

Bundel van de Ruimte, Infrastructuur en Financien (RIF) van 9 januari 2015

Agenda documenten

Uitnodiging Commissievergadering RIF 9 januari 2015, brief voorzitter RIF van 19 december 2015

Nazending commissievergadering RIF 9-1-2015, brief voorzitter RIF van 5-1-2015

Vastgesteld verslag Commissie RIF 9-1-2015

- 1 Opening, mededelingen voorzitter, inventarisatie rondvraag/mondelinge mededelingen portefeuillehouder en vaststelling agenda

Document: Conceptagenda RIF 9-1-2015 t.b.v. bundel

Document: Conceptagenda RIF 9-1-2015 t.b.v. nazending

- 2 Spreekrecht externen

Document: Spelregels spreekrecht externen

- 3 Verslag

Document: Concept-verslag RIF 20 en 21-11-2014

- 4 Overzicht Moties, Initiatiefvoorstellen en Toezeggingen

Document: MIT-lijst RIF 9-1-2014 t.b.v. bundel

- 5 Voorraadagenda

Document: Voorraadagenda

- 5.1 Input commissie RIF overdrachtdocument.

Document: Input voor overdrachtdocument nieuwe Staten, memo Griffie van 19 december 2014

Document: Input overdrachtdocument PS A. Heijmans

Document: Input voor het overdrachtdocument 2015 C. Brugman

Document: Input overgangsdokument PS M. van Rijsbergen

- 6 FINANCIËN

- 6.1 P-14-019 Gewijzigd Statenvoorstel inzake Rapport Zuidelijke Rekenkamer (ZRK) De provincie Limburg als lerende organisatie

Document: P-14-019 Gewijzigd Statenvoorstel Griffie inzake ZRK-rapport 'De provincie als lerende organisatie' (2014-71979)

- 6.2 G-14-036 Statenvoorstel Hybride geldlening Nederlandse Waterschapsbank N.V.

Document: G-14-036 Statenvoorstel Hybride geldlening Nederlandse Waterschapsbank N.V., brief GS van 16-12-2014 (2014-73150)

- 6.3 Mededeling portefeuillehouder

- 6.4 Rondvraag

- 7 INFRASTRUCTUUR

- 7.1 Q2 2014 Voortgangsrapportage Buitenring Parkstad Limburg 2de kwartaal 2014.

Document: Voortgangsrapportage Buitenring Parkstad Limburg tweede kwartaal 2014, brief GS van 30-9-2014 (2014-53788)

Document: Globale toets Voortgangsrapportage Buitenring provincie Limburg 2e kwartaal 2014 (VGR kw 2 2014) aan Regeling Grote Projecten 2013 (RGP 2013), brief Controlecommissie van 16-10-2014 (2014-57575)

Document: Aangepaste overzichtstabel Q2-2014 Voortgangsrapportage Buitenring Parkstad Limburg 2e kwartaal 2014 (2014-67206)

Document: Voorgenomen proces Controlecommissie aangaande de globale toetsing van de Voortgangsrapportage BPL 2e en 3e kwartaal 2014 aan de RGP 2013, brief Controlecommissie van 9-12-2014 (2014-70782)

Document: Q3 2014 Voortgangsrapportage Buitenring Parkstad Limburg 3e kwartaal 2014, brief GS van 2-12-2014 (2014-71614)

Document: Globale controletechnische toets Voortgangsrapportage Buitenring provincie Limburg 3e kwartaal 2014 (VGR kw 3 2014) aan Regeling Grote Projecten 2013, brief Controlecommissie van 16-12-2014 (2014-72691)

Document: Mededeling RIF-Koppe inzake Buitenring Parkstad Limburg, brief GS van 6-01-2015 (2015-481)

Document: Vragen D66 (van Wageningen) inzake voortgangsrapportage Buitenring Parkstad Limburg, e-mail D66 - van Wageningen van 7-1-2015

7.2 Presentatie STAR (Smart Traffic Accident Reporting), nieuwe ongevallenregistratie van verkeersongevallen.

Document: STAR2 presentatie E. Donkers (Via) 9-1-2015

7.3 Inventarisatie infrastructurele projecten ter bevordering van de verkeersveiligheid (M622 en T1803)

Document: Inventarisatie infrastructurele projecten ter bevordering van de verkeersveiligheid (T1803, M 622), brief GS van 16-12-2014 (2014-73149)

