nieuw in Nederland (SCP, 2013) blijkt dat er forse verschillen zitten in werkloosheid tussen Polen en Bulgaren. Daaruit blijkt dat 8% van de Polen werkloos is: onder Bulgaren ligt dit aandeel op 45%. De sectoren waarin de Bulgaren vooral werkzaam zijn - de schoonmaak, de horeca en de bouw - in combinatie met de laag gewaardeerde beroepen waarin zij werkzaam zijn- lijken erop te wijzen dat ze veelal werk doen waarvoor autochtone Nederlanders bedanken, maar dan in het zwarte circuit.

De Roemeense migranten, laten een ander beeld zien dan het stereotype beeld van de arbeider in de land- en tuinbouw (SCP, 2015). Een belangrijk deel van de Roemeense migranten is werkzaam in de ict-sector of doet bijvoorbeeld onderzoek aan Nederlandse universiteiten. Uiteraard bevindt zich onder de ingeschreven Roemeense migranten ook een groep die werkt aan de onderkant van de arbeidsmarkt, maar deze groep is veel geringer van omvang dan die onder Polen en Bulgaren, bij wie de meerderheid in de productie, land- en tuinbouw, bouw of schoonmaak werkt. Ook valt op dat slechts een laag aandeel in Nederland werkloos is.

De werkomstandigheden zijn fysiek zwaarder dan voor autochtone Nederlanders. Van de Poolse migranten geeft ruim 1 op de 4 aan altijd snel te moeten werken (bij autochtone Nederlanders ligt dit op 1 op de 10). Ook verrichten Poolse werknemers vaker lichamelijk zwaar werk. Ruim een derde geeft aan dit vaak of altijd te doen. Alhoewel slechts een klein deel van de Poolse werknemers (11%) zegt vaak of altijd gevaarlijk werk te doen, is dit nog steeds bijna vier keer zo veel als bij autochtone werknemers (3%). Dit heeft veel te maken met de sectoren waarin veel Poolse migranten in Nederland werken: de bouw, de industrie en de landbouw. Poolse vrouwen geven vaker dan Poolse mannen aan nooit gevaarlijk en lichamelijk zwaar werk te doen; het aandeel dat vaak onder tijdsdruk moet werken, verschilt niet tussen mannen en vrouwen.

4.2 Aard dienstverband

Zoals hiervoor aangegeven heeft driekwart van de Poolse migranten die zich na 2004 inschreven in Nederland betaald werk. Bij deze hoge participatie speelt de georganiseerde arbeidsmigratie een rol: veel uitzendbureaus leiden Polen rechtstreeks naar werk in Nederland (SCP, 2018). Bulgaren worden vrijwel nooit door een uitzendbureau bemiddeld. Zij vinden vrijwel altijd hun baan via bekenden uit de eigen etnische groep. Turkse Bulgaren hebben vaak een Turkse Nederlander als baas. De uitzendbureaus spelen een belangrijke rol in het feit dat Polen veel vaker dan Bulgaren in Nederland werk hebben: als men via een uitzendbureau naar Nederland komt, is men verzekerd van werk (SCP, 2013).

Uit recentelijk onderzoek in Brabant[24] bleek dat bijna de helft van de onderzochte Poolse buitenlandse werknemers via een uitzendbureau werkte op basis van een 0-uren contract. Verder werd geconstateerd dat veel van de geïnterviewden gedurende hun loopbaan in Nederland van

[23] Bouwend aan een toekomst in Nederland, de leefsituatie van Poolse migranten die zich na 2004 hebben ingeschreven, SCP, 2018
[24] Van zorg naar sturing, Het buitenlandse werknemersvraagstuk in de Metropoolregio Eindhoven, het PON, 2018

uitzendbureau wisselen. Dat betekent niet alleen wisseling van werkzaamheden maar ook van werkplek/locatie. Ook werd ingegaan op de veelvuldig precaire arbeidsrelaties. 'Met name in situaties van tijdelijke arbeid blijven buitenlandse werknemers vaak in de startpositie. Een voorbeeld hiervan is dat mensen na beëindiging van het tijdelijke contract naar Polen terugkeren om vervolgens opnieuw onder dezelfde condities in Nederland te gaan werken. Dat gebeurt ook in gevallen waarin de buitenlandse werknemer al jaren (tijdelijk) in Nederland heeft gewerkt. Zo werkt een respondent die in 2011 voor het eerst in Nederland kwam om te werken op het moment van het interview via het uitzendbureau op een 0-uren contract. Het komt ook voor dat buitenlandse werknemers in de ww terechtkomen en na de wettelijke periode bij dezelfde werkgever aan de slag gaan.'
Ook het IDHEM en Barka benoemen de risico's van het 0-uren contract. 'Dat is soms een groot probleem. Want het komt regelmatig voor dat de werkgever niet voor voldoende werk zorgt. Dan wordt het ook lastig om de woning te betalen. Wij zien deze contracten veel in de agrarische sector. Bij productiebedrijven niet: daar hebben mensen doorgaans een vast aantal uren. Een 0-uren contract betekent ook dat iemand op afroepbasis beschikbaar moet zijn. Dan is het ook lastig om voor meer werkgevers tegelijk te werken.'

Flexible Human Services bevestigt ook dat mensen zelden meerdere werkgevers tegelijk hebben. 'Alleen mensen die niet jaarrond werken, zoals veel gebeurt in de agrarische sector, hebben soms - op elkaar volgend in de tijd- meerdere werkgevers.' Flexible Human Services geeft ook aan dat een groot aantal mensen in Noord-Holland Noord buiten het uitzendbureau om werkt: 'Daar bestaan veel 1 op 1 lijntjes. Op deze wijze probeert de agrarische sector goedkoper te werken. In andere sectoren zitten uitzendbureaus er vaker tussen.' Ook NL Jobs geeft aan dat die directe lijntjes tussen buitenlandse werknemer en werkgever bestaan. 'Zeker bij de kaderfuncties. Maar dan heb je het toch maar over 1 op de 25 of 50 mensen waarbij dat gebeurt. Wij zien dat het gros via een uitzendbureau werkt'.

Op landelijke schaal zien we ook dat Poolse migranten veel vaker afhankelijk zijn van een flexibele arbeidsrelatie dan autochtone Nederlanders (42% tegen 22%) en ook vaker dan bij de grootste 4 niet-westerse groepen in Nederland. Eenzelfde conclusie wordt getrokken in het Jaarboek Integratie 2016[25]. In het cohort dat voor 2007 naar Nederland is gekomen – dat niet alleen langer in Nederland is, maar ook gemiddeld ouder is dan de andere migratiecohorten –, is het beeld duidelijk anders: ongeveer een kwart (26%) is afhankelijk van een flexibel arbeidscontract. Dit geeft aan dat Poolse migranten na langer verblijf vastere voet aan de grond krijgen op de Nederlandse arbeidsmarkt.

4.3 Omvang dienstverband

Dat werk een primaire reden is om in Nederland te zijn blijkt ook uit het aantal werkuren per week. Bijna 4 op de 5 Poolse werknemers werkt 35 uur of meer per week (78%). Onder autochtone werknemers is dit ongeveer de helft. Eerder onderzoek gaf ook al aan dat Poolse werknemers gemiddeld veel uren werken. In deze groep werken mannen (92%) aanzienlijk vaker voltijd dan vrouwen (62%), maar deze verschillen zijn tegelijkertijd een stuk kleiner dan bij autochtone werknemers (respectievelijk 76% en 19%).

Ook uit de interviews blijkt dat nagenoeg alle buitenlandse werknemers fulltime werken. Dat wil zeggen zo'n 40 uur per week. Agrostar geeft aan dat seizoensarbeiders vaak nog meer werken: tot 48 uur per week. De gemeente Westland geeft aan dat niemand precies weet hoe lang buitenlandse werknemers werken. 'Dat wijzigt per week, maand, jaar omdat ze een 0-uren contract hebben. Wij denken dat ze gemiddeld 32-36 uur werken als je dat over een jaar bekijkt.' Het Informatie Punt Polen (IPP) constateert ook weinig zicht te hebben op hoeveel uren mensen werken. Wij weten dat mensen best veel uren werken. Maar wij weten ook dat contracten niet altijd kloppen.'

[25] Jaarboek integratie 2016, CBS

5.Registratie buitenlandse werknemers

In deze paragraaf gaan we in op de vraag in hoeverre buitenlandse werknemers zich registeren in de BRP/RNI. Of helemaal niet. En waarom niet? Over de registratie van buitenlandse werknemers bestaan veel onduidelijkheden. Om deze reden belichten we in eerst kort de context van de BRP/RNI.

5.1 Hoe zit het ook al weer met de Basisregistratie Personen (BRP)?

In principe is iemand die voor een periode van 4 maanden of langer in Nederland verblijf zal houden, een ingezetene. Elke ingezetene is *verplicht* zich in te schrijven in de basisregistratie van zijn of haar woonplaats. Naast ingezetenen zijn er niet-ingezetenen. Dit zijn personen die niet of korter dan 4 maanden in Nederland verblijf zullen houden en/of een relatie hebben met Nederlandse overheidsinstellingen. Zij kunnen zich als niet-ingezetene bij een RNI-loket inschrijven (Registratie Niet-Ingezetenen).

5.2 Hoe werkt de Registratie Niet-Ingezetenen?

Sinds 6 januari 2014 *kunnen* niet-ingezetenen zich inschrijven in de RNI bij inschrijfvoorzieningen bij 18 gemeenten in Nederland. Dit zijn Alkmaar, Almelo, Amsterdam, Breda, Den Haag, Doetinchem, Eindhoven, Groningen, Goes, Heerlen, Leeuwarden, Leiden, Nijmegen, Rotterdam, Terneuzen, Utrecht, Venlo en Zwolle. Bij het RNI-loket worden alle gegevens op uniforme wijze geregistreerd, waaronder het woonadres in het land van herkomst. Hiervoor moeten niet-ingezetenen zich in persoon melden met een geldig identiteitsbewijs. Bij inschrijving aan het loket ontvangen niet-ingezetenen direct hun toegekende burgerservicenummer (BSN) en een afschrift van de opgenomen persoonsgegevens. De inschrijving is gratis.

5.3 Enkele waarnemingen

De tijdelijke commissie 'Lessen uit recente arbeidsmigratie' concludeerde in 2011 onder meer dat de gemeentelijke registratie van buitenlandse werknemers ver onder de maat was. ‘Dat moet veel beter’, verkondigde commissievoorzitter Ger Koopmans destijds. Het SCP stelde in 2015[26] dat de meeste nieuwe werknemers zich niet inschrijven in de bevolkingsadministratie. Per 1 juli 2014 stond van deze werknemers 52% van de Roemenen ingeschreven, 69% van de Bulgaren en 30% van de Polen.

Uit andere onderzoeken komt ook naar voren dat buitenlandse werknemers vaak beperkt zijn geregisterd. Zo blijkt uit onderzoek in 2016 in de gemeente Dronten dat 33% van de buitenlandse werknemers geregisterd staat. In een vergelijkbaar onderzoek in 2016 in de Stadsregio Rotterdam[27] blijkt dat zo’n 42% in de BRP staat ingeschreven. De gemeente Westland, die veel ervaring heeft met het ondersteunen van andere gemeenten met haar inschrijvingsmethode[28], geeft aan dat als we kijken naar de periode 2011 tot nu, er procentueel aanzienlijk meer buitenlandse werknemers staan ingeschreven. In 2011 stond zo’n 10-20% in de BRP geregistreerd. Nu schat Westland gemiddeld de BRP-registratie op 33-50%.

Voor de regio Noord-Holland Noord kan ook een globale inschatting worden gemaakt van de registratiegraad. Uit de tabel in paragraaf 2.1 blijkt dat er op 1 januari 2016 1.595 buitenlandse werknemers stonden ingeschreven in de gemeenten Den Helder, Schagen, Hollands Kroon en Opmeer. Uit het onderzoek van Conclusr in die gemeenten komt naar voren dat er 6.563 buitenlandse werknemers in deze 4 gemeenten wonen. Dat houdt in dat zo’n 24% van de buitenlandse werknemers staat ingeschreven. Dat betekent dat de gemeenten in Noord-Holland Noord lager dan gemiddeld scoren wat betreft de BRP-registratie van buitenlandse werknemers.

[26] Roemeense buitenlandse werknemers, SCP, 2015

[27] Onderzoek huisvesting buitenlandse werknemers in regio Rotterdam, EFA, 2016. Zie link>

[28] Zie ook bijgaande link> Westland wint prijs voor inschrijvingsprocedure buitenlandse werknemers

Landelijk bezien lijken gemeenten redelijk positief over het zicht dat ze hebben op de *totale* populatie buitenlandse werknemers binnen de gemeentegrenzen. Uit het onderzoek 'Voortgang huisvesting buitenlandse werknemers 2015'[29] blijkt dat 62% van de gemeenten aangeeft (enigszins) zicht te hebben op de aantallen *niet* in de BRP ingeschreven buitenlandse werknemers in hun gemeente. Of zij dat weten door andere bronnen te raadplegen of een schatting maken is niet bekend. Uit hetzelfde onderzoek blijkt ook dat 28% van de gemeenten aangeeft dat er speciale voorzieningen zijn (zoals inschrijfavonden bij werkgevers) voor buitenlandse werknemers om zich in te schrijven in de BRP. Een aanzienlijk groter deel van de gemeenten (70%) heeft dat dus niet. 37% Van de gemeenten geeft aan dat er afspraken met werkgevers zijn gemaakt (of in ontwikkeling zijn) over inschrijving in de BRP.

5.4 Oorzaken niet inschrijven

In het onderzoek van Conclusr worden verschillende redenen aangegeven waarom buitenlandse werknemers onvoldoende staan geregistreerd. Daarnaast heeft het Expertisecentrum Flexwonen door haar ervaringen afgelopen jaren een beeld gekregen van de ratio achter het niet inschrijven. De oorzaken van het niet-inschrijven kunnen liggen bij zowel de gemeente, werkgever, huisvester als de buitenlandse werknemer zelf of een combinatie ervan. De belangrijkste oorzaken per actor zijn:

a. Gemeentelijke oorzaken van het niet inschrijven van buitenlandse werknemers:

- administratieve beslommeringen: het regelen van andere extra/inschrijffaciliteiten is 'gedoe'
- onvoldoende aandacht: het onderwerp buitenlandse werknemers heeft intern geen aandacht
- er is twijfel of het BRP-systeem voldoende matcht met de snelle en fluïde patronen van arbeidsmigratie: enerzijds hoeven niet alle buitenlandse werknemers zich in te schrijven (bij een verblijf korter dan 4 maanden). Aan de andere kant bestaat een serieuze kans dat buitenlandse werknemers zich niet uitschrijven. Hierdoor is de kans op 'vervuiling' groot.

b. Oorzaken bij werkgevers waardoor buitenlandse werknemers zich niet kunnen/mogen inschrijven:

- inschrijving bij gemeenten brengt grote administratieve werklast met zich mee
- Inschrijven kost veel tijd ('gemeenten werken traag') en daarmee geld
- inschrijving bij gemeenten kan (grote) kosten met zich meebrengen, die voorheen niet hoefden te worden voldaan
- werkgevers zijn bang voor gedoe en opereren liever onder de radar
- werkgevers voelen zich niet verantwoordelijk

c. Oorzaken bij huisvesters waardoor buitenlandse werknemers zich niet kunnen/mogen inschrijven:

- De huisvesting is illegaal

d. Oorzaken van niet inschrijven bij de buitenlandse werknemers zelf

- buitenlandse werknemers mogen zich soms niet inschrijven van hun werkgever of huisvester
- buitenlandse werknemers weten niet dat ze zich moeten inschrijven
- buitenlandse werknemers zijn bang voor de mogelijke consequenties van hun inschrijving (b.v. extra gemeentelijke belasting/motorrijtuigenbelasting)

5.5 Enkele reacties

Uit de interviews onder werkgevers en vertegenwoordigers van buitenlandse werknemers komen steevast tal van frustraties en ongemakken aan de orde rond de inschrijving in de RNI/BRP.

a. Inschrijving in de RNI

[29] Zie ook bijgaande link>

Agrostar geeft aan haar mensen in te schrijven bij het loket van Alkmaar en Groningen. ‘Het RNI-loket in Alkmaar is slecht geregeld. In Groningen duur een inschrijving bij wijze van spreken 2 minuten per persoon. In Alkmaar kost ons dat zo’n 15 minuten per persoon. Grotere groepen nemen we daarom mee naar Groningen.’ Ook Flexible Human Services herkent de problemen bij met name het Alkmaarse RNI-loket. ‘Het is een drama. Die loketten kunnen het totaal niet aan: lange wachttijden. Wij rijden steeds vaker met bussen naar Utrecht toe. Door de capaciteitsproblemen bij de RNI-loketten lopen wij ook zo’n 4-5 weken achter met de inschrijvingen.’ Ook NL Jobs shopt bij meerdere RNI-loketten. ‘Wij gaan met onze mensen naar Alkmaar en Friesland.’