Document: Beleidsplan verkeersveiligheid en uitvoeringsprogramma verkeersveiligheid 2015-2017, brief GS van 16-12-2014 (2014-73631)

7.4 Comfortverlichting fietspaden.

Document: Comfortverlichting fietspaden, brief GS van 16-12-2014 (2014-73772)

Versnellingsscenario's verduurzaming openbare verlichting, brief GS van 6-1-2015 (2015-777)

7.5 Knelpunten landbouwverkeer (M619)

Document: Knelpunten landbouwverkeer (M 619), brief GS van 18-12-2014 (2014-73607)

7.6 P-14-024 Statenvoorstel Controlecommissie inzake Toetsing en vaststelling (gewijzigde) Basisrapportage Groot Project OV

Document: Basisrapportage Groot Project OV, brief GS van 25-11-2014 (2014-67555)

Document: Tram Vlaanderen-Maastricht (TVM), brief GS van 25-11-2014 (2014-67538)

Document: Voortgang aanpak Maaslijn (spoorlijn Roermond-Nijmegen), brief GS van 4-11-2014 (2014-61791)

Document: P-14-024 Statenvoorstel Controlecommissie inzake Toetsing en vaststelling (gewijzigde) Basisrapportage Groote Project OV van 16-12-2014 (2014-72702)

7.7 Uitvoeringsprogramma Fiets

Document: Uitvoeringsprogramma Fiets, brief GS van 16-9-2014 (2014-52171)

7.8 Mededeling portefeuillehouder

7.9 Rondvraag

8 RUIMTE

8.1 G-14-035 Statenvoorstel Transitiefonds Limburgse Woningmarkt-wijziging kadernota

Document: G-14-035 Statenvoorstel Transitiefonds Limburgse Woningmarkt-wijziging kadernota, brief GS van 16-12-2014 (2014-73157)

8.2 Landbouweffectrapport Gebiedsontwikkeling Ooijen-Wanssum

Document: Landbouw effectrapport Ooijen-Wanssum, brief gedeputeerde Van der Broeck van 17-12-2014 (2014-73067)

8.3 Mededeling portefeuillehouder

8.4 Rondvraag

9 Lijst ingekomen stukken

9.1 Ingekomen stukken

Document: Afschrift brief GS van 8-7-2014 over N280 gericht aan de gemeente Leudal, brief GS van 13-11-2014 (2014-63898)

Attendering op digitale brochure Het Limburgse Openbaar Vervoer in Cijfers 2013, brief gedeputeerde Van der Broeck van 15-12-2014 (2014-72347)

Voortgangsbericht programma ontwikkeling Maasvallei, brief GS van 16-12-2014 (2014-73153)

Document: Aanbesteding concessie openbaar vervoer Limburg, stand van zaken, brief gedeputeerde Van der Broeck van 14-11-2014 (2014-64231)

Document: Herziening Subsidieregeling Inrichting Landelijk Gebied, hoofdstuk Landbouw, brief GS van 17-11-2014 (2014-64596)

Document: Afschrift brief ROL over kaartautomaten, e-mail Reizigersoverleg Limburg van 17-11-2014 (2014-64885)

Document: Uitnodiging Versnel beekherstel, natuurlijk aan de slag! Op 7-1-2015, e-mail officemanager STOWA van 17-11-2014 (2014-65059)

Document: Status beleid volkshuisvesting i.c. T1419 evaluatie van effecten van de inzet van de verordening Wonen Zuid-Limburg, en verkenningproces reductie plancapaciteit, brief GS van 18-11-2014 (2014-65239)

Document: Herinnering uitnodiging Symposium Is het OV Europaproof op 27-11-2014, e-mail voorzitters Rocov Limburg, Rocov Gelderland en Reizigersoverleg Brabant van 17-11-2014 (2014-64882)

Document: Toezegging 1607, brief van GS van 18-11-2014 (2014-65767)

Document: Advies Tussen betalen en bepalen, publieke bekostiging van maatschappelijk initiatief, brief Raad voor de financiële verhoudingen van 13-11-2004 (2014-65370)

Document: Visiedocument Verkeers- en Vervoersmanagementplan Limburg 2014-2019, brief GS van 25-11-2014 (2014-66784)

Document: Kosten en werkzaamheden provinciale projecten (Motie 536 gewijzigd Heemels c s inzake kostenvermelding provinciale projecten), brief GS van 25-11-2014 (2014-67553)