Het IDEHM stelt nog een ander registratieprobleem aan de orde. ‘De meeste mensen vragen eerst een BSN-nummer aan via het RNI-loket. Want veel mensen weten ook niet hoe lang ze hier willen blijven. Omdat bij de registratie alleen een adres in het thuisland wordt opgegeven, wordt dus ook alle correspondentie van bijvoorbeeld de belastingdienst naar dit adres verzonden. Dit levert heel veel problemen op. Mensen weten ook vaak niet dat ze post hebben ontvangen op het (opgegeven thuis)adres of komen daar pas veel te laat achter. Met alle gevolgen van dien. Daarom is een correspondentieadres in Nederland bij de registratie in de RNI van belang.’

b. Inschrijving in de gemeentelijke BRP

NL-Jobs geeft aan dat de registratie van buitenlandse werknemers in goed samenspel tussen gemeenten en werkgevers moet gebeuren. ‘Buitenlandse werknemers hebben geen enkele motivatie om dat te doen.’ Maar ook met de interpretatie van de wet lijken problemen. NL Jobs: ‘Je moet je inschrijven als je voornemens bent langer dan 4 maanden te verblijven. Dat is toch een beetje van ‘ik was het niet van plan maar het is toch gebeurd. Je moet het daarom organiseren zoals in de gemeente Westland’. Flexible Human Services sluit zich daarbij aan. ‘Veel gemeenten gaan niet goed met de inschrijving om. Ze denken nog op een traditionele manier. Maar zo kun je er bij buitenlandse werknemers niet mee omgaan. Daarom propageren wij ook het Westlands model’.

Maar niet alle uitzendbureaus voelen een verantwoordelijkheid om een bijdrage te leveren aan de inschrijving. Agrostar: ‘De BRP-inschrijving laten we over aan de mensen zelf. Dan gaat het vaak om mensen die eigen huisvesting hebben. En de meeste mensen wonen via ons. Daarom vinden wij die eventuele inschrijving ook een verantwoordelijkheid voor de mensen zelf.’ Ruijgrok Dienstverlening schrijft alleen mensen in die hier meer dan een half jaar verblijven. ‘Maar we blijven die inschrijving bijzonder ongemakkelijk, onhandig en soms tegenstrijdig vinden. Pas zijn we een week bezig geweest met een werknemer die zich eerder vergeten was uit te schrijven uit de gemeente Renkum. Hij werd achtervolgd met verschillende gemeente aanslagen terwijl hij er al jaren niet meer woonde. Maar we hadden ook een vreemde ervaring bij de gemeente Hollands Kroon. We wilden iemand laten inschrijven maar dat mocht niet. Desbetreffende ambtenaar was bang dat hierdoor de registratie zou worden vervuild. Pas na de plechtige belofte voor de uitschrijving zorg te dragen, kon hij zich inschrijven in de BRP. Dat is wel vreemd: bij gemeentelijke handhavingsacties is het eerste dat de ambtenaren doen, inschrijven in de BRP’.

Het Informatie Punt Polen ziet dat meer buitenlandse werknemers zich inschrijven en ziet ook een toegenomen besef van het belang ervan bij buitenlandse werknemers zelf. ‘Met name als mensen zelf een woning hebben gevonden. Maar wat wij zien is dat de inschrijving ook niet altijd gemakkelijk wordt gemaakt door de werkgever of de huisvester’. Dat probleem herkent ook IDHEM. ‘Mensen horen vaak: je mag of kunt je niet inschrijven op dit adres. Illegaal waarschijnlijk dus. Wij denken dat een klein deel van de mensen zich niet wil inschrijven en een groter deel zich niet kan laten inschrijven. Want het staat vaak duidelijk in het contract: inschrijven in de gemeentelijke BRP mag niet’.

6. Woon-werkverkeer

Maken buitenlandse werknemers bij woon-werkverkeer gebruik van eigen transport, door de werkgever aangeboden vervoer of het OV? Wat is de maximale woon-werkafstand die buitenlandse werknemers bereid zijn af te leggen? Welke afstand leggen ze gemiddeld af? Over de transportmiddelen die buitenlandse werknemers voor woon-werkverkeer is betrekkelijk weinig bekend. In onderzoeken of gesprekken komt het onderwerp vaak zijdelings ter sprake. In deze verkenning leggen we verschillende puzzelstukjes naast elkaar.

6.1 Vervoermodaliteiten

De meeste uitzendbureaus regelen het vervoer van buitenlandse werknemers in Nederland van woon- naar werklocatie en omgekeerd. Dat kan (eigen) busvervoer zijn of een fiets in breukleen[30]. Maar werkgevers doen soms ook een beroep op de mogelijkheid van inzetten van eigen vervoer als een auto[31]. Afhankelijk van de afstand tot het werk, worden soms ook bedrijfsauto's beschikbaar gesteld. Deze worden vaak met andere buitenlandse werknemers gedeeld. Het OV lijkt een zeer beperkte rol te spelen bij het woon-werkverkeer van buitenlandse werknemers. Vroeger was er ook collectief vervoer van met name Polen naar Nederland, maar tegenwoordig komen de Poolse werknemers veelal op eigen gelegenheid.

Uit de interviews blijkt dat in de regio Noord-Holland Noord van verschillende vervoersmodaliteiten gebruik wordt gemaakt. Alleen van het OV wordt geen gebruik gemaakt door het te magere aanbod in deze regio. Alle ondervraagde werkgevers/uitzendbureaus geven aan in te zetten op huisvesting zo dicht mogelijk bij de werklocatie. Maar omdat dit lang niet altijd mogelijk is, worden verschillende transportmiddelen ingezet. Als het even kan, wordt de fiets gebruikt bij korte reisafstanden. Bij grotere afstanden zijn er meerdere middelen die worden ingezet. Flexible Human Services stelt dat 'de meeste CAO's voorschrijven dat bij meer dan 10 km woon-werkafstand er een vergoeding betaald moet worden. Behalve als de werkgever dat vervoer aanbiedt. Standaard stellen wij iedere werknemer een fiets ter beschikking, die zowel privé als zakelijk gebruikt kan worden. Voor niet-werk gerelateerde zaken mag geen auto gebruikt worden.'

In nagenoeg alle gevallen kunnen werknemers gebruik maken van door de werkgever aangeboden transport. Agrostar constateert dat Polen vaker een eigen auto gebruiken voor woon-werkverkeer. Voor Roemeense migranten ligt dat anders. 'Zij hebben minder vaak een rijbewijs. Roemenen met rijbewijs rijden daarom vaak collegae.' Over deze vorm van transport, die door meerdere uitzendbureaus wordt gehanteerd is IDHEM minder enthousiast. 'Wij horen nogal eens dat een persoon in dienst is bij de werkgever een vergoeding krijgt om andere medewerkers mee te nemen. Dat is doorgaans niet zo goed geregeld. Immers, alle boetes komen bij de chauffeur terecht en het kost hem/haar vaak onevenredig veel tijd die vaak niet gecompenseerd wordt.'

NL Jobs stelt dat zij vervoer regelt bij alle werknemers die via hen wonen. Dat is zo'n 80% van de mensen. De gemeente Westland schat dat 70% van de buitenlandse werknemers gebruik maakt van door de werkgever aangeboden vervoer. Het aantal te vervoeren mensen bepaalt het transportmiddel. Naast auto's en bestelbusjes kan het ook nog groter. Flexible Human Services geeft aan dit jaar een touringcar te hebben aangeschaft.

6.2 Woon-werkafstanden

Buitenlandse werknemers lijken voor hun woon-werkverkeer (soms) grote afstanden af te leggen. De gemeente Dordrecht concludeerde[32] dat de in deze gemeente wonende buitenlandse werknemers

[30] Van zorg naar sturing, Het buitenlandse werknemersvraagstuk in de Metropoolregio Eindhoven, het PON, 2018
[31] Zie een voorbeeld van werkgever/uitzendbureau Fides>
[32] Eindrapportage Taskforce Huisvesting Buitenlandse werknemers gemeente Dordrecht, 2012

gemiddeld een reisafstand 40 km afleggen. Maar ook voor nog verder gelegen werkgevers kan Dordrecht een interessant woongemeente zijn. ‘Voor werkgelegenheid tot 80 kilometer kan Dordrecht zelfs nog een alternatief vormen. Binnen deze straal bevinden zich de belangrijkste werkgelegenheidsplekken van Nederland. Hiermee is Dordrecht logischerwijs voor alle partijen bij huisvesting van buitenlandse werknemers een serieuze plaats om huisvesting te regelen.’

Burgemeester Lambooij van Putten stelde dat tijdens een handhavingsactie in het recreatiecluster Krachtighuizen december 2014[33] onder meer buitenlandse werknemers waren aangetroffen, die in West-Brabant werkzaam zijn. Deze buitenlandse werknemers reisden dus meer dan 100 km naar hun werk. Het Expertisecentrum Flexwonen heeft de afgelopen periode tal van signalen gekregen dat buitenlandse werknemers 50-100 km moesten afleggen of soms nog meer dan dat. Om deze afstanden in perspectief te plaatsen: Nederlanders reizen gemiddeld 22,6 kilometer tussen woning en werk.

De woon-werkafstand die werkgevers/buitenlandse werknemers bereid zijn af te leggen, lijkt samen te hangen met drie factoren. De huisvesting moet 1 beschikbaar en 2. betaalbaar zijn en 3. bij voorkeur over een goede ontsluiting te beschikken. De gemeente Dordrecht stelt dat zij aan al deze voorwaarden voldoet en daar om zo’n aantrekkelijke woonplaats is voor buitenlandse werknemers. ’De relatief goedkope woningvoorraad en de goede verbindingen aan A16 en A15 maakt Dordrecht als vestigingsplaats extra interessant’.

Het Expertisecentrum Flexwonen stelde in 2017 dat het huisvestingstekort voor buitenlandse werknemers de afgelopen periode sterk was opgelopen[34]. Zij constateerde door afnemende beschikbaarheid en betaalbaarheid verschillende negatieve effecten. Een ervan is dat mensen op grotere afstand van het werk worden ondergebracht, met veel woon-werkverkeer tot gevolg. Verschillende ondernemers in grensregio’s lijken daarbij te profiteren van aantrekkelijk (c.q. beschikbaar en betaalbaar) huisvestingsaanbod in Duitsland en België.

In de regio Noord-Holland Noord verschillen de gemiddelde woon-werkafstanden die mensen afleggen substantieel. Ruijgrok Dienstverlening geeft aan dat de gemiddelde af te leggen afstand 5 km is. Bij NL-Jobs is dat 20-25 km. De gemeente Westland schat de gemiddelde afstand die buitenlandse werknemers afleggen naar hun werk op zo’n 20 km. IDHEM schat dat met 30 km iets hoger in.

Naast genoemde gemiddelden zijn er ook pieken in af te leggen afstand. Het Informatie Punt Polen kent casuïstiek waarbij mensen meer dan 70 km enkele reis moeten afleggen. Flexible Human Services geeft aan dat de grootste afstand die enkele medewerkers -bij uitzondering wel eens- moeten afleggen 80 km is. ‘Daar zijn we niets trots op maar het kan even niet anders’. De gemeente Westland geeft aan dat zij een voorbeeld kennen waarbij buitenlandse werknemers 150 km van deze gemeente zijn gehuisvest.

[33] Zie ook bericht Handhavingsactie op recreatieterrein in Putten>
[34] Onderzoek: tekort aan huisvesting zet economische groei onder druk, EF, 2017. Zie ook bijgaande link>

7. Perceptie buitenlandse werknemers van de Nederlandse samenleving

Buitenlandse werknemers komen hier primair om economische redenen. Wonen en eventueel participeren in de samenleving vormen daarvan een afgeleide. Hoe percipiëren buitenlandse werknemers het wonen in Nederland? En hoe ervaren zij de Nederlandse samenleving? In hoeverre voelen buitenlandse werknemers zich welkom en gewaardeerd?

7.1 Het wonen

In de berichtgeving over Polen of andere buitenlandse werknemers in Nederland speelt gebrekkige huisvesting vaak een grote rol. Het gaat dan veelal over het delen van woonruimte, overbewoning, slechte huisvesting en het wonen in caravan- of huisjesparken, op het erf van boerderijen of in zogenoemde Polenhotels. Het algemene beeld is daarom dat er het nodige mis is met de woonsituatie van buitenlandse werknemers in Nederland. Uit het onderzoek Nieuw in Nederland (SCP, 2018)
onder na 2004 in Nederland ingeschreven Polen komt echter een ander beeld naar voren. Driekwart van de Polen is tevreden of zelfs zeer tevreden met de eigen woonsituatie. Het verschil met autochtone Nederlanders is aanzienlijk, wat niet verrassend is gezien het veel kortere verblijf van Polen in Nederland. Van de autochtone Nederlanders is 92% van tevreden of zeer tevreden met de woonsituatie. Voor de Polen zien we wel een verbetering in de woonsituatie ten opzichte van zes jaar eerder (in 2009). Toen lag de tevredenheid - hoewel ook destijds op een relatief hoog niveau - wat lager: 68% was tevreden of zeer tevreden met de woonsituatie (Dagevos 2011).

Een indicatie dat dat Poolse werknemers in De Kop Van Noord-Holland/regio Noord-Holland Noord ook tevreden zijn met hun huisvesting komt naar voren uit het Conlusr-rapport (2018). Hierin geeft een kwart van de 20 geïnterviewde personen expliciet aan ontevreden te zijn met hun woonruimte. Driekwart is dus tevreden of in enige mate tevreden.

Dat veel Poolse buitenlandse werknemers tevreden lijken te zijn met hun woonsituatie, komt ook naar voren uit onderzoek onder Poolse buitenlandse werknemers in de Langstraat[35]. De meeste respondenten geven aan tevreden te zijn over hun huidige woonsituatie. Ook al is dat met meerdere mensen in een huis. Zo geeft een van de respondenten, die sinds twee maanden in Nederland woont in een huis met tien anderen aan tevreden te zijn over de woonlocatie. ‘Het is er prettig wonen, schoon en rustig.’

Maar er zijn ook duidelijk schaduwkanten aan de geboden Nederlandse huisvesting, blijkt uit hetzelfde onderzoek. Die lijken voornamelijk te zitten in de initiële verblijfsperiode. Als buitenlandse werknemers net naar Nederland komen en via het uitzendbureau gaan werken, verblijven zij vaak op woonlocaties die door het uitzendbureau of soms door de werkgever zijn geregeld. Deze mensen komen vaak eerst op een recreatiepark terecht. De ervaringen van mensen die er hebben gewoond zijn overwegend negatief. Vaak wordt deze locatie genoemd als voorbeeld van slechte woonomstandigheden. Deze negatieve ervaringen variëren van teveel mensen in een huis tot overlast, zoals agressie en alcohol en drugsgebruik.

Huisvester Stay@Jumelet uit Velsen geeft aan dat de huisvesting op recreatieparken vaak niet voldoet aan de wensen van de buitenlandse werknemer. De belangrijkste reden voor deze kwalificatie is dat het ver van de voorzieningen af ligt. Maar er is bij het ingezette park ook sprake van een slechte wifi-verbinding en er wordt overlast van het vliegverkeer ervaren. Barka ziet ook dat er dingen mis gaan bij grootschalige huisvestingsvoorzieningen. ‘We krijgen regelmatig signalen dat mensen last van elkaar hebben door andere dag- en nachtritmes.’ Het IDHEM pleit voor meer controle op grootschalige huisvesting. ‘Wij zien soms boetes en andere gekke dingen. Dan vragen wij ons af: wat voor contracten hebben de mensen getekend?’