Document: Gemeentebesturen maskeren grote tekorten in hun begrotingen 2015, e-mail R.M. Brockhus van 27-11-2014 (2014-67963)

Document: Uitnodiging presentatie adviezen Vrijkomend vastgoed en Rijksvastgoed in beweging op 15-12-2014, e-mail Raad leefomgeving en infrastructuur en College Rijksadviseurs van 27-11-2014 (2014-67964)

Document: Document met link om u aan te melden voor de adviezen van Rli en CRa over rijksvastgoed op 15 december 2014

Document: Jaar van de senioren van het Regionaal Orgaan Verkeersveiligheid Limburg (ROVL), brief GS van 2-12-2014 (2014-69336)

Document: Achtergestelde lening Atrium MC, brief GS van 2-12-2014 (2014-69334)

Document: Voortgang uitvoeringsprogramma arbeidsmigranten en aankondiging symposium arbeidsmigranten op 9-02-2015, brief GS van 2-12-2014 (2014-69329)

Document: De overheid is uw beste vriend de casus Kollumerland over windmolens, e-mail W. Vogelesang van 2-12-2014 (2014-69511)

Document: Volledig gewijzigde ontwerp N280, e-mail M. Hagens van 3-12-2014 (2014-69717)

Document: Reminders presentatie adviezen Vrijkomend rijksvastgoed en Rijksvastgoed in beweging, e-mail Raad voor de leefomgeving en infrastructuur en College van Rijksadviseurs van 4-12-2014 (2014-69784)

Document: Opvatting Ronduit Open met betrekking tot N280, e-mail M. Wagemans Raadslid Ronduit Open van 4-12-2014 (2014-69782)

Document: Het volledig gewijzigde ontwerp N280, e-mail P. Berghs van 1-12-2014 (2014-70016)

Document: Afschrift brief inzake bestemmingsplan Kerkrade Oost III, brief GS van 2-12-2014 (2014-70584)

Document: Wijziging Wet gemeenschappelijke regelingen per 1-1-2015, brief Minister van BZK van 5-12-2014 (2014-70683)

Document: Voortgang rond Motie 512 inzake aansporing Rijk vanwege OV-concessieverlening Limburg, brief GS van 9-12-2014 (2014-70379)

Document: Programma symposium Versnel Beekherstel. Natuurlijk aan de slag! op 7-1-2015, e-mail STOWA van 10-12-2014 (2014-71606)

Document: Bebouwing nabij Kasteel Strijthagen, e-mail A. Palmen van 6-12-2014 (2014-71595)

Document: Begrotingsapp n.a.v. toezegging 1873, brief GS van 11-12-2014 (2014-71671)

Document: Bepaling toezichtvorm begroting 2015 Limburgse gemeenten, brief GS van 9-11-2014 (2014-71616)

Document: Nota's t.b.v. Besluitvorming Natuur- en Fauna in provincie Limburg, e-mail Stichting Ganzenbescherming Nederland van 11-12-2014 (2014-71872)

Document: Advies Nationaal investeren in lokaal veiligheidsbeleid, brief Raad voor het openbaar bestuur van 11-12-2014 (2014-71927)

Document: Financieel toezicht, vorm en bevindingen 2015, brief Ministerie van BZK van 12-12-2014 (2014-72149)

Document: Open brief Europees geld A67, e-mail Raadslid Houba VVD Venlo en Manders PvdA Venlo van 12-12-2014 (2014-71974)

Document: Verzoek tot handhaven veiligheid fietspad-viaduct tussen Amstenrade en Hoensbroek over de gepland Buitenring, e-mail voorzitter Actiecomite 't Hofke van 12-12-2014 (2014-71979)

Document: Verhoging exploitatievergoeding Stichting Kasteel Groot Buggenum, brief GS van 16-12-2014 (2014-73152)

Document: Rol Provincie in project Schone Maas, brief GS van 16-12-2014 (2014-73148)

Document: Nieuwsbrief AVVaktuell, brief Aachener Verkehrsverbund ontvangen op 17-12-2014 (2014-72879)

Document: MBO-reisregeling (T 1881), brief GS van 16-12-2014 (2014-73171)

9.2 Bespreekstukken

Inventarisatie infrastructurele projecten ter bevordering van de verkeersveiligheid (T1803, M 622), brief GS van 16-12-2014 (2014-73149)

Knelpunten landbouwverkeer (M 619), brief GS van 18-12-2014

Versnellingsscenario's verduurzaming openbare verlichting, brief GS van 6-1-2015 (2015-777)

Document: POL2014, reactie op onderdeel Wonen, brief Midden-Limburgse gemeenten van 13-11-2014 (2014-64207)

Document: POL2014, reactie op onderdeel Wonen, Kantoren en omgeving Centrale Zandwinning Weert (CZW), e-mail gemeente Weert van 13-11-2014 (2014-64250)

Document: POL2014, reactie op onderdeel Natuur, e-mail Milieufederatie van 17-11-2014 (2014-64697)

Document: POL2014, reactie op onderdeel Natuur, e-mail Kuypers Kessel van 17-11-2014 (2014-65060)

Document: Aanvullingen en correcties nota van zienswijzen POL2014, brief GS van 18-11-2014 (2014-65787)

Document: Notitie Provinciaal Verkeer en vervoersplan, e-mail van LLTB Belangenbehartiging namens LLTB, Cumela, Fietzersbond en Milieufederatie van 19-11-2014 (2014-65748)

Document: POL2014, reactie op onderdeel Wonen, e-mail gemeente Weert namens de Midden-Limburgse gemeenten van 13-11-2014 (2014-64201)

Document: Reactie Roermond op POL 2014, e-mail van gemeente Roermond van 19-11-2014 (2014-65988)

Document: Operationalisering Transitiefonds Limburgse Woningmarkt, brief van GS van 18-11-2014 (2014-65763)

Document: Beleidsstudie Beoordeling Programmatische Aanpak Stikstof, brief van Planbureau voor de Leefomgeving van 7-11-2014 (2014-64475)

Document: Reactie Roermond op POL 2014, e-mail van gemeente Roermond van 19-11-2014 (2014-66275)

Document: Aangepaste overzichtstabel Q2-2014 Voortgangsrapportage Buitenring Parkstad Limburg 2e kwartaal 2014 (2014-67206)

Document: Kostendekkendheidsonderzoek leges Provincie Limburg (toezegging 1898), Rapport ANG Connecties van 20 oktober 2014 (2014-67461)

Document: Basisrapportage Groot Project OV, brief GS van 25-11-2014 (2014-67555)

Document: Reservering Graetheide en de Lexhy als bedrijventerrein, e-mail voorzitter Graetheidecomité van 4-12-2014 (2014-69783)

Document: Voorgenomen proces Controlecommissie aangaande de globale toetsing van de Voortgangsrapportage BPL 2e en 3e kwartaal 2014 aan de RGP 2013, brief Controlecommissie van 9-12-2014 (2014-70782)

Document: Brandbrief POL 2014, e-mail Remie Fiscaal Juridisch Adviesbureau LLP van 10-12-2014 (2014-71277)

Document: Doorgaande functie N280 en het Statenvoorstel POL2014, e-mail burgemeester en wethouders van Leudal van 10-12-2014 (2014-71609)

Document: Tram Vlaanderen-Maastricht (TVM), brief GS van 25-11-2014 (2014-67538)

Document: Bouwen van appartementen-woningen voor senioren inzake POL2014, brief Partij Groot-Eijsden-Margraten van 8-12-2014 (2014-72136)

Document: Globale controletechnische toets Voortgangsrapportage Buitenring provincie Limburg 3e kwartaal 2014 (VGR kw 3 2014) aan Regeling Grote Projecten 2013, brief Controlecommissie van 16-12-2014 (2014-72691)

Document: Landbouw effectrapport Ooijen-Wanssum, brief gedeputeerde Van der Broeck van 17-12-2014 (2014-73067)

Statencommissie

Ruimte, Infrastructuur en Financiën

De leden van de Statencommissie Ruimte,
Infrastructuur en Financiën

De leden van Gedeputeerde Staten van Limburg

Griffie**Ons kenmerk** 2014/73183**Uw kenmerk****Bijlage(n)** Bundel**Behandeld****Telefoon****Fax****Email****Maastricht****Verzonden**

M.M.C.E. Vossen

(043) 389 88 15

(043) 389 88 33

pjf.steeghs@prvlimburg.nl

19 december 2014

Onderwerp

Commissievergadering Ruimte, Infrastructuur en Financiën op vrijdag 9 januari 2015

Geachte leden van de Statencommissie RIF en leden van Gedeputeerde Staten,

Hierbij nodig ik u uit voor de eerstvolgende vergadering van de Statencommissie RIF op vrijdag 9 januari 2015, aanvang **9:00** uur in de Veldekezaal. De agenda en bijbehorende stukken treft u hierbij aan.