[35] Poolse buitenlandse werknemers in de Langstraat, PON, 2017

Veel buitenlandse werknemers willen na hun eerste huisvesting al snel verder zoeken naar vervolghuisvesting. Dat blijkt in de praktijk niet mee te vallen. Voor veel buitenlandse werknemers is het huren via woningcorporatie - zeker in het begin van hun verblijf -niet mogelijk omdat er vaak sprake is van een wachtlijst. Daarnaast is een inschrijving in de gemeentelijke BRP vereist. Overigens huren er wel degelijk buitenlandse werknemers bij woningcorporaties. Zij zijn doorgaans al wat langer in Nederland.

Uit een vergelijkbaar onderzoek onder buitenlandse werknemers in de Metropoolregio Eindhoven[36] blijkt dat er nog een obstakel is bij het vinden van vervolghuisvesting. Poolse buitenlandse werknemers geven aan dat zij discriminatie ervaren bij het zoeken naar een woning. Volgens hen verhuren Nederlandse verhuurders liever niet aan Poolse werknemers. Maar er is ook twijfel aan het profiel van de particuliere woningaanbieders. 'Het huren van een huis is een drama, iedereen wil er winst uithalen', aldus een Poolse buitenlandse werknemer. Andere respondenten in het onderzoek geven aan tevreden te zijn over hun verhuurder of zijn inmiddels zelf woningeigenaar geworden.

Er kunnen ook andere redenen zijn om al eerder naar vervolghuisvesting te zoeken. Zo kunnen mensen problemen hebben met hun werkgever. Maar ook lijkt het delen van zelf gevonden huisvesting nogal eens goedkoper dan door de werkgever aangeboden huisvesting. De gemeente Westland ziet het grootste probleem in stedelijke huisvesting geregeld door huisjesmelkers. 'Dat is werkelijk om te huilen.' Los van de kwaliteit benoemt IDHEM daarbij nog een probleem. 'Mensen komen via makelaars vaak op veel duurdere plekken terecht. En omdat de huren vaak te hoog zijn kunnen ze geen huurtoeslag krijgen. Het kan niet de bedoeling zijn dat je 70% van je salaris aan huur moet betalen.'

Een grote meerderheid van de Roemeense buitenlandse werknemers geeft aan (heel) tevreden te zijn met de woonsituatie (SCP, 2015). Dat staat haaks op de perceptie van de SCP-onderzoekers, die soms melding maken van zeer eenvoudige onderkomens. Vaak betrof het pensions en bungalowparken, of woningen waar meerdere mensen op één adres woonden. Wellicht vergelijken de meesten buitenlandse werknemers hun woonsituatie vooral met de slechtere woonsituatie voor migratie. Een minder gunstig beeld van de woonsituatie kan van toepassing zijn op Roemeense migranten die zich niet inschrijven omdat zij voor tijdelijke arbeid naar Nederland komen.

7.2 Ervaring Nederlandse samenleving

Poolse migranten zijn redelijk te spreken over Nederland. Ze geven Nederland gemiddeld een rapportcijfer van 7,1. Dat is een hoger rapportcijfer dan autochtone Nederlanders aan de Nederlandse samenleving geven (6,6). Ook in vergelijking met de grote niet-westerse migrantengroepen is het een hoog cijfer. Hoewel Poolse migranten best tevreden zijn over de Nederlandse samenleving voelen zij zich hier lang niet allemaal thuis: 36% voelt zich thuis in Nederland, de helft soms en ongeveer een op de tien niet. Het aandeel dat zich thuis voelt, is in vergelijking met 2009 gedaald: destijds antwoordde 42% zich thuis te voelen[37].

De meerderheid van de recente Roemeense migranten is tevreden met het leven hier. Zij zijn met name tevreden over hun verdiensten en vinden hun leefsituatie beduidend beter dan toen zij nog in Roemenië woonden. De helft van de Roemeense migranten zegt zich hier thuis te voelen, een wat kleiner aandeel soms wel en soms niet. Een minderheid van 16% voelt zich niet thuis. Ook over de manier waarop ze in Nederland zijn ontvangen overheerst tevredenheid: een ruime meerderheid vindt Nederland een gastvrij land voor Roemenen. Uit eerder onderzoek weten we dat onder de

[36] Van zorg naar sturing, Het buitenlandse werknemersvraagstuk in de Metropoolregio Eindhoven, het PON, 2018
[37] SCP, 2018, Bouwend

Nederlandse bevolking het beeld van de Roemeense groep, net als dat van de Bulgaarse groep, niet gunstig is. Het is dan ook niet alleen tevredenheid die doorklinkt. Een op de vijf Roemeense migranten geeft aan dat de eigen groep vaak wordt gediscrimineerd in Nederland en 44% denkt dat dit soms gebeurt. Het aandeel dat zelf discriminatie heeft ervaren in de korte tijd dat ze in hier zijn, ligt op 8% (SCP, 2015).

Uit het Conclusr-onderzoek (2018) onder 20 Poolse werknemers in De Kop Van Noord-Holland ontstaat ook een beeld van doorgaans tevreden mensen: driekwart van de ondervraagde buitenlandse werknemers is tevreden met de woon- en leefsituatie in Nederland. Ook Flexible Human Services en Ruijgrok Dienstverlening denken dat de buitenlandse werknemers Nederland c.q. de regio Noord-Holland Noord als positief ervaren omdat mensen toch ook weer steeds terugkeren. Ook IDHEM heeft het beeld dat buitenlandse werknemers zich over het algemeen gewaardeerd voelen en welkom geheten in de Nederlandse samenleving.

Poolse migranten hebben ondanks hun open blik op hun sociale inbedding in Nederland nog weinig aansluiting. Enerzijds willen Poolse migranten zeer weinig sociale afstand houden: er is nauwelijks bezwaar tegen vriendschappen of huwelijken met autochtone Nederlanders. Anderzijds heeft 25% tot 30% nooit of nauwelijks contact met autochtone Nederlanders. Een groot deel van de Poolse migranten (44%) wil wel graag meer contact. Wat hier zal meespelen, is dat de groep nog relatief kort in Nederland is en de beheersing van de Nederlandse taal nog onvoldoende is om gemakkelijk contacten aan te knopen met autochtone Nederlanders (dat zal veelal in het Engels gebeuren). Ook kan meespelen dat de Polen gezien de omvang van de groep de mogelijkheid hebben met andere Polen om te gaan. Op het werk en in de woonomgeving zijn vaak andere Polen te vinden. Het aangaan en onderhouden van contacten wordt mogelijk ook belemmerd door het feit dat een deel van de Poolse populatie in Nederland vlottend is (SCP, 2018).

Deze bevindingen sluiten aan bij onderzoek in Brabant[38]. De meeste Polen ontmoeten Nederlanders alleen op het werk. Zo'n 30% van de Poolse buitenlandse werknemers geeft aan Nederlanders op het werk en in de buurt te ontmoeten. Opvallend daarbij is dat veel Polen aangeven veel mensen om zich heen te hebben en altijd wel iemand hebben bij wie ze met iets terecht kunnen. Zo'n 30% geeft aan dat ze een goede vriend(in) in hun directe omgeving missen.

We zien dat Poolse migranten in 2015 meer persoonlijke discriminatie ervaren dan in 2009: het aandeel dat soms of vaker met discriminatie in aanraking zegt te komen, steeg van 38% naar 46%. Poolse migranten ervaren een meer inclusief klimaat in Nederland dan andere migrantengroepen, waarvan een veel groter aandeel het gevoel heeft dat migranten in Nederland (heel) vaak gediscrimineerd worden. Persoonlijk ervaren Poolse migranten echter in ongeveer dezelfde mate discriminatie als andere migrantengroepen (SCP, 2018, p16).

Ook IDHEM herkent het beeld dat discriminatie plaats vindt. 'Wat we horen is dat mensen soms minder worden betaald dan Nederlandse collega's. Of ze moeten in de avond of in het weekend werken en hebben geen keuze terwijl Nederlandse collega's dat wel hebben.' Ook Ruijgrok Dienstverlening ziet schaduwkanten: 'Sommige werkgevers zien buitenlandse werknemers meer als product dan als mens.' De gemeente Westland gaat nog een paar stappen verder en zet daar een ander beeld -veel minder gunstig beeld- tegenover. 'Buitenlandse werknemers voelen zich gediscrimineerd, zwaar gediscrimineerd! Ze voelen ze zich niet gewaardeerd door de maatschappij. Het beeld van Nederland is in Polen afgelopen periode sterk gekanteld. Van een open Nederlandse samenleving die aardig is voor vreemdelingen tot een discriminerend land. Het beeld dat buitenlandse werknemers van Nederland hebben is niet positief meer. Dat is ook een reden om minder te komen.'

[38] Van zorg naar sturing, Het buitenlandse werknemersvraagstuk in de Metropoolregio Eindhoven, het PON, 2018

Deel B: Gewenste woon- en verblijfskwaliteit voor buitenlandse werknemers

In dit deel van de studie zoomen we in op de door buitenlandse werknemers gewenste woon- en verblijfskwaliteit. De beschikbare informatie hierover wordt aangevuld met kennis van enkele werkgevers, gespecialiseerde huisvesters en vertegenwoordigers van buitenlandse werknemers. Belangrijk vertrekpunt vormt de breed gedragen landelijke ondergrens van woonkwaliteit: de SNF-norm. Daarnaast wordt ingegaan op de vraag wat cruciale en wat juist wenselijke voorzieningen zijn. Ook gaan we hier in op de vraag waar en hoe buitenlandse werknemers willen wonen. Tot slot zoomen we in op de vraag wat een acceptabele huurprijs is en hoe buitenlandse werknemers doorgaans hun huisvesting verwerven.

8.1 Woonwensen van buitenlandse werknemers: afhankelijk van verblijfsperspectief

Het zal weinig verrassing wekken dan een buitenlandse werknemer die hier seizoensgebonden werk verricht, een andere huisvestingsbehoefte zal hebben dan een migrant die zich hier definitief heeft gevestigd. In zijn algemeenheid kunnen we stellen dat de woonwensen van buitenlandse werknemers zijn gekoppeld aan zijn/haar verblijfsperspectief. Doorgaans wordt uitgegaan van de volgende driedeling[39]:

a) *Short stay-huisvesting: enkele maanden in Nederland.*
Mensen die enkele maanden in Nederland zijn, zoals seizoenarbeiders, hebben over het algemeen (nog) geen behoefte om een min of meer zelfstandig huishouden op te bouwen. Zij zijn vooral op zoek naar snel toegankelijke, goedkope en veilige woonruimte. Het gaat dan om huisvesting inclusief een sobere inrichting, met verschillende voorzieningen voor bijvoorbeeld ontspanning en de mogelijkheid contact met thuis te onderhouden. Vaak vinden mensen het geen probleem voorzieningen of zelfs kamers te delen, als daar een lagere prijs tegenover staat.

b) *Mid stay-huisvesting: meer dan 6 maanden in Nederland.*
Bij mensen die langere tijd in Nederland zijn (maar wel van plan zijn terug te keren) kan de behoefte aan privacy en comfort en daarmee aan een eigen huishouden toenemen. Het hangt meestal van de kosten af of iemand ervoor kiest in de sobere, onzelfstandige woonruimte te blijven, of op zoek te gaan naar meer kwaliteit. Een zelfstandige woning is in de meeste gebieden niet op korte termijn beschikbaar. Deze groep kan goed terecht in studio's, kleine appartementen en woonvormen zoals we die ook in de studentenhuisvesting kennen. De meeste buitenlandse werknemers hebben er geen problemen mee voorzieningen te delen.

c) *Vestigen in Nederland*
Sommige buitenlandse werknemers willen zich permanent in Nederland vestigen. De één komt met die wens naar Nederland, de ander pakt dat plan in de loop van het verblijf in Nederland op. Vaak gaat het hierbij om stellen of mensen die hun gezin laten overkomen. Mensen die zich willen vestigen, zijn op zoek naar een zelfstandige woning (huur of koop).

In zijn algemeenheid kan worden gesteld, dat het huisvestingsprobleem zich met name manifesteert in de segmenten short en mid stay. In het short stay segment is doorgaans sprake van logies-achtige voorzieningen, bij mid stay gaat het vaker om woonvoorzieningen[40]. Bij woonvoorzieningen staat de wettelijke minimale kwaliteit beschreven in het Bouwbesluit. Voor logiesvoorzieningen was een dergelijke ondergrens niet beschikbaar. Omdat de huisvesting van buitenlandse werknemers vaak plaatsvindt in logiesvoorzieningen, is de laatste jaren hard gewerkt om te komen tot de invulling van een ondergrens: het SNF-keurmerk. In het navolgende besteden we aandacht aan het SNF-keurmerk.

[39] Routekaart naar goede huisvesting voor EU-buitenlandse werknemers, Huiswerk, 2014
[40] Zie ook Factsheet Wonen of logies, 2015>

Daarnaast wordt ingegaan wat geïnterviewde partijen als cruciale en wenselijke voorzieningen beschouwen. Tot slot zoomen we in op waar en hoe buitenlandse werknemers graag willen verblijven/wonen, wat daarbij als een acceptabele huurprijs wordt ervaren en hoe de huisvesting is verworven.

8.2 Vertrekpunt woonkwaliteit: de SNF-norm

In de op 28 maart 2012 ondertekende Nationale Verklaring huisvesting buitenlandse werknemers is afgesproken gezamenlijk in te zetten op meer èn betere huisvesting voor buitenlandse werknemers. Om de kwalificatie 'goede huisvesting' te operationaliseren, hebben de ondertekenaars aangegeven zich als volgt in te spannen: *'Sociale partners leggen normen voor goede huisvesting vast in CAO's en in certificering en zorgen voor een vertrouwenwekkend systeem van handhaving van die normen (zelfreinigend vermogen)'*. Dit leidde ertoe dat op 1 augustus 2013 de Stichting Normering Flexwonen (SNF) is opgericht. Deze stichting registreert en certificeert organisaties, die voldoen aan de norm voor goede huisvesting. Nadat minister Blok op 12 december 2013 het eerste certificaat uitreikte, is het aantal gecertificeerde ondernemingen sterk gegroeid. Op 27 augustus 2014 werd het 100ste keurmerk behaald en in september 2018 stonden 532 ondernemingen geregistreerd, waarvan 144 in het zogeheten inhuurregister.

Nadat op 9 maart 2016 het zogeheten SKIA-keurmerk is opgegaan in het SNF[41], bestaat er nog één landelijk en breed gedragen keurmerk, dat invulling geeft aan de minimale kwaliteit voor de huisvesting van buitenlandse werknemers: het SNF-keurmerk. De onderliggende normen zijn in ontwikkeling en worden regelmatig aangepast. Enkele belangrijke kenmerken zijn:

- Toegestane verblijfsvormen zijn: a. reguliere woning b. hotel/pension c. wooneenheden in gebouwencomplex d. woonunits e. huisvesting op recreatieterrein
- Bewoners hebben minimaal 10m2 gebruiksoppervlak (GBO) per persoon
- Er is minimaal 1 toilet en 1 douche per 8 personen

Zie voor de volledige SNF-normenset bijgaande link>

Alle uitzendbureaus zijn via in de CAO opgenomen bepalingen verplicht zich te houden aan de vereisten van het SNF-keurmerk. Daarnaast sluit een toenemend aantal agrarische ondernemingen zich aan bij het keurmerk (lees verder>). Het SNF-keurmerk kan worden gezien als belangrijke benchmark: betere huisvesting mag wel, door de bodem van het keurmerk zakken niet. Overigens beschikken niet alle huisvesters vanzelfsprekend over het keurmerk zoals De Huurwoningbemiddelaar: 'Wij weten van onszelf dat we het goed doen en daar hebben we geen keurmerk voor nodig. Wij werken wel volgens de SNF-normen.'

8.3 Wat zijn wenselijke en wat zijn cruciale huisvestingsvoorzieningen?

De normenset van SNF geeft dus aan waaraan huisvesting minimaal moet voldoen. Maar er zijn nog een heleboel ander aspecten aan huisvesting, die volgens de gebruikers, de verhuurder of de werkgever van belang kunnen zijn. We hebben deze aspecten aan de verschillende geïnterviewden voorgehouden.