Vorbereiding commissievergadering

Voor wat de commissievergadering betreft verzoek ik u goede nota te nemen van de behandelvoorstellen in de agenda en uw voorbereiding van de vergadering hierop af te stemmen.

Technische, informatieve en detailvragen dienen niet in de vergadering aan de orde te komen. U wordt verzocht deze voorafgaand aan de vergadering bij de betreffende beleidsafdeling of de behandelend ambtenaar te stellen.

Bij agendapunt 5.1, Input commissie RIF overdrachtsdocument Statenperiode 2015-2019, vragen wij u om in één ronde uw input voor het overdrachtsdocument kenbaar te maken.

Eventuele opmerkingen of vragen met betrekking tot de agendapunten 3, 4 en 5 dient u per email door te geven aan de commissiegriffier (lgm.droog@prvlimburg.nl) uiterlijk vrijdag 2 januari 2015, 09:00 uur.

Melden actuele bespreekstukken voor de nazending

U kunt tot uiterlijk vrijdag 2 januari 2015, 09:00 uur nog een gemotiveerd verzoek voor een actueel bespreekstuk indienen bij staten@prvlimburg.nl voor stukken op de lijst ingekomen stukken. Wordt uw verzoek gehonoreerd dan wordt het stuk toegevoegd aan de agenda die via de nazending wordt verstuurd.

Bezoekadres:Limburglaan 10
NL-6229 GA Maastricht

Postbus 5700

NL-6202 MA Maastricht
postbus@prvlimburg.nl

Tel + 31 (0)43 389 99 99

Fax + 31 (0)43 361 80 99
www.limburg.nl

IBAN-nummer:

NL08RABO0132575728 Lijn 1 (richting De Heeg)
BIC-code: RABONL2U Lijn 3 (richting Heugem)

Bereikbaar via:

Begrotings-app

Tijdens de lunchpauze van de vergadering van de commissie RIF wordt tijd gereserveerd om u een toelichting te geven op de Begrotings-app die donderdag 11 december jl. is gelanceerd. Deze begrotings-app betreft een uitwerking van toezegging 1873, waarin is toegezegd dat gedeputeerde Koppe een nieuwe manier van presenteren van de begroting zal introduceren. De toelichting zal plaatsvinden in de foyer bij de Veldekezaal. Mocht u geïnteresseerd zijn in deze toelichting wordt u verzocht dit kenbaar te maken per e-mail aan de commissiegriffier (lgm.droog@prvlimburg.nl) uiterlijk op woensdag 7 januari 2015.

Afsluiting in verband met laatste commissievergadering voor verkiezingen 2015

Zoals u weet vindt op 9 januari 2015 de laatste commissievergadering Ruimte Infrastructuur en Financiën plaats in de Statenperiode 2011-2015.

Om hier bij stil te staan en de periode gezamenlijk, informeel, af te sluiten nodig ik u uit voor een aangeklede borrel in de foyer bij de Veldekezaal, aansluiten aan de vergadering.

Alle stukken zijn ook te vinden via iBabs Pro en op www.limburg.nl/ProvincialeStaten via de [politieke kalender](#).

Als laatste wens ik u allen fijne feestdagen en een gelukkig en voorspoedig 2015.

Met vriendelijke groet,

M.T. Bosch
voorzitter Statencommissie Ruimte, Infrastructuur en Financiën

Statencommissie

Ruimte, Infrastructuur en Financiën

De leden van de Statencommissie Ruimte,
Infrastructuur en Financiën

De leden van Gedeputeerde Staten van Limburg

Griffie**Ons kenmerk** 2015/105**Uw kenmerk****Bijlage(n)** nazending**Behandeld****Telefoon****Fax****Email****Maastricht****Verzonden**

P.J.F. Steeghs

(043) 389 88 15

(043) 389 88 33

pjf.steeeghs@prvlimburg.nl

5 januari 2015

Onderwerp

Nazending commissievergadering Ruimte, Infrastructuur en Financiën op 9 januari 2015

Geachte leden van de Statencommissie RIF en leden van Gedeputeerde Staten,

Bijgevoegd stuur ik u de gewijzigde concept-agenda en een nagekomen stuk ten behoeve van de commissievergadering RIF op 9 januari 2015 in de Veldekezaal.

De concept-agenda is gewijzigd, toegevoegd is:

- agendapunt 8.2 (bespreekstuk): landbouw effectrapport Ooijen-Wanssum, brief gedeputeerde Van der Broeck van 17-12-2014 (2014-73067)
- agendapunt 6.3.1 is teruggetrokken. Gedeputeerde Staten hebben d.d. 16 december 2014 besloten onder voorwaarden een financiering ad € 1 miljoen te verstrekken aan Toverland Finance B.V. Toverland heeft uiteindelijk besloten af te zien van deze mogelijkheid waardoor de financiering niet is verstrekt.

Mocht u onverhoopt niet aanwezig kunnen zijn bij de commissievergadering dan verzoeken wij u dit tijdig bij de griffie te melden en indien mogelijk door te geven wie u vervangt.

Met vriendelijke groet,

M.T. Bosch

voorzitter Statencommissie Ruimte, Infrastructuur en Financiën

Bezoekadres:Limburglaan 10
NL-6229 GA Maastricht

Postbus 5700

NL-6202 MA Maastricht
postbus@prvlimburg.nl

Tel + 31 (0)43 389 99 99

Fax + 31 (0)43 361 80 99
www.limburg.nl

IBAN-nummer:

NL08RABO0132575728 Lijn 1 (richting De Heeg)
BIC-code: RABONL2U Lijn 3 (richting Heugem)

Bereikbaar via:



Statencommissie

Ruimte, Infrastructuur en Financiën

VERSLAG van de vergadering van de Statencommissie Ruimte, Infrastructuur en Financiën – 9 januari 2015

Aanwezig: M. Bosch (voorzitter) en de leden Van den Akker (i.p.v. De Beer), Van den Beuken, Van Bilsen (arriveert later), J. Bosch, Bosman (arriveert later), Brugman, Hermans, Heijmans, Van der Linden, Meerts, Pennings (bij agendapunt 7.1), Van Rijnsbergen, Van Soest, Sturtz, Titulaer, Uringa, Verhoijzen, Voncken, Van Wageningen en Wijnands

Aanwezig namens GS: de gedeputeerden Van der Broeck, Koopmans en Koppe

Aanwezig namens de Griffie: commissiegriffier Van Birgelen en commissiemedewerker Steeghs

Verder ambtelijke ondersteuning: M. Lückert (cluster Wegaanleg – bij agendapunt 7.1), M. Luijten (cluster Mobiliteit – bij agendapunt 7.3), J. Brune (cluster Wegbeheer – bij agendapunt 7.4), R. Roukens (cluster Mobiliteit – bij agendapunt 7.5).

Bij de agendapunten 7.3 en 7.4 wordt het woord gevoerd door twee ambtenaren die ontbreken in de informatie die de griffie heeft verstrekt. De spelling van deze namen is dan ook een punt van aandacht en hier zullen functies en afdelingen aan toegevoegd moeten worden)

Afgemeld: de leden De Beer, Krebber en Leppers.

1. Opening, mededelingen voorzitter, inventarisatie rondvraag/mondelinge mededelingen portefeuillehouder en vaststelling agenda

De voorzitter opent de vergadering om 9.01 uur een heet alle aanwezigen van harte welkom in deze laatste commissievergadering voordat de Statenverkiezingen plaatsvinden. Hij meldt de berichten van verhindering en vervanging.

De voorzitter kondigt aan dat gedeputeerde Van der Broeck bij agendapunt 8.3 een mondelinge mededeling zal doen over de PAS en over het symposium arbeidsmigranten.

De voorzitter inventariseert de rondvraagpunten.

GroenLinks (Brugman) meldt een vraag met betrekking de sloop van 'Den Schellaert' in Ooijen-Wanssum.

De voorzitter stelt voor deze vraag onder agendapunt 8.4 te bespreken.

De voorzitter wijst er op dat de agenda – ingevolge een besluit van het Presidium - is aangevuld met een lange lijst ingekomen stukken.

Besluit: De agenda wordt ongewijzigd vastgesteld.