Een (gedeelde) kamer/unit studio

Ursem Modulaire Bouwsystemen geeft aan dat een goede basiskwaliteit van belang is. 'Dat betekent concreet dat de units eventueel later ook voor andere doelgroepen van flexwonen moet kunnen worden ingezet als starters, studenten of vergunninghouders. De afmeting moet tussen de 30 en 40 m2 liggen en er moeten twee bedden geplaatst kunnen worden. Daarnaast moeten de eenheden er ook goed, netjes en eigentijds uit zien. Misschien zou men graag helemaal zelfstandig willen wonen. Maar men begrijpt dat daar ook een prijskaartje aanhangt.' Rotteveel M4 ziet de gewenste huisvestingsnormen sterk veranderen. 'Er zijn inmiddels meerdere opdrachtgevers die aangeven dat

[41] Zie ook bijgaande link>

ze meer luxe willen. Maar ook buitenlandse werknemers zelf vragen steeds vaker om een studio waarbij ze met 2 personen een keuken, douche en toilet delen. Aan de andere kant van het spectrum zijn er nog steeds de lange rijen met kamers met aan het einde de gemeenschappelijke voorzieningen als een douche en toilet. Maar we ontwikkelen voor uitzendbureau Mondial ook een tussenvorm. Dat is een op zichzelf staand appartement met 3 slaapkamers, een huiskamer, keuken en een badkamer. Dan delen 6 personen een eigen voordeur. Ja, ook aan de luxe variant is in Noord-Holland Noord behoefte. Sterker nog: wij zijn ervan overtuigd dat dergelijke goede huisvesting de regio Noord-Holland Noord een onderscheidend concurrentievoordeel biedt.'

Ontwikkelaar PDW Vastgoed onderschrijft ook het belang van voldoende privacy. 'Wij ontwikkelen doorgaans voor max. 2 personen op een kamer'. Stay@Jumelet is ook stellig voor de huisvesting die zij aanbiedt aan middenkader technisch personeel in Velsen. 'Wij verhuren nagenoeg alleen nog 1 persoonskamers van minimaal 18m2 met eigen voorzieningen. Wij zien de individualisering toenemen en daarmee de huisvestingseisen. De Huuwoningbemiddelaar geeft aan dat de tijd van 'ophokken' voorbij is: 'Wij vinden het belangrijk dat mensen het gevoel te hebben om 'thuis te komen'. Dat betekent voor iedereen een eigen slaapkamer. Daarnaast beschikken ze doorgaans over een gemeenschappelijke woonkamer. Die moeten goed wezen. Onze woningen tellen meestal 5 slaapkamers. Daar kunnen dus ook maximaal 5 buitenlandse werknemers in. Dat is voor de buurt ook prettiger.'

Ook Flexible Human Services hamert op het belang van voldoende privacy maar ook hygiëne: 'Dat moet je zoveel mogelijk laten zien. Dat betekent voor ons maximaal 2 personen op 1 kamer.' Agrostar hecht ook waarde aan privacy. 'Wij merken echter dat je soms groepjes hebt van 4-5 mannen, die het geen probleem vinden om met elkaar een kamer te delen. Bij stelletjes begrijpen we dat dat doorgaans anders ligt'. Ruijgrok Dienstverlening geeft aan 2 personen op een kamer een maximum te vinden. 'Eventueel kunnen op grotere kamers 4 mensen verblijven. Maar dat doen we nooit langer dan een week. Dan hebben we het doorgaans over een piekperiode of een overlap.'

Het Informatie Punt Polen benadrukte het belang van een eigen ruimte. Zeker na een paar maanden verblijf'. Het IDHEM stelt ook dat het geen probleem hoeft te zijn voor een kortere periode even een ruimte te delen. Maar op de langere termijn hebben mensen toch meer behoefte aan privacy. En uiteraard moet het betaalbaar en netjes zijn en goed functioneren. Ook Barka zit op dezelfde lijn. 'Veel Poolse mensen zijn gewend klein te wonen. Het hoeft daarom dus zeker niet groot te zijn. We zien ook dat er een verschil zit tussen jongere en oudere buitenlandse werknemers: 'De jongeren zijn meer gewend aan comfort. Die willen meer ruimte en privacy. Ouderen zijn iets makkelijker.'

Dat uiteindelijk nagenoeg alle buitenlandse werknemers behoefte hebben aan zoveel mogelijk zelfstandige huisvesting is weinig een verrassing en wordt ook verwoord in het Conclusr-rapport over buitenlandse werknemers in de regio Noord-Holland Noord. 'De 20 buitenlandse werknemers waarmee gesproken is, hebben als ze het zelf voor het zeggen zouden hebben, allemaal behoefte aan een eigen woning waar alleen of met partner of gezin samengeleefd kan worden. Feitelijk geeft niemand er de voorkeur aan om met anderen in één huis te wonen waarbij ruimtes en voorzieningen gedeeld moeten worden. Van de 20 buitenlandse werknemers hoeven er 14 geen woonvoorzieningen te delen. De overige buitenlandse werknemers wonen wel samen met anderen, niet zijnde partner of familie.'

Keuken en sanitair

Voor Ursem Modulaire Bouwsystemen betekent een goede basiskwaliteit dat buitenlandse werknemers per unit ook beschikken over een eigen badkamer en keukenvoorzieningen. PDW Vastgoed herkent ook een behoefte rond 'privacy op koken.' NL Jobs ziet dat gemeenschappelijk ruimten nauwelijks van belang zijn. Kookvoorzieningen op de kamer zijn daarom heel belangrijk'. Het

IDHEM, Barka en de gemeente Westland stellen ook dat de beschikbaarheid van een eigen badkamer en keuken van belang zijn. ‘De mogelijkheid om zelf te kunnen koken is zeer wenselijk.’

Gemeenschappelijk ruimten
Over de wenselijkheid van een gemeenschappelijk ruimte/woonkamer lopen de meningen uiteen. Ursem Modulaire Bouwsystemen geeft aan bijna nooit te horen dat er behoefte is aan een centrale huiskamer. ‘Ook niet bij de grotere complexen.’ Ook Stay@Jumelet benoemt dat: ‘Mensen hebben die gemeenschappelijke meters liever voor hun eigen ruimte. Die woonkamer is totaal niet relevant.’ De ervaringen van Rotteveel M4, Flexible Human Services, NL Jobs en Ruijgrok zijn niet anders: ‘Van gemeenschappelijke ruimtes wordt nauwelijks gebruik gemaakt omdat iedereen op zijn eigen plek zit.’ Barka deelt die opvatting niet. ‘Of er behoefte is aan een gemeenschappelijke ruimte, hangt af van het aantal mensen dat een voorziening moet delen’. De gemeente Westland ziet de gemeenschappelijke ruimten zeker als wenselijk. ‘Buitenlandse werknemers moeten immers iets te doen hebben en heel vaak hebben ze dat niet’.

Internet
Zonder uitzondering noemen alle betrokkenen het belang van beschikbaarheid van (snel) internet. Immers, nagenoeg alle buitenlandse werknemers hebben een sterke oriëntatie op het thuisland. Stay@Jumelet geeft daarnaast aan dat snel internet ‘de aanwezigheid van een televisie overbodig maakt.’ Rotteveel M4 noemt de beschikbaarheid van goed internet ‘even belangrijk als water’. De Huuwoningbemiddelaar geeft aan dat internet zo belangrijk is, ‘dat de rest hen feitelijk nauwelijks interesseert’.

Wasvoorzieningen
De geïnterviewden geven aan dat het delen van was- en droogvoorzieningen nooit een probleem is. Rotteveel M4 geeft daarbij als bijkomend voordeel aan dat het ‘de mensen ruimte en vaak een hoop geluid bespaart’.

Overige voorzieningen
Ursem Modulaire Bouwsystemen geeft aan dat -zeker bij wat meer grootschalige huisvesting het wenselijk is sportieve/recreatieve voorzieningen te realiseren. PDW Vastgoed en Flexible Human Services, Agrostar en NL Jobs onderschrijven dat. Ook de aanwezigheid van een winkel kan als prettig worden ervaren maar is zeker geen voorwaarde. Rotteveel M4 beaamt dat: ‘Het wordt pas belangrijk als die grootschalige voorziening in een buitengebied ligt waar geen andere voorzieningen zijn.’ Verder noemt Rotteveel M4 het belang van aanwezigheid van een grote overdekte fietsenstalling.

Beheerderswoning
Ursem Modulaire Bouwsystemen noemt ook het belang van de aanwezigheid van een beheerderswoning bij grotere complexen. De Huurwoningbemiddelaar benadrukte in dat kader het belang van goed beheer. ‘Bij ons gaat iedere maand iemand van de buitendienst op pad om alle woningen te controleren.’

Tot slot is het interessant ook te kijken naar hoe buitenlandse werknemers nu wonen. Immers, bij de keuze voor de huisvesting is immers ook een afweging gemaakt tussen wenselijkheid en beschikbaarheid.
Het rapport Bouwend aan een toekomst in Nederland, SCP 2018, geeft wel een zeer geflatteerd beeld van de woonsituatie. Hierin komt naar voren dat een overgrote meerderheid van de Polen over een zelfstandige woonruimte beschikt (81%), een kleine minderheid moet voorzieningen delen. Ruim een op de vier heeft een koopwoning. De Polen die huren, huren relatief vaak van een particuliere verhuurder (43%).

Het SCP komt zeer waarschijnlijk tot het te rooskleurige huisvestingsbeeld omdat zij zich in haar onderzoek heeft gericht op in de BRP-ingeschreven buitenlandse werknemers. Dat betreft buitenlandse werknemers die hier doorgaans langer verblijven of zich hier hebben gevestigd. Het is dan ook aannemelijk dat zij over betere huisvesting beschikken dan bijvoorbeeld de seizoensmigrant, die hier veel korter verblijft, en veel minder vaak staat ingeschreven in de BRP. De situatie in de regio Noord-Holland Noord wijkt dan ook sterk af van de cijfers in het SCP-rapport. Zo geeft NL Jobs aan dat 80% van de door hen ingezette mensen gebruik maakt van door de werkgever aangeboden (onzelfstandige) huisvesting. Ook de andere uitzendbureaus bieden voornamelijk onzelfstandige huisvesting aan.

8.4 Waar wonen buitenlandse werknemers graag?

Over de vraag waar buitenlandse werknemers bij voorkeur wonen bestaat geen consensus. Stay@Jumelet geeft aan dat 80% van de mensen bij voorkeur in het centrum woont. 'Mensen willen dicht bij de voorzieningen zitten.' PDW Vastgoed beaamt dat: in de bebouwde kom kunnen mensen makkelijker integreren. Wonen aan de rand van de bebouwde kom moet daarom ook kunnen. Maar niet op of bij een bedrijf. Dat is wat prettiger voor de groep'. Ook Ursem Modulaire Bouwsystemen geeft aan dat mensen wel in of op zijn minst dicht tegen de bebouwde kom aan willen wonen. 'Wij hebben het idee dat het gros ook wel wil integreren. Wij denken in ieder geval dat het over het algemeen onwenselijk is dat mensen ver van de bebouwde kom worden gehuisvest'. Een vergelijkbaar signaal komt van Rotteveel M4: 'Buitenlandse werknemers hoeven niet in de kern te zitten maar ze willen wel op fietsafstand van voorzieningen zitten. Huisvesting in het buitengebied ver van een dorpskern vinden we daarom een lastige'.

Flexible Human Services vindt huisvesting aan de rand maar ook buiten de bebouwde kom prima. 'De (privé) auto is voor veel buitenlandse werknemers toch een stuk status en het parkeren kan binnen de bebouwde kom een probleem opleveren'. Ook de Huurwoningbemiddelaar, Agrostar, Ruijgrok en NL Jobs hebben geen problemen met huisvesting buiten de bebouwde kom.

Het Informatie Punt Polen kijkt er anders tegenaan. 'Huisvest mensen bij voorkeur in de bebouwde kom, dan kunnen ze beter integreren. Geef ze de ruimte om deel uit te maken voor de samenleving. En mocht de huisvesting aan de rand van de bebouwde kom plaatsvinden, dan moet dat altijd tijdelijk zijn.' Barka stipt een ander punt aan. 'Samen met Fair Work hebben we geconstateerd dat slechte arbeidsomstandigheden en dito huisvesting vaak buiten de bebouwde kom plaats vindt. De mensen staan meer op zichzelf daar en hebben geen contact. Het is daarom voor zowel de integratie als hun veiligheid beter dat de huisvesting in de gemeente plaatsvindt'. De gemeente Westland plaats kanttekeningen bij deze zienswijze. 'Sommigen vinden het fijn in de kern. Anderen in het buitengebied. Dat heb je met Nederlanders toch ook? Wij maken het veel te moeilijk voor onszelf: hun eigen wensen zijn niet anders dan van gewone Nederlanders. We maken het veel te gecompliceerd.'

In het Conclusr-rapport[42] zijn 6 buitenlandse werknemers in Noord-Holland Noord bevraagd, die woonvoorzieningen delen met anderen, niet zijnde partner of familie. 'Zij wonen bijvoorbeeld in kamers of chalets en beoordelen dit als een onwenselijke situatie. Zij zijn hierover niet tevreden: ze wonen ver af van kernen en voelen hierdoor een afstand tot wat zij noemen: 'een normaal leven'. Daarmee bedoelen ze dat ze in ieder geval voor wat betreft woongemak en locatie onderdeel van normale wijken willen zijn.'

[42] Huisvesting buitenlandse werknemers in De Kop van Noord-Holland en Opmeer, inzicht in kwantitatieve en kwalitatieve behoeften, Conclusr, 2018

8.5 Hoe wonen buitenlandse werknemers bij voorkeur?

In deze paragraaf gaan we met name in op de vraag in hoeverre buitenlandse werknemers graag in een meer kleinschalige of grootschalige voorziening wonen. Daarbij dient de vraag zich onmiddellijk aan: wat is grootschalig? Ursem Modulaire Bouwsystemen geeft aan dat deze grens vaak door gemeenten wordt bepaald. 'De omvang van voorzieningen wordt sterk bepaald door wat gemeenten als wenselijk zien. Grootschalig willen de meeste gemeenten niet. Onze ervaring is ook dat buitenlandse werknemers niet in te grote complexen willen wonen. Wij zitten naast de kleinschalige projecten meestal op 150-200 eenheden per complex'. Ook Flexible Human Services kan zich vinden in deze range. 'Wij leggen de grens tussen groot- en kleinschalig doorgaans bij 150. Maar uiteraard bepaalt ook de locatie de kwalificatie groot of klein. Onze ervaring is dat het tot die 150 heel goed gaat. Kleine locaties kunnen een beheerprobleem opleveren door de beperkte schaal.' Rotteveel M4 geeft aan de omvang van de voorziening het probleem niet is: 'We kennen kleinschalige locaties die slecht zijn geregeld en grote waarbij alles tot in de puntjes verzorgd is'.

De Huurwoningbemiddelaar geeft aan dat bij met name grotere projecten als de Nieuwe Afsluitdijk er tijdelijk behoefte is aan grootschalige huisvesting. 'Dan ga je het niet redden met kleinschalige accommodaties alleen'. NL Jobs ziet weinig verschil in aantrekkelijkheid van groot- of kleinschalige woonvormen. 'Het maakt buitenlandse werknemers niet uit. Als mensen zich ergens bij ons vestigen zijn ze vooral honkvast. Na 1 tot 3 jaar gaan ze zelf zoeken naar vervolghuisvesting.' Stay@Jumelet heeft in Velsen hele andere ervaringen: 'De eisen aan woonruimte worden hoger. Grote voorzieningen krijgen we echt niet verkocht!' Belangrijke kanttekening hierbij is dat Stay@Jumelet zich doorgaans op een andere doelgroep richt dan die actief is in de regio Noord-Holland Noord.

Het Informatie Punt Polen heeft twijfels bij het grootschalig huisvestingconcept. 'Wij hebben het idee dat kleinschaliger beter is voor met name de integratie. Voorzieningen als 'polenhotels' zorgen toch voor meer isolatie. Wij denken dat je toch de huisvesting moet proberen te organiseren in woonwijken. Maar uiteraard niet te veel bij elkaar want dat vergroot de kans op overlast en irritatie'. Gemeente Westland: 'Massale huisvesting van boven 300 bedden is vaak interessant voor jonge mannen, die het fijn vinden om met collega's games te spelen na het werk. Zij vinden het fijn. Maar andere groepen als vrouwen vinden dat op lange termijn zelden leuk. Zij hebben vaak last van het lawaai, het drinken en de beperkte privacy. Als de huisvesting grootschalig plaatsvindt, moet het relatief kortdurend zijn. Huisvesting op locaties van 100-250 bedden heeft dus de voorkeur.'

8.6 Wat is een acceptabele huurprijs?

Wat een acceptabele huurprijs is, wordt grotendeels door wetgeving bepaald. Voor woonvoorzieningen is het zogeheten puntensysteem van toepassing. Dat systeem bepaalt de maximale huurprijs. Het puntensysteem geldt echter niet voor huurwoningen in de vrije sector.

Veel buitenlandse werknemers wonen hier niet. Zij verblijven in veelal logies(achtige) voorzieningen. Daar waar werkgevers deze verblijfsvoorzieningen via een inhouding op het loon aanbieden aan hun werknemers, worden de huurprijzen begrenst door de op 1 januari 2017 ingetreden Wet Aanpak Schijnconstructies (WAS)[43]. De wet verbiedt inhoudingen op het minimumloon zoals de kosten voor huisvesting. Op dit verbod gelden enkele uitzonderingen. Zo zijn inhoudingen op kosten voor huisvesting mogelijk, wanneer de werknemer hiervoor een schriftelijke volmacht verleent aan de werkgever. Voor huisvesting geldt hierbij een maximum van 25% van het minimumloon. De huisvesting dient daarbij minimaal te voldoen aan de SNF-kwaliteitsnormen. Om enig gevoel te krijgen over de mogelijke inhouding op huisvesting: in 2018 is het minimumloon voor 22-jarigen en ouderen € 367,90 per week[44]. 25 % Van dat bedrag is € 91,98. In theorie is genoemd bedrag de

[43] Zie ook bijgaand nieuwsbericht>

[44] Zie ook bedragen minimumloon 2018>

maximale inhouding die een werkgever mag doen bij een werknemer. De NBBU heeft op haar site een overzicht gegeven met FAQ's over de praktische invulling van de Wet WAS op het punt van huisvesting. Zie bijgaande link>

De geïnterviewden geven aan dat de gevraagde huurprijzen doorgaans geen probleem zijn. Ruijgrok: 'Wij houden het wettelijk bedrag in. We hebben daarmee nooit problemen gehad.' Agrostar geeft aan zo rond de € 65,-- tot €70 per week te zitten. 'Wij merken dat het voor onze mensen geen enkel probleem is. Daarnaast weten ze dat de huurprijzen bij andere uitzendbureaus fors hoger liggen.' Flexible Human Services geeft aan met 1 huurprijs te werken voor alle locaties. 'Onze kostprijs zit op zo'n €92 per persoon per week. Wij houden € 81,50 in bij de mensen. Ongeveer een tientje gaat uit de marge, maar goede huisvesting is ook een secundaire arbeidsvoorwaarde.' NL Jobs geeft aan ook nooit klachten te hebben gehad over het huurprijsniveau. 'We weten ook dat het varieert van €85 tot €110 per persoon per week. Daarbij zitten wij aan de onderkant. Deze range geldt overigens voor de hele regio Noord-Holland Noord.' De Huuwoningbemiddelaar rekent voor een 5 persoonswoning € 2.100 per maand. 'Daarbij zijn alles kosten zoals die voor GWL, televisie en schoonmaak inbegrepen. Wij vinden een huurprijs in de range van €15 - €17 per persoon per dag reëel.'

Stay@Jumelet geeft aan goed te merken dat de huurprijzen stevig onder druk staan. 'Wij zitten nu aan €130 euro per week. In Spijkenisse gaan we al naar €160 per week. Wat we verder zien is dat de werkgevers doorgaans €20 per persoon per dag reserveren voor huisvesting. We zien dan ook een kantelpunt bij €140 euro per persoon per week. Appartementen waar mensen zelf geld op moeten toeleggen: dat hebben ze er niet voor over.' Ursem Modulaire Bouwsystemen begrijpt de vraag naar betaalbare huisvesting. 'Maar wat wij zien is dat men de investering in tijdelijke huisvesting van 10 jaar niet rond krijgt. Men heeft minimaal 12 tot 15 jaar nodig op de zaak rond te rekenen. Het gemeentelijk beleid zou veel meer rekening moeten houden dat de complexen er minimaal 15 tot 20 jaar moeten kunnen staan.'

8.7 Hoe hebben buitenlandse werknemers hun huisvesting geregeld?

Buitenlandse werknemers die naar Nederland c.q. de regio Noord-Holland Noord komen kunnen doorgaans drie manieren huisvesting verwerven. Zij kunnen:

1. gebruik maken van het huisvestingsaanbod van de werkgever/uitzendbureau
2. gebruik maken van zelf gevonden huisvesting
3. intrekken bij vrienden/familie

Uit de gesprekken met werkgevers komt een beeld naar voren dat het gros van de buitenlandse werknemers gebruik maakt van het aanbod van de werkgever. Bij NL Jobs is dat 80% en bij Ruijgrok 100%.
Er kunnen verschillende redenen zijn dat buitenlandse werknemers vervolgens zelf (snel) naar andere huisvesting zoeken. Barka geeft aan dat 'problemen met de werkgever nog al eens een reden zijn om andere woonruimte te zoeken.' NL Jobs geeft aan dat mensen honkvast zijn. 'Maar als ze dan toch willen verhuizen is dat omdat ze graag met vrienden of familie willen wonen.' De gemeente Westland constateert dat buitenlandse werknemers ook nogal eens naar andere huisvesting gaan zoeken omdat het huren via een uitzendbureau 'duurder is dan het delen van op de markt gevonden huisvesting met bijvoorbeeld 6-8 personen. Maar ook dat kent een keerzijde: vaak is de woning in een veel slechtere staat dan een woning via de uitzender.'

In hoeverre buitenlandse werknemers gebruik maken van informele netwerken om aan huisvesting te komen is niet bekend. Wel zijn er signalen dat Roemenen hier meer gebruik van maken dan Polen. Zo stelt Agrostar dat 'ze van Roemenen vaker het signaal krijgen dat ze het prettig vinden bij elkaar te wonen'. Uit het SCP-rapport 'Roemeense migranten, de leefsituatie in Nederland kort na migratie (2015)', komt naar voren dat een meerderheid van de Roemeense migranten een woning heeft

betrokken die eigendom is van een particuliere verhuurder. Er is maar een heel klein deel dat via de werkgever of een uitzendbureau huurt.

Van buitenlandse werknemers die lange in Nederland verblijven, zien we dat Poolse buitenlandse werknemers steeds vaker de weg hebben gevonden naar koopwoning. Dat geldt ook voor de particuliere huurmarkt (SCP, 2018). Uit gesprekken met woningcorporaties in onder meer West-Friesland is bekend dat een substantieel aantal woningen aan buitenlandse werknemers wordt toegewezen. Het gaat hier om buitenlandse werknemers die al langer in Nederland verblijven en zich doorgaans willen vestigen.

Overzicht geïnterviewden

Vertegenwoordigers/steunpunten buitenlandse werknemers

- Gemeente Westland, Informatiepunt Buitenlandse werknemers, meer info>
- Informatie Punt Polen, meer info>
- Integratie in Den Haag van Europese Migranten (IDHEM), meer info>
- stichting Barka, meer info>

Werkgevers/uitzendbureaus

- Agrostar, meer info>
- Flexible Human Services (FHS), meer info>
- Ruijgrok Dienstverlening
- Een paprikateler (anoniem)

Huisvesters/ontwikkelaars/bouwers

- Flexwonen.nu, (onderdeel van FHS), meer info>
- De Huurwoningbemiddelaar, meer info>
- PdW Vastgoed
- Rotteveel M4, meer info>
- Stay@Jumelet, meer info>
- Ursem Modulaire Bouwsystemen, meer info>

Expertisecentrum Flexwonen

Expertisecentrum Flexwonen, november 2018

auteur: Johan van der Craats
j.vandercraats@flexwonen.nl

Provincie Noord-Holland

POSTBUS 3007 2001 DA HAARLEM

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

INGEKOMEN 24 JAN. 2019

Gedeputeerde Staten
Uw contactpersoon
dhr P.S. van Herk
BEL/RO

Telefoonnummer +31235143691
herkp@noord-holland.nl

Betreft: Voortgang programma verduurzaming bestaande woningvoorraad Noord-Holland.

Verzenddatum
24 JAN. 2019

Kenmerk: 999181/1159463

Uw kenmerk

Geachte leden,

Ter uitvoering van art. 167, tweede lid, van de Provinciewet (inzake de actieve informatieplicht) informeren wij u in deze brief over de voortgang van het programma *Verduurzaming bestaande woningvoorraad Noord-Holland*.

Op 12 februari 2018 heeft u dat programma vastgesteld. Doel ervan is om woningeigenaren te stimuleren hun woning te verduurzamen. Voor dit programma heeft u een bedrag van € 10.181.000,- beschikbaar gesteld. In deze brief beginnen we met een kort overzicht van de activiteiten binnen dit programma en informeren we u vervolgens over de voortgang.

Activiteiten programma

Het programma *Verduurzaming bestaande woningvoorraad Noord-Holland* kent de volgende activiteiten.

Postbus 3007
2001 DA Haarlem
Telefoon (023) 514 3143
Fax (023) 514 3030

Houtplein 33
2012 DE Haarlem
www.noord-holland.nl

Wij stimuleren eigenaren-bewoners hun woning te verduurzamen door:

1. Het subsidiëren van gemeenten voor het continueren van energieloketten en het opzetten van activiteiten waarmee eigenaren-bewoners worden gestimuleerd verduurzamingsmaatregelen te treffen;
2. TNO een 'energieadvies-app' te laten ontwikkelen die door de energieloketten wordt ingezet om eigenaren-bewoners te adviseren over verduurzamingsmaatregelen;
3. Subsidie te verlenen aan burgerinitiatieven voor inhuur van professionele projectleiders en experts voor de uitvoering van duurzaamheidsprojecten;
4. Het subsidiëren van pilots met nieuwe financieringsvormen, waarbij het voor meer eigenaren-bewoners mogelijk wordt om te investeren in energiebesparende maatregelen;

Daarnaast stimuleren wij woningbouwcorporaties hun woningvoorraad te verduurzamen door:

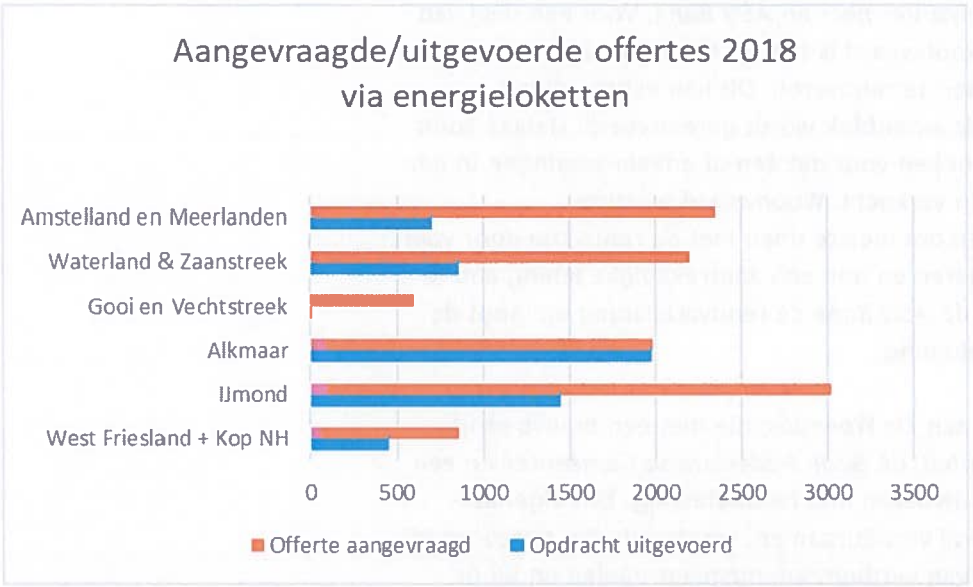
5. Het Servicepunt Duurzame Energie beschikbaar te stellen voor advies over het energiezuiniger maken van corporatiebezit;
6. Bij deze advisering rekening te houden met het CE Delft-onderzoek naar de toekomstige duurzame warmtevoorziening in Noord-Holland;
7. Gemeenten en corporaties te adviseren bij het maken van (regionale) prestatieafspraken over het energiezuiniger maken van corporatiewoningen.

Voortgang programma

Inmiddels zijn alle activiteiten in gang gezet. Hierna volgt per activiteit de laatste stand van zaken.

Energieloketten en stimuleringsactiviteiten

In Noord-Holland hebben alle gemeenten een energieloket. Deze loketten worden beheerd door *Green Home* (regio Amstelland en Meerlanden en Amsterdam) en *Duurzaam Bouwloket* (overige regio's). Behalve dat zij burgers adviseren en begeleiden bij het verduurzamen van hun woning, organiseren deze loketten voor gemeenten ook voorlichtingsbijeenkomsten, collectieve inkoopacties en dergelijke. In 2018 hebben de activiteiten van de energieloketten geleid tot *11010* offerteverzoeken, waarvan er *5460* tot een opdracht hebben geleid met een investeringsomvang van circa *€ 9.234.200,-*. In navolgende grafiek is het aantal offerteaanvragen en het aantal verleende opdrachten per regio weergegeven.



Met de subsidieregeling *Regionaal energiebesparingsprogramma woningen Noord-Holland* stimuleren wij gemeenten om de energieloketten en stimuleringsactiviteiten voort te zetten. Hierbij dragen gemeenten zelf 50 % van de kosten. Bijna de helft van de gemeenten heeft hiervoor in 2018 bij ons subsidie aangevraagd en ontvangen. Wij verwachten dat ook de overige gemeenten in het eerste kwartaal van 2019 een subsidie zullen aanvragen.

Energieadvies-app

De energieloketten maken bij de advisering van woningeigenaren gebruik van een energieadvies-app. Deze app helpt woningeigenaren stap voor stap de verduurzamingsmaatregelen in beeld te brengen die passen bij hun woning. Eind januari geven wij *TNO* opdracht om samen met *Green Home* en *Duurzaam Bouwloket* deze app aan te passen aan de nieuwe landelijke doelen, zodat bij de advisering ook rekening wordt gehouden met de verwachte toekomstige duurzame warmtevoorziening in de buurt.

Innovatieve financiering energiebesparende maatregelen

Energiebesparende maatregelen kosten geld. Meestal worden deze investeringen door een lagere energierekening weer terugverdiend. Voor wie geen of beperkt eigen geld heeft, kan een lening of een subsidie uitkomst bieden. Toch kan niet iedereen hier gebruik van maken. Daarom ondersteunen wij een aantal pilots van innovatieve financieringsconstructies, waar wel iedereen gebruik van kan maken. Er zijn inmiddels twee subsidies verstrekt.

Zo is er een subsidie verstrekt aan een consortium bestaande uit *Woonwaard*, *Alliander*, *Dura Vermeer* en *ASN Bank*. Voor een deel van de woningvoorraad van Woonwaard is het rendabel om de woningen tot het niveau 'Nul op de Meter' te renoveren. Dit kan echter alleen kosteneffectief als het hele woonblok wordt gerenoveerd. Helaas komt bij veel geschikte woonblokken voor dat één of enkele woningen in het verleden aan huurders zijn verkocht. Woonwaard wil deze woningeigenaren verleiden om mee te doen met de renovatie door voor hen de renovatie uit te voeren en ook een aantrekkelijke lening aan te bieden. Hierbij financiert de *ASN Bank* de renovatielening en loopt de aflossing via de energierekening.

Ook is subsidie verstrekt aan *De Woonpas*, die met een bouwbedrijf, *TNO*, de *Erasmus Universiteit*, de *Bank Nederlandse Gemeenten* en een gemeente een pilot gaat uitvoeren met baatbelasting. Een eigenaar-bewoner die zijn woning wil verduurzamen, wordt volledig ontzorgd bij het bepalen en uitvoeren van verduurzamingsmaatregelen en bij de financiering ervan. De *Bank Nederlandse Gemeenten* financiert de maatregelen. De gemeente staat garant voor de financiering en int de aflossing via een baatbelasting.

Burgercollectieven

Inwoners spelen een steeds belangrijkere rol bij de energietransitie. Zij willen vaker en beter worden geïnformeerd over wat de energietransitie voor hen betekent, of zij willen zelf aan de slag. Het is daarom wenselijk dat er meer ruimte komt voor duurzaamheidsinitiatieven van inwoners, en daar ondersteunen wij hen bij. Zo hebben wij in 2018 *25* subsidies verstrekt voor de uitvoering van duurzaamheidsinitiatieven. Voorbeelden van projecten die wij ondersteunen zijn: een succesvolle actie van *Calorie* (Castricum) waarbij met warmtefoto's in beeld wordt gebracht waar woningen beter geïsoleerd kunnen worden, een project van *Ecostroom* (Amsterdam) waarbij 105 panelen zijn geplaatst op het dak van de VvE Theophilusstraat en een project van *Zon op Edam-Volendam* waarbij circa 300 panelen op het dak van een melkveehouderij gaan worden geplaatst.