2. Spreekrecht externen

Bij agendapunt 7.5, Knelpunten Landbouwverkeer, zal de heer Herings van Transport en Logistiek Nederland het woord voeren.

3. Vaststelling verslag van de vergadering van Statencommissie Ruimte, Infrastructuur en Financiën

Ten aanzien van het verslag van de Statencommissie RIF van 20 en 21 november 2014 zijn geen vragen of opmerkingen ontvangen.

Conclusie: Het verslag van 20 en 21 november 2014 wordt ongewijzigd vastgesteld.

4. Overzicht Moties, Initiatiefvoorstellen en Toezeggingen

De voorzitter meldt dat ten aanzien van de MIT-lijst geen opmerkingen zijn ontvangen.

Besluit: De commissie neemt het overzicht voor kennisgeving aan en neemt de adviezen ter afdoening over.

5. Vaststelling voorraadagenda

De voorzitter meldt dat ten aanzien van de voorraadagenda geen opmerkingen zijn ontvangen. Hij geeft aan dat de onderwerpen uit de voorraadagenda worden overgeheveld naar de voorraadagenda van de Ad hoc commissie.

Conclusie: De commissie neemt de voorraadagenda voor kennisgeving aan.

5.1 Input commissie RIF overdrachtdocument

De voorzitter meldt dat ten behoeve van het overdrachtdocument een aantal fracties input heeft geleverd. Dit is gekoppeld aan de agenda. Mede gezien de lengte van de agenda van vandaag stelt hij voor dat iedere fractie diens bijdrage toestuurt aan de commissiegriffier. De bijdragen worden gekoppeld aan de agenda van de vergadering van vandaag. De commissiegriffier zal een tekstvoorstel doen waarin alle bijdragen zijn verwerkt. Dit zal als input dienen voor het overdrachtdocument dat zal worden vastgesteld door het Presidium. Uiteindelijk zal de voorzitter van het Presidium het document overhandigen aan de nieuwe Staten.

De voorzitter constateert vervolgens dat de commissie akkoord gaat met de voorgestelde werkwijze. Hij verzoekt de punten voor het overdrachtdocument uiterlijk 23 januari 2015 toe te zenden aan de commissiegriffier.

6. FINANCIËN

6.1 P-14-019 Gewijzigd Statenvoorstel inzake Rapport Zuidelijke Rekenkamer (ZRK) 'De provincie Limburg als lerende organisatie'

De voorzitter geeft aan dat de inhoudelijke behandeling van dit Statenvoorstel in november 2014 heeft plaatsgevonden en de formele afronding tijdens de commissievergadering van heden was voorzien. Vanwege een afspraak met Provinciale Staten over conclusies en aanbevelingen van de ZRK moet dit Statenvoorstel ter besluitvorming worden voorgelegd aan Provinciale Staten. Het Statenvoorstel is gewijzigd naar aanleiding van de eerdere behandeling. Gedeputeerde Koppe heeft een sonderende notitie in voorbereiding ten aanzien van de punten 1 tot en met 6. De punten 7 en 8 worden opgenomen in het overdrachtdocument.

Eerste termijn

GroenLinks (Brugman) memoreert dat de gedeputeerde tijdens de vorige commissievergadering heeft uitgesproken dat punt 4 - wat hem persoonlijk betreft, geschrapt zou mogen worden. De fractie stelt vast dat dit niet is gebeurd, maar het genoemde punt wel is ingekort. GroenLinks vraagt waarom dit punt toch is blijven staan.

De voorzitter verwijst naar de toezegging van de gedeputeerde om een sonderende notitie te overleggen, waarin dit specifieke punt zal worden verwerkt.

GroenLinks (Brugman) gaat met die toezegging akkoord, maar vraagt zich wel af of de Provincie zichzelf

met dit document naar de toekomst toe niet teveel geweld aandoet.

De Onafhankelijke Statenfractie Limburg (Uringa) verwijst naar de lange weg die hieraan vooraf is gegaan. Achteraf bezien, zou de fractie, als initiator hiervan, liever hebben vastgehouden aan de eigen vragen, dan in plaats van in overleg te treden met Gedeputeerde Staten.

De SP (Voncken) verwijst naar de toezegging van de gedeputeerde tijdens de vorige vergadering om een protocol voor te leggen ten aanzien van de veiligheid van de provinciaal werknemers. Deze toezegging is echter niet terug te vinden.