Uit een inventarisatie van *Hier Opgewekt* blijkt dat er in 2018 in Noord-Holland 15 nieuwe burgercollectieven zijn bijgekomen, waarbij het absolute aantal collectieven in Noord-Holland uitkomt op 77. Hiermee is Noord-Holland zowel in groei als in aantal collectieven, koploper van de provincies.

Verduurzaming corporatiesbezit

In Noord-Holland is ongeveer een derde van de woningen in eigendom van corporaties. Eind december 2018 zijn we met de gemeente Haarlem en de Haarlemse corporaties Pré Wonen, Ymere en Elan Wonen een proefproject gestart. Hierbij worden de corporaties door het Servicepunt Duurzame Energie geadviseerd over hoe zij de verduurzamingsopgave slim kunnen meenemen in de meerjaren onderhoudsprogramma's en door te verkennen of er kosten kunnen worden bespaard door het werk gezamenlijk aan te besteden. Bij de advisering wordt rekening gehouden met de toekomstige duurzame warmtevoorziening in de buurten waar corporatiebezit zich bevindt. De afspraken die uit dit traject voortkomen, worden opgenomen in de prestatieafspraken tussen corporaties, gemeente en huurders. Bij gebleken succes wordt dit project uitgerold binnen Noord-Holland.

Communicatie

Het Servicepunt Duurzame Energie heeft eind vorig jaar geëxperimenteerd met een aantal vernieuwende nieuwsbrieven, waarmee we gemeenteambtenaren hebben geïnformeerd over de provinciale energietransitieregelingen. Een voorbeeld van deze nieuwsbrief is hier te vinden. Bij deze nieuwsbrieven zijn verschillende communicatievormen afgewisseld om de aandacht van de lezer zo lang mogelijk vast te houden. Als uit de evaluatie blijkt dat deze nieuwsbrieven hoog worden gewaardeerd, gaan we hiermee verder. Woningeigenaren benaderen ons geregeld met vragen over wie hen kan adviseren over energiebesparende maatregelen, welke bedrijven deze maatregelen het beste kunnen uitvoeren, en welke regelingen er zijn om maatregelen te financieren. Om woningeigenaren beter van dienst te kunnen zijn, hebben wij op onze provinciale site een pagina aangemaakt waarmee wij hen kunnen doorverwijzen naar de organisaties die hen verder kunnen helpen. Tot slot heeft RTV Noord-Holland met diverse items aandacht besteed aan de verduurzaming van woningen. Via deze link is een item over het energieloket te zien.

Klimaat- en Energieakkoord
De meeste initiatieven die wij vanuit het programma *Verduurzaming bestaande woningvoorraad Noord-Holland* ondersteunen, zoals de energieloketten, de innovatieve financiering van woningverduurzaming, de burgerinitiatieven, en de ondersteuning van corporaties als 'startmotor' voor de energietransitie in een wijk, zijn ook terug te vinden in het Ontwerp van het Klimaatakkoord.

Hoogachtend,
Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,

provinciesecretaris voorzitter

R.M. Bergkamp A.Th.H. van Dijk

WONINGMAKERS
REGIO ALKMAAR

Provincie Noord-Holland
t.a.v. leden van Provinciale Staten

Martin Bosch
strategisch adviseur

06 143 88 221
martin@woningmakers.nl

www.woningmakers.nl

Datum
18 februari 2019

Uw kenmerk
--

Ons kenmerk
WM19.001

Bijlagen
19.001a p2018-0080BB_samenvatting BPD_metaanvullingABF

Onderwerp
Woningmarkt regio Alkmaar

Geachte heer, mevrouw,

De Woningmakers regio Alkmaar zetten zich er voor in dat ons gebied aan iedereen die een huis zoekt een passende woning kan aanbieden. In die context vertegenwoordigen wij de ondernemers in de woningbouw en willen we een betrouwbare samenwerkingspartner zijn voor de gemeenten en de provincie. Recent bevestigden Provincie, Gemeenten en Woningmakers dat met een handtekening onder de "Overeenstemming van Egmond".

BPD heeft als samenwerkingspartner in de Woningmakers onderzoeksbureau ABF onderzoek laten doen naar de te verwachten ontwikkelingen in het MRA gebied en de effecten daarvan op de regio Alkmaar. Conclusie is dat er een significante uitstroom vanuit de metropool naar het noorden te verwachten is. ABF becijfert dit effect voor de regio Alkmaar op 5.800 tot 10.700 extra woningen (afhankelijk van het scenario) voor de periode 2019-2039.

In de "Overeenstemming van Egmond" spreken partijen af kennis en expertise te delen en in te zetten voor een flexibele en marktgerichte woningbouwregie. Doel in de huidige marktomstandigheden is om de woningproductie op peil te krijgen. Dat kan alleen als alle partijen samenwerken, want woningbouwlocaties gaan alleen in productie als alle partijen gedaan hebben wat zij moeten doen. Bestemmingsplan, vergunning, grondpositie, saneren, verkopen, business case ... Dit is een grote gezamenlijke afstemmingsopgave.

Voor de lange termijn maakt uw provincie prognoses om beeld te krijgen van de verwachte ontwikkelingen in de woningbouw. Deze verkenningen gaan uit van ontwikkelingen uit het verleden die via voornamelijk bevolkingsprognoses worden doorgetrokken naar de toekomst. Echter, vele (maatschappelijke) ontwikkelingen hebben invloed op de ontwikkeling van de woningbouw. Het is daarom zaak de prognoses telkens te toetsen aan de actualiteit. De Woningmakers volgen de markt op de voet. Wij vinden dat in de huidige tijd van economische voorspoed wel wat meer gebouwd mag worden, omdat wij weten dat in tijden van crisis minder wordt afgezet. Zo kunnen we op de lange termijn beter bij het toekomstbeeld komen en voldoende huizen bouwen voor mensen die daarin gaan wonen.

KvK 54313937
BTW NL 8512.54615 B01
Bank NL13 RABO 0331 0939 95

Een belangrijk aspect in de prognoses is hoe de verhuisstromen (gaan) lopen. Voor de regio Alkmaar in het bijzonder is van groot belang hoe de woningmarkt van de metropoolregio Amsterdam (MRA) zich ontwikkelt. Kunnen er daadwerkelijk tijdig zo veel woningen in het MRA gebied worden gebouwd als nu wordt geprogrammeerd? En wat gebeurt er als die aantallen niet worden gehaald? In de samenwerking gericht op het produceren van voldoende woningen onder de "Overeenstemming van Egmond" willen we deze nieuwe gegevens van ABF graag inbrengen. Een extra vraag van vijf- tot tienduizend woningen vanuit de metropoolregio – zoals uit het ABF onderzoek blijkt - beïnvloedt de woningmarkt significant. In het huidige economische klimaat kunnen meer woningen door de markt opgenomen worden dan momenteel gebeurt, deze woningen zouden zeker verkocht en verhuurd worden. Dit zou ook enige ontspanning op de huidige oververhitte markt in de regio Alkmaar geven, waar nu te weinig aanbod is met grote prijsstijgingen tot gevolg.

Ondertussen zetten wij ons vol in op de eerste taak: zorgen dat de bestaande programmeringsruimte wordt gebouwd. In samenwerking met uw provincie en de regiogemeenten zetten wij vol de schouders onder deze opgave.

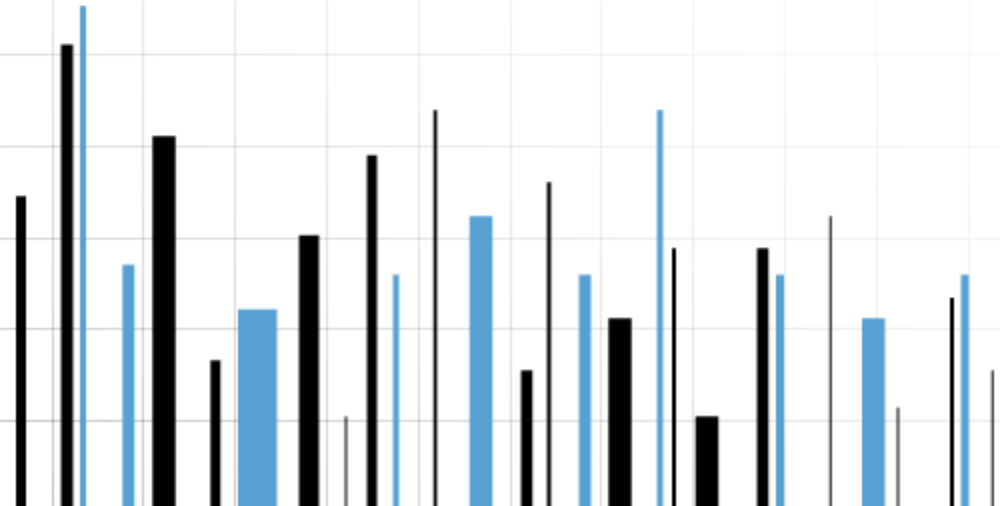
Met vriendelijke groet,

Joke van den Berg,
Voorzitter Woningmakers (plv.).

Scenario's woningbouw Groot-Alkmaar

-samenvatting-

5 februari 2019



Inhoudsopgave

Pagina	Onderwerp
2	Inleiding
3-4	Uitwerking: scenariostudie
5-6	Trends: historie en raming
7	Scenario’s: insteek en achtergronden
8	Bouwstenen
9	Scenario’s 1-2: uitkomsten
10	Woonmilieus
11-12	Conclusies
13	Samenvatting

Inleiding

Naarmate de druk op de Amsterdamse woningmarkt toeneemt, zijn geluiden als in het hiernaast geplaatst krantenartikel steeds vaker en luider hoorbaar. De eerste ‘sprong’ die Amsterdamse huishoudens maakten in hun zoektocht naar ruimere en betaalbare woningen, werd gemaakt richting het stedelijke Haarlem e.o. Nu ook daar de markt het kookpunt nadert, kijken huishoudens uit de Metropoolregio steeds verder om zich heen. Noord-Hollandse gemeenten staan klaar om een deel van deze vraag op te vangen, al is het maar om te voorkomen dat de eigen bevolking niet in het gedrang komt. In juli presenteerden achttien gemeenten ten noorden van Amsterdam plannen om 40.000 woningen extra te bouwen bovenop de al voorgenomen 20.000. Een deel van deze plannen staan al langer op stapel maar hebben door de crisis vertraging opgelopen.

Vrij. Onverveerd
Het Parool

Noord-Holland bouwt 40.000 huizen bij voor Amsterdammers

(17 juli 2018)
“De stijgende huizenprijzen vormen een olievlek die zich vanuit Amsterdam over de regio en heel de provincie verspreidt. Veel Amsterdammers kunnen geen nieuwe woning in de stad meer betalen en kiezen ervoor om elders in Noord-Holland groter en goedkoper te gaan wonen.”

Voor de woningmarkcrisis had bijvoorbeeld de gemeente Alkmaar ambitieuze plannen om de woningvoorraad uit te breiden. Deze plannen zijn bevroren ten tijde van de crisis. Nu de crisis voorbij is, staan gemeenten in G-A klaar om via uitbreidingsplannen woningen aan de voorraad toe te voegen, bovenop de plannen die al geagendeerd staan. Actuele ontwikkelingen als toenemende woningtekorten, prijsstijgingen in koop én huur en groeiende wachtlijsten wijzen er op dat de druk toeneemt en dat het tempo omhoog moet (en kan?).

De regio voorziet dat een grotere uitbreiding van de voorraad nodig is om het hoofd te kunnen bieden aan eigen aanwas en overloop vanuit de Metropool Regio Amsterdam (MRA). Over dit laatste is er een discussie gaande met de provincie. De provincie is van mening dat zoveel mogelijk van de Amsterdamse vraag bediend moet worden in (de regio) Amsterdam zélf. Anderen, onder wie BPD, vinden de regio Groot-Alkmaar een realistisch alternatief voor de uitbreidingsplannen.

Uitbreidingscapaciteit ten noorden van de MRA kan zelfs noodzakelijk worden, indien Amsterdam zijn ambitieuze groeiplannen niet kan realiseren, bijvoorbeeld omdat de locaties waar dit moet plaatsvinden toch minder goed te ontwikkelen blijken of dat er vraaguitval optreedt door een verslechterende prijs-kwaliteit verhouding.

Uitwerking: Scenariostudie

BPD heeft ABF Research benaderd voor een scenariostudie naar het groeipotentieel van de woningmarkt in de regio Groot-Alkmaar, waarbij een beeld gevormd moet worden van zowel de kwantitatieve (behoefte) als kwalitatieve (gewenste samenstelling) mogelijkheden.

Scenariostudie
In de gevoerde discussies klinken uiteenlopende overtuigingen door. De kwantitatieve vooruitzichten van de provincie volgen de trendmatige ontwikkeling van de demografie, waarbij de groei in de MRA, afkomstig van natuurlijke aanwas maar vooral migratie (binnenlands en buitenlands), vrijwel uitsluitend binnen de MRA gefaciliteerd moet worden door (extra) woningbouw.

Er is ook een ander geluid: een grotere overloop van de MRA naar (onder meer) Groot-Alkmaar kan realistisch zijn.
Daarvoor zijn verschillende argumenten te geven:

- De benodigde bouwproductie kan niet gehaald worden in Amsterdam
- De prijzen in zowel huur als koop staan in toenemende mate niet meer in verhouding tot de geboden kwaliteit
- De stad wordt overvol en door de drukte (ook toeristisch en recreatief) verslechtert de bereikbaarheid en in sommige opzichten ook de kwaliteit van leven. Huishoudens, vooral gezinnen, zoeken meer ruimte en rust.

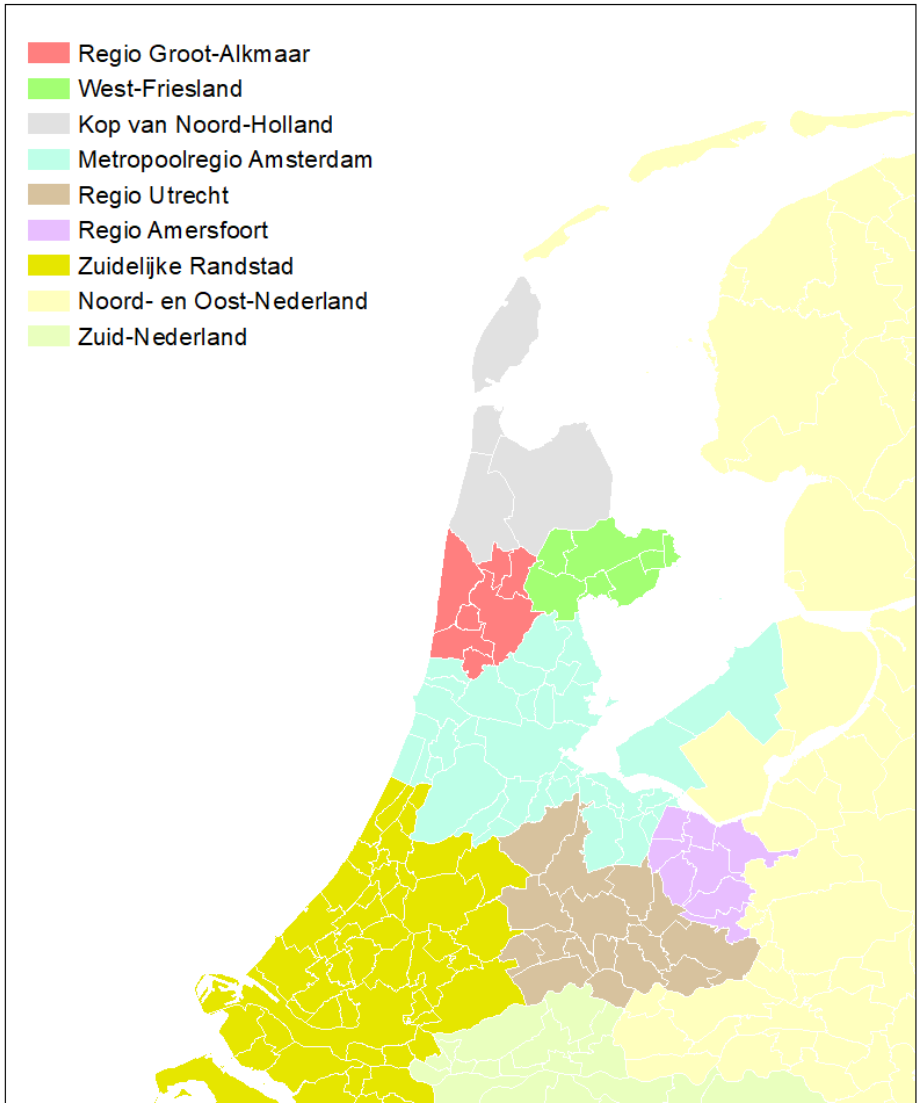
Om de potentie in beeld te krijgen, wil BPD laten uitzoeken of Groot-Alkmaar een uitwijkmogelijkheid is voor de (overvolle) MRA. Samen met ABF zijn zij tot een aanpak gekomen waarbij op basis van woonvoorkeuren en historische trends in verhuisbewegingen het potentieel aangetoond kan worden.

Hiervoor hebben beide partijen gezamenlijk een aantal scenario's ontwikkeld. Deze scenario's zijn mogelijke toekomstontwikkelingen en vormen daarmee een alternatief voor de trendprognose van de provincie.
Ze laten zien wat er (ook) mogelijk is, onder bepaalde voorwaarden. De voorwaarden en aannames worden in het volgende deel nader besproken.

Regio-indeling

Groot-Alkmaar
(Regio Alkmaar):
Alkmaar
Bergen
Castricum
Heerhugowaard
Heiloo
Langedijk
Uitgeest

Metropoolregio Amsterdam:
33 gemeenten
Hier zonder Uitgeest (dus 32 gemeenten)



Trends: historie

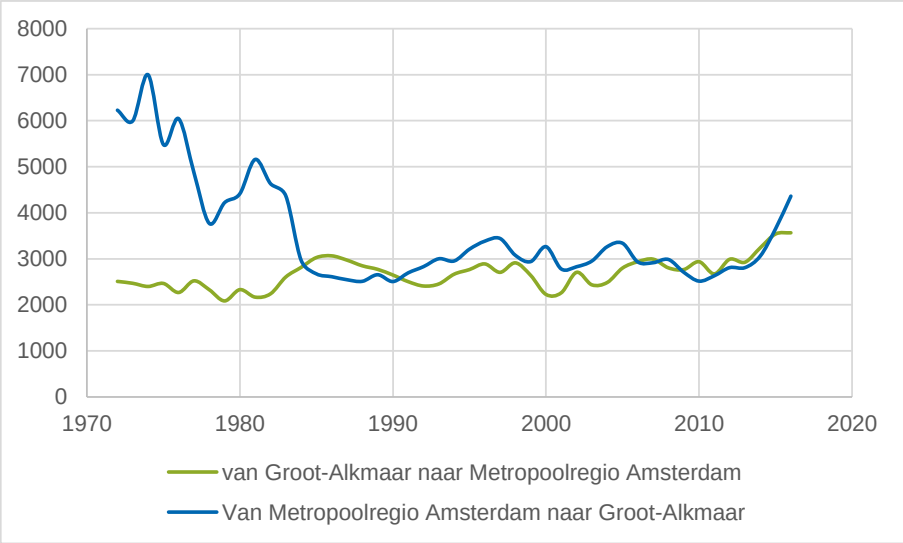
Welke recente trends zijn er in de verhuisstromen van de MRA naar Groot-Alkmaar (G-A)?

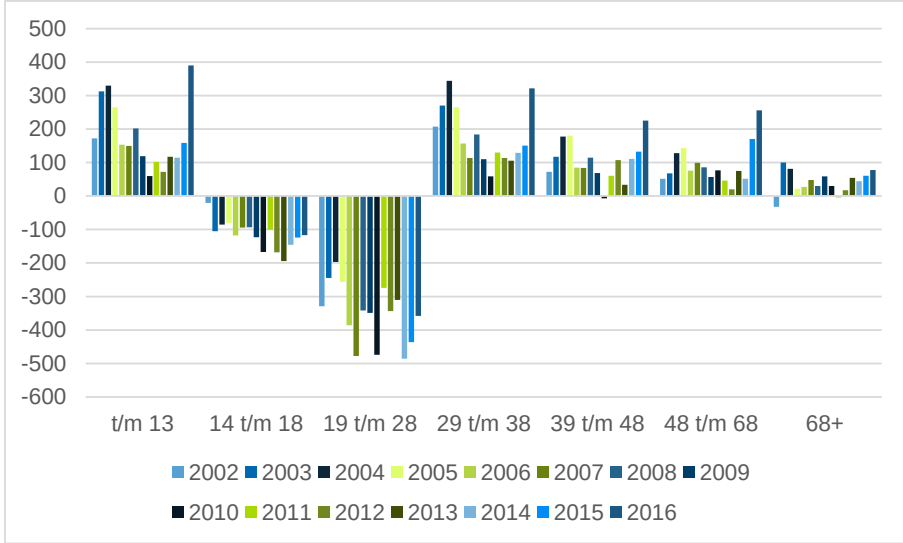
In recente jaren is het aantal personen dat verhuist van MRA naar G-A fors toegenomen. Het migratiesaldo tussen beide regio's voor G-A was in 2015 en 2016 positief (meer naar G-A dan andersom) nadat het jarenlang negatief was.

Het positieve saldo bij 29-68-jarige personen is in 2015 en 2016 verder toegenomen terwijl het negatieve saldo bij 14-28-jarigen is afgenomen.

Bij ouderen (68+) is er geen toename van het saldo.

De toename van het positieve migratiesaldo tussen MRA en G-A is dus duidelijk het gevolg van meer verhuizingen van paren en gezinnen van middelbare leeftijd naar G-A.





Trends: raming

Wat is de toekomstige ontwikkeling van huishoudens in Groot-Alkmaar (G-A) als primair de trends uit het recente verleden worden doorgetrokken?

De trendraming van Primos 2018 geeft daar inzicht in. Voor de 7 gemeenten in G-A wordt in die prognose uitgegaan van de onderstaande nieuwbouw en sloop in de periode t/m 2039.

Voor de periode 2018 t/m 2039 is dat ruim 11.000 nieuwbouw. Voor de eerste jaren van de prognose wordt zoveel mogelijk geleund op de gemeentelijke bouwplannen. Voor de jaren daarna is de omvang van de nieuwbouw gebaseerd op de (historische) bouwproductie en de woningbehoefte.

	2018 t/m 2029		2030 t/m 2039	
	nieuwbouw	sloop	nieuwbouw	sloop
Alkmaar	2.446	-684	301	-537
Bergen (NH.)	956	-210	89	-153
Castricum	450	-149	62	-112
Heerhugowaard	3.226	-132	470	-124
Heiloo	1.897	-85	192	-90
Langedijk	764	-77	48	-68
Uitgeest	147	-49	45	-41
Regio Groot-Alkmaar	9.886	-1.386	1.207	-1.125

De verwachte uitbreiding van de voorraad kan vanaf 2020 de verwachte groei van het aantal huishoudens in G-A niet bijhouden. Per jaar wordt de huishoudensgroei enkele honderden hoger ingeschat dan de voorraadtoename. Het bestaande woningtekort in G-A zal in de trendmatige raming de komende jaren verder oplopen.

De trendraming Primos 2018 komt uit op een groei van het aantal huishoudens in G-A van 10.000 in 2017 t/m 2039.

	Regio Groot-Alkmaar	Metropool-regio Amsterdam	Overig Landsdeel West	Overig Nederland
Uitgangssituatie 2017	129.922	1.165.260	2.479.585	4.019.308
Toename 2017 t/m 2029	10.689	179.573	271.797	217.173
Toename 2030 t/m 2039	-642	94.656	111.171	-25.127

Als wordt uitgegaan van het hoge prognose-interval van de nationale CBS-raming, dan groeit het aantal huishoudens in G-A met ruim 13.000 in 2017 t/m 2039.

	Regio Groot-Alkmaar	Metropool-regio Amsterdam	Overig Landsdeel West	Overig Nederland
Uitgangssituatie 2017	129.922	1.165.260	2.479.585	4.019.308
Toename 2017 t/m 2029	12.621	213.776	323.539	279.765
Toename 2030 t/m 2039	740	125.238	169.749	36.050

Scenario's: insteek en achtergronden

Alternatieven voor de trend kunnen ook realistisch zijn. In de trendraming van Primos wordt uitgegaan van recente trends in verhuisgedrag, met name die over langere afstanden (structurele migratie).

Om mogelijke toekomstige ontwikkelingen te beschrijven zijn scenario's opgesteld. Waar de trendprognose (vorige pagina) de meest *waarschijnlijke* toekomstige ontwikkeling weergeeft op basis van recente trends, schetsen scenario's *mogelijke* toekomsten op basis van bepaalde aannames. Die aannames kunnen variëren van heel realistisch tot minder realistisch.

De scenario's gaan uit van de volgende aannames:

- Benodigde productie van koopwoningen in vooral Amsterdam en mindere mate andere MRA-gemeenten komt niet voldoende op gang, vooral in de lagere prijsklassen
- G-A wordt – vergeleken met de MRA – aantrekkelijker als regio om te wonen, indien
  - De prijs-kwaliteitverhouding niet iedereen meer aanspreekt. Dit leidt er toe dat vooral paren en gezinnen hun toevlucht buiten de stad zoeken.
  - De leefbaarheid voor met name gezinnen en 45+ paren afneemt in de overvol rakende stad. Ook de bereikbaarheid wordt een probleem waardoor banen buiten de regio minder goed te bereiken zijn.

Bouwstenen: Socrates en trendmatige migratie

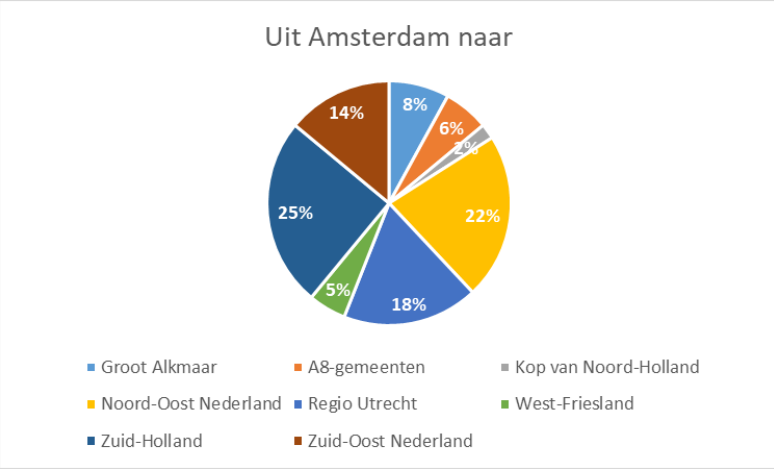
Socrates 2018 (referentievariant) geeft inzicht in de groei van de woningvraag in verschillende segmenten in Amsterdam en de MRA. Socrates berekent een consumentgericht programma van nieuwbouw en sloop waarbij zoveel mogelijk huishoudens volgens hun woonwensen kunnen wonen en de doorstroming in de voorraad wordt geoptimaliseerd.

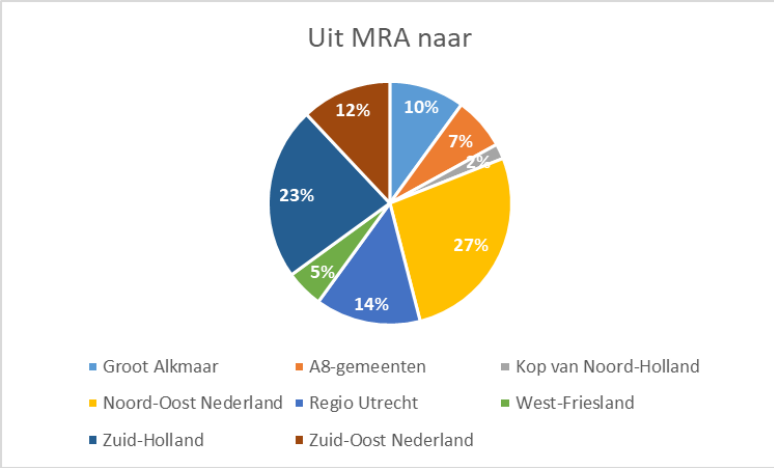
De overheveling van woningvraag is dus gebaseerd op de woonvoorkeuren en daaruit volgende woningvraag die huishoudens in Amsterdam en de MRA hebben.

De overgehevelde woningen betreffen dus een (toekomstige) woningvraag in Amsterdam en MRA. Van de woningvraag in het goedkope segment wordt aangenomen dat een deel niet door kan gaan (financieel niet haalbaar) en een ander deel qua prijs-kwaliteitverhouding beter elders gebouwd kan worden. Een scan van het aanbod in de nieuwbouw en bestaande voorraad in de koopsector en de transactieprijzen (Kadaster) wijzen uit dat er weinig aanbod (mogelijk) is in de goedkope koopsector in met name Amsterdam.

Om te bepalen welk deel van de overgehevelde woningvraag reëel is voor Groot-Alkmaar, kijken we naar de verdeling van recente verhuisstroom van 29-68-jarigen uit Amsterdam en MRA (t/m 2017). Dit is de groep die zich sterk oriënteert op een koopwoning. Bovendien is voor die leeftijdsgroep de verhuisstroom vanuit Amsterdam / MRA naar Groot-Alkmaar groter dan andersom. Die leeftijdsgroep vormt dus de ‘doelgroep’ voor de extra nieuwbouw in de koopsector in G-A in scenario’s 4 en 5.

Vertrekkers (29 t/m 68) uit Amsterdam verhuizen in 8% van de gevallen naar G-A. Vanuit de MRA is dat 10%. Deze percentages zijn dan ook gehanteerd in respectievelijk scenario’s 4 en 5. We gaan er dus van uit dat de relatieve aantrekkelijkheid van G-A ongeveer gelijk blijft.





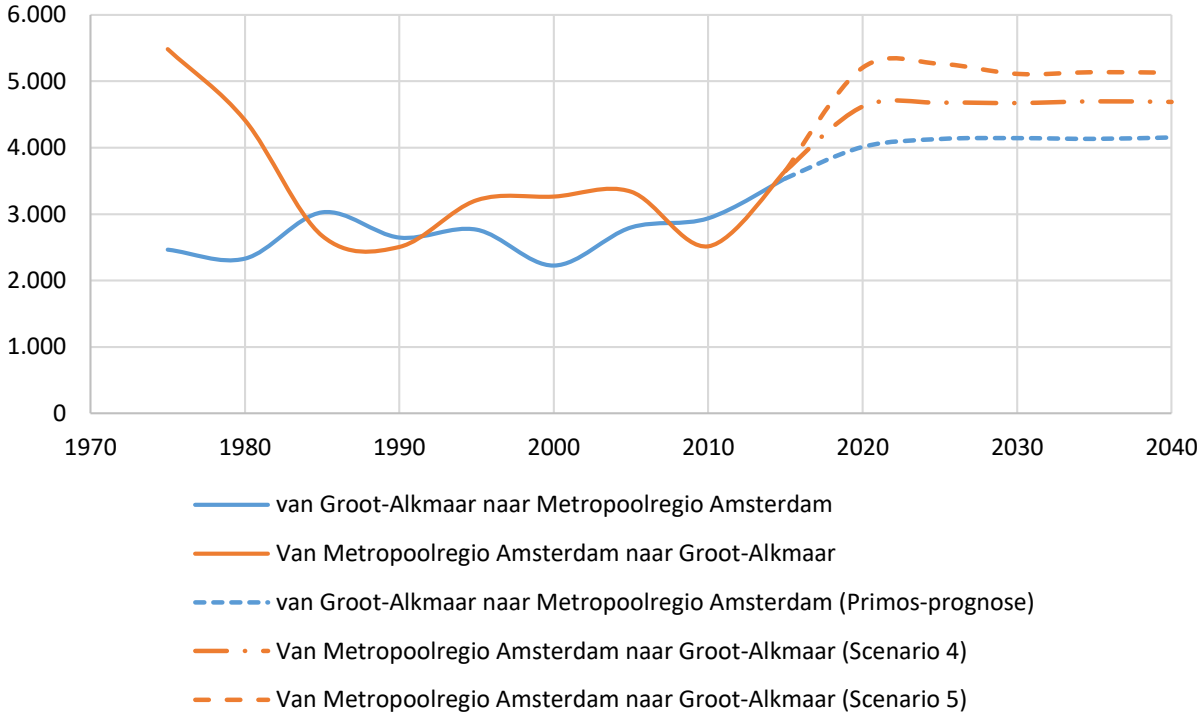
Scenario 1-2: uitkomsten woningbehoefte

Welke aantallen vestigers (uitgedrukt in personen) vanuit de MRA naar Groot-Alkmaar gaan gepaard met de aanvullende woningvraag? En hoe verhoudt zich dat tot de aantallen in recente jaren?

In de jaren 2014-2017 verhuisden er gemiddeld per jaar 4.200 personen vanuit de MRA naar G-A. In scenario 4 ligt dat aantal in de periode 2019-2039 op gemiddeld 4.670 per jaar. Dat aantal ligt 11% hoger dan het gemiddelde van de afgelopen jaren. Het gaat hierbij om de trendmatige vestiging vanuit de MRA in G-A op basis van Primos plus de verhuisstroom die met de aanvullende woningvraag gepaard gaat.

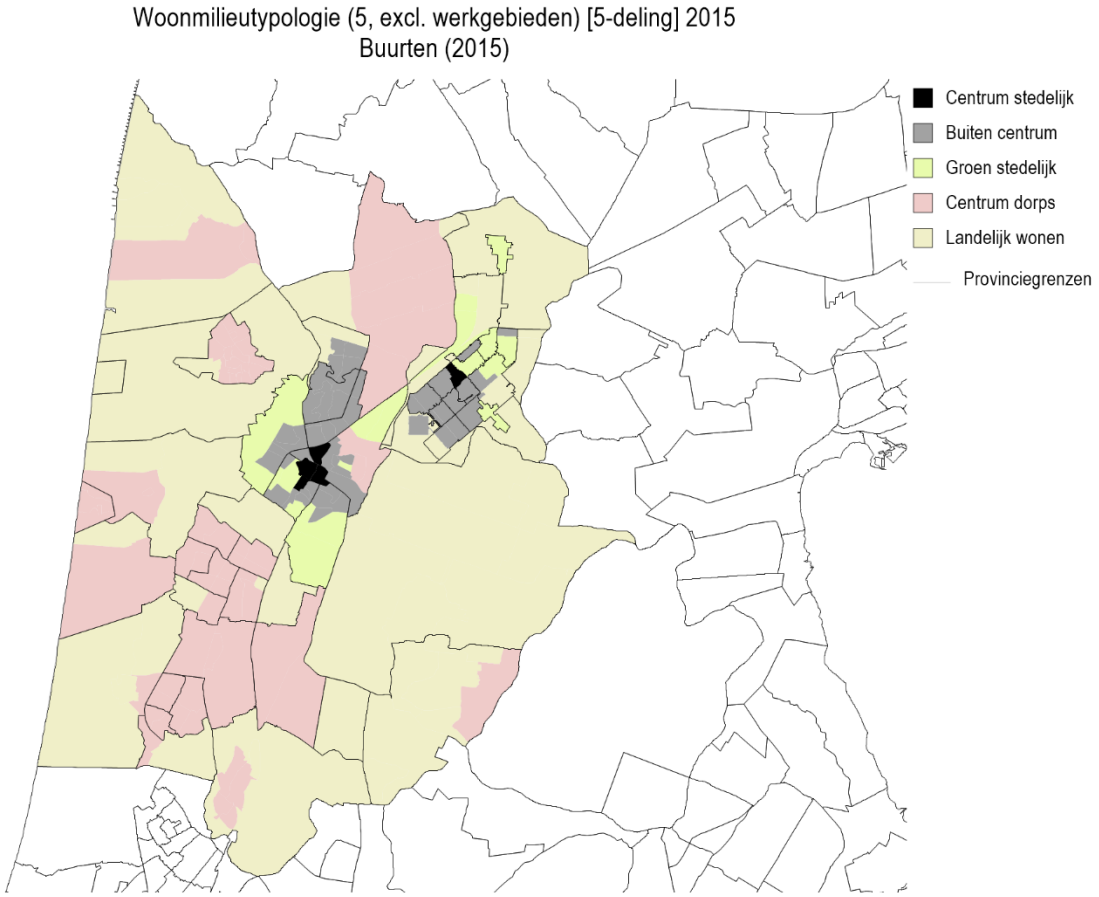
In scenario 5 verhuizen in de prognoseperiode gemiddeld 5.170 personen per jaar vanuit de MRA naar G-A. Dat aantal ligt 23% hoger dan het gemiddelde van de afgelopen jaren.

In onderstaande grafiek zijn de verhuisstromen tussen de MRA en G-A weergegeven.



Scenario 1-2: uitkomsten woonmilieus

De berekening van de gewenste nieuwbouw in Socrates wordt ook uitgesplist naar woonmilieu. Hier hanteren we de 5-deling. In Groot-Alkmaar komen alle vijf de woonmilieus voor. De centra van Alkmaar en Heerhugowaard zijn centrum-stedelijk, de omliggende buurten zijn buiten-centrum en de buurten aan de rand van beide steden zijn groen-stedelijk. De overige kernen in de gemeenten hebben een (centrum-)dorps woonmilieu en de buitengebieden hebben een landelijk woonmilieu.



Bron: ABF - ABF Research

Conclusies

In recente jaren heeft G-A een positief migratiesaldo met de MRA. Het aantal personen dat verhuist van de MRA naar G-A is toegenomen. Vermoedelijk spelen de hoge huur- en koopprijzen in Amsterdam en de MRA en de daardoor verslechterende prijs-kwaliteitverhouding daarbij een rol.

In de trendraming blijven Amsterdam en de MRA fors groeien. Voor G-A is de verwachte demografische groei in de trendraming kleiner. Als primair recente trends in verhuisgedrag worden gevolgd, dan blijkt uit de Primos-doorrekeningen dat aanzienlijke extra nieuwbouw in G-A niet voldoende huishoudens trekken.

In twee scenario's worden de trends gedeeltelijk losgelaten en wordt een deel van woningvraag verplaatst van Amsterdam en MRA naar G-A.

De eerste aanname daarbij is dat de benodigde productie in vooral Amsterdam en mindere mate andere MRA-gemeenten niet voldoende op gang komt, vooral in de lagere prijsklassen omdat dat financieel niet meer haalbaar is (hoge grondprijzen e.d.).

De tweede aanname is dat G-A – in vergelijking met MRA – aantrekkelijk wordt als regio om te wonen, met name voor gezinnen en 45+ paren omdat in Amsterdam / MRA de prijs-kwaliteitverhouding verslechtert en de leefbaarheid vanwege de drukte vermindert.

In **scenario 1** is de aanvullende woningvraag in G-A **5.800** woningen. In **scenario 2** zijn dat er **10.700** woningen. Het gaat daarbij om de periode 2019 t/m 2039.

De veronderstelling in de scenario's is dat de te verplaatsen woningvraag vooral de vraag in de goedkopere koopsegmenten is. Dat volgt dan ook uit de uitkomsten naar woningtype en prijsklasse. De gewenste aanvullende nieuwbouw in de scenario's bestaat voor ca. 45% uit goedkopere eengezins, voor 15% uit duurdere eengezins, 33% goedkopere meergezins en 7% duurdere meergezins.

De extra nieuwbouw in G-A van meergezinswoningen zou idealiter voor een kleine 30% in een centrum-stedelijk woonmilieu moeten worden gerealiseerd.
De eengezinswoningen zouden idealiter voor ongeveer de helft in een stedelijk woonmilieu buiten het centrum moeten worden gerealiseerd.

Op basis van de woonmilieus kan ook iets gezegd worden over de gemeenten waar de extra nieuwbouw in G-A het best gerealiseerd zou kunnen worden.

Almaar en Heerhugowaard hebben stedelijke woonmilieus (centrum-stedelijk, buiten-centrum en groen-stedelijk). De extra nieuwbouw van eengezinswoningen zou idealiter voor ongeveer 80% in de gemeenten Alkmaar en Heerhugowaard terecht komen. De extra nieuwbouw van meergezinswoningen zou – in vergelijking met eengezins – voor een wat groter deel in de dorpse woonmilieus buiten Alkmaar en Heerhugowaard kunnen worden gerealiseerd.

Conclusies

Hoe aannemelijk zijn de gekozen aannames en de daaruit volgende woningvraag die in G-A terecht komt?

Dat hangt van diverse factoren die zowel met Amsterdam / MRA te maken hebben als met G-A zelf. De belangrijkste factoren zijn de volgende.

- Ontwikkeling prijzen in Amsterdam en MRA in verhouding tot andere regio's: hoe sterker de prijzen in Amsterdam en MRA uit de pas lopen met andere regio's, hoe groter het potentieel voor G-A.
- Ontwikkeling leefbaarheid in Amsterdam: hoe drukker de stad wordt en hoe sterker de leefbaarheid onder druk komt te staan, hoe groter het potentieel.
- Ontwikkeling economie en werkgelegenheid in G-A: hoe sterker de economie zich in G-A ontwikkelt, hoe groter het potentieel.
- Ontwikkeling bereikbaarheid G-A: hoe beter de bereikbaarheid van G-A vanuit de MRA (weg en spoor), hoe groter het potentieel.

Naast de lokale en regionale factoren is ook beleid, met name van het Rijk, van belang. Als de hypotheekleennormen (LTI en LTV) verder aangescherpt worden neemt de leencapaciteit af en zullen huishoudens – vooral koopstarters zoals jonge gezinnen – eerder uitwijken naar een goedkopere gemeente of regio.

Ook macro-economische factoren spelen een rol, zoals de ontwikkeling van de rentestand. De lage hypotheekrente maakt een relatief dure woning nu nog wel betaalbaar maar als de rente stijgt is dat minder het geval.

De verdeling van de te verplaatsen woningvraag over diverse regio's rondom de MRA is gebaseerd op recente verhuisstromen. Er wordt dus van uitgegaan dat de relatieve aantrekkelijkheid van G-A (ten opzichte van de andere 'bestemmingsregio's) gelijk blijft. Dat is een redelijke veronderstelling. De 'taartpunt' van G-A binnen het totaal kan op termijn (iets) groter als de regio zich extra profileert of de bereikbaarheid verbetert.

De praktijk moet uitwijzen hoe groot de belangstelling vanuit Amsterdam en de MRA voor nieuwbouwkoopwoningen in G-A daadwerkelijk is. Per project kan de belangstelling en het aantal kopers uit de MRA worden gemeten.

Samenvatting

ABF Research heeft in opdracht van BPD middels scenario's onderzocht welke aanvullende woningvraag op Groot-Alkmaar (G-A) af kan komen als de gewenste nieuwbouw in Amsterdam en andere gemeenten in de Metropoolregio Amsterdam (MRA) onvoldoende op gang komt en de prijs-kwaliteitverhouding in met name Amsterdam verder verslechtert. Groot-Alkmaar bestaat uit Alkmaar, Heerhugowaard en vijf buurgemeenten.

In recente jaren heeft G-A een positief migratiesaldo met de MRA. Het aantal personen dat verhuist van de MRA naar G-A is toegenomen. Vermoedelijk spelen de hoge huur- en koopprijzen in Amsterdam en de MRA en de daardoor verslechterende prijs-kwaliteitverhouding daarbij een rol. In de Primos-trendraming, op basis van recente trends in verhuisstromen, blijven Amsterdam en de MRA fors groeien. Voor G-A is de verwachte demografische groei in de trendraming kleiner. Als primair recente trends in verhuisgedrag worden gevolgd, dan blijkt uit de Primos-doorrekeningen dat aanzienlijke extra nieuwbouw in G-A niet voldoende huishoudens trekken.

In twee scenario's worden de trends gedeeltelijk losgelaten en wordt een deel van woningvraag verplaatst van Amsterdam en MRA naar G-A.

De eerste aanname daarbij is dat de benodigde productie in vooral Amsterdam en mindere mate andere MRA-gemeenten niet voldoende op gang komt, vooral in de lagere prijsklassen omdat dat financieel niet meer haalbaar is (hoge grondprijzen e.d.). De tweede aanname is dat G-A aantrekkelijk wordt als regio om te wonen, met name voor gezinnen en 45+ paren omdat in Amsterdam / MRA de prijs-kwaliteitverhouding verslechtert en de leefbaarheid vanwege de drukte vermindert.

In **scenario 1** is de aanvullende woningvraag in de periode 2019 t/m 2039 in G-A **5.800** woningen. In **scenario2** zijn dat er **10.700** woningen. Hierbij wordt er vanuit gegaan dat G-A een even groot aandeel van de verhuizers vanuit Amsterdam en de MRA behoudt als nu het geval is. De veronderstelling in de scenario's is dat de te verplaatsen woningvraag vooral de vraag in de goedkopere koopsegmenten is. Aan deze vraag kan immers in Amsterdam en andere MRA-gemeenten het lastigst worden voldaan. De gewenste aanvullende nieuwbouw in de scenario's bestaat voor ca. 45% uit goedkopere eengezins, voor 15% uit duurdere eengezins, 33% goedkopere meergezins en 7% duurdere meergezins.

Op basis van woonmilieus kan een beeld worden gegeven van de gemeenten in G-A waar de extra nieuwbouw het best gerealiseerd zou kunnen worden.

Almaar en Heerhugowaard hebben stedelijke woonmilieus. De extra nieuwbouw van eengezinswoningen zou idealiter voor ongeveer 80% in de gemeenten Alkmaar en Heerhugowaard terecht komen. De extra nieuwbouw van meergezinswoningen zou – in vergelijking met eengezins – voor een wat groter deel in de dorpse woonmilieus buiten Alkmaar en Heerhugowaard kunnen worden gerealiseerd.

Hoe groot de aanvullende woningvraag voor G-A daadwerkelijk is, hangt af van diverse factoren: de ontwikkeling van koop- en huurprijzen en de leefbaarheid in Amsterdam en de MRA en de ontwikkeling van de economie en bereikbaarheid van G-A. Ook Rijksbeleid voor de woningmarkt en de rentestand spelen een rol.

Bijlage: technische toelichting scenario's

Scenario 1 en 2 gaan uit van de volgende aannames:

- De benodigde productie in vooral Amsterdam en mindere mate andere MRA-gemeenten komt niet voldoende op gang, vooral in de lagere prijsklassen.
- G-A wordt – in vergelijking met MRA – aantrekkelijker als regio om te wonen, met name voor gezinnen.

In scenario 1 wordt woningvraag in overgeheveld naar G-A vanuit alleen de gemeente Amsterdam, in scenario 2 wordt woningvraag overgeheveld vanuit de hele MRA. Hierdoor valt in scenario 2 het potentieel voor extra nieuwbouw in G-A hoger uit. Op verzoek van BPD kijken we alleen naar de koopsector.

Er wordt woningvraag (nieuwbouw min sloop) in de koopsector overgeheveld uit twee prijsklassen (goedkoop en duur) en twee woningtypen (eengezins en meergezins). Dat levert in totaal vier segmenten in de koopsector op.

Bij het overhevelen van **goedkope koop** naar G-A is de onderbouwing dat dergelijke nieuwbouw financieel gezien niet (meer) reëel is, o.a. vanwege hoge grondprijzen.

Bij het overhevelen van **duurdere koop** naar G-A is de onderbouwing dat vooral gezinnen in toenemende mate zullen willen uitwijken naar onder andere G-A omdat de prijs-kwaliteitverhouding in Amsterdam en de MRA verslechtert en de aantrekkelijkheid daar daalt vanwege de toegenomen drukte en dergelijke.

In onderstaande tabel is te zien hoe de segmenten zijn gedefinieerd, welk aandeel van de gewenste voorraadgroei (nieuwbouw min sloop) in die segmenten in Amsterdam en de MRA verondersteld wordt niet haalbaar te zijn en welk aandeel daarvan naar G-A gaat.

Bij gewenste voorraadgroei gaat het om de consumentgerichte uitbreiding van de voorraad in Amsterdam en de MRA volgens Socrates 2018 waarbij rekening wordt gehouden met de huishoudensgroei volgens Primos 2018 en woonvoorkeuren uit het WoON.

	Amsterdam	**MRA**
Goedkope koop		
Percentage niet haalbaar	Eengezins: 90% / meergezins: 75%	Eengezins: 65% / meergezins: 65%
Percentage naar Groot-Alkmaar	8%	10%
(Middel)dure koop		
Percentage overloop	Eengezins: 30% / meergezins: 20%	Eengezins: 20% / meergezins: 20%
Percentage naar Groot-Alkmaar	8%	10%