Gedeputeerde Koppe stelt dat de bestaande protocollen omissies bevatten en verbeteringen nodig zijn. De gedeputeerde lijkt het een goede gedachte om een afspraak met de SP-fractie te maken om hierover verder van gedachten te wisselen. **Toezegging 1958.**

Conclusie: De commissie adviseert het voorstel als hamerstuk voor te leggen tijdens de Statenvergadering van 6 februari 2015.

6.2 G-14-036 Statenvoorstel Hybride geldlening Nederlandse Waterschapsbank N.V.

Eerste termijn

50PLUS (Wijnands) meldt dat de fractie tegen voorliggend voorstel is.

De PVV (Hermans) sluit zich bij dit afwijzende standpunt aan. Het voorstel zet de Staten op het verkeerde been, aangezien er in feite geen sprake is van een investering. De fractie meent dat dit een voorwaarde is die vanuit Brussel is opgelegd. De Waterschapsbank is geen reguliere bank. Daarom is bemoeienis van 'Brussel' eigenlijk vreemd. Voorts heeft de Provincie geen zeggenschap over de middelen die zouden worden ingezet.

GroenLinks (Brugman) constateert dat sprake is van een oneindige looptijd. De Waterschapsbank heeft een viertal provincies benaderd; onduidelijk is op basis van welke afwegingen deze provincies zijn benaderd. GroenLinks vraagt zich voorts af wat het publieke belang is om de voorgestelde stap te willen zetten.

De Onafhankelijke Statenfractie Limburg (Uringa) is tegen het voorstel.

De VVD (Meerts) vindt het op zich niet vreemd dat een overheid geld leent aan andere publieke partijen, maar het risico moet wel in verhouding staan tot het rendement. De vraag is of dat laatste ook hier het geval is. De fractie vraagt zich af of daadwerkelijk sprake is van een financieel interessante transactie of dat hier alleen de Waterschapsbank mee wordt geholpen om aan de Basel 3 eisen te voldoen.

50PLUS (Wijnands) vindt dit een zeer terechte vraag en geeft aan dat de Rabobank certificaten uitgeeft met een rentepercentage van 6,5 procent. Spreker stelt dat dit in feite hetzelfde product is als bij de Waterschapsbank.

De PvdA (Bosch) spreekt over een zeer complex product. De fractie constateert dat het voorstel voldoet aan de voorwaarden die de Staten hebben gesteld voor het offensief inzetten van provinciaal geld. Als het voorstel wordt voorzien van een betrouwbaar advies van de treasury commissie, dan ziet de fractie niet waarom over allerlei nevenzaken discussie zou moeten worden gevoerd.

De SP (Van Rijsbergen) informeert naar het provinciaal belang. Voorts vraagt de SP op basis waarvan de vier genoemde provincies zijn geselecteerd en wat er gebeurt als één van die vier besluit niet mee te doen.

Het CDA (Titulaer) acht het een goede zaak om binnen de kaders die door de Staten zijn gesteld meer rendement te zoeken. Daarom kan de fractie zich vinden in het voorstel.

50PLUS (Wijnands) wijst erop dat het geld met een eeuwigdurende looptijd wordt uitgeleend. Het geld had dan evengoed kunnen worden gecontinueerd in obligaties.

De PVV (Hermans) stelt dat het CDA afgaat op het rentepercentage van 3,1 procent, maar het is aan de toezichthouder om te bepalen of dit rendement al dan niet wordt uitbetaald.

Het CDA (Titulaer) stelt dat bij obligaties het rendement veel lager is. De fractie vraagt waarom in dit geval het College niet heeft gekozen voor cumulatief preferente aandelen, die een voorkeurspositie hebben en een vast rendement geven zolang er winst wordt gemaakt. Wat risico betreft, gaat het om dezelfde risicokarakteristiek als bij de voorgestelde lening, maar het voordeel is een hoger rendement.

Bij de voorgestelde lening is sprake van een rentevaste periode van tien jaar. Voor het vervolg wordt als maatstaf van de kortlopende Euriborrente uitgegaan. Het CDA ervaart dat als vreemd en vraagt hoe dit kan worden ondervangen.

De PvLD (Bosman) hecht er aan om te melden dat de PvLD zich tegen voorstel 6.2 wenst uit te spreken.

Gedeputeerde Koopmans stelt dat beleggen nooit zonder risico's is. Het College heeft voor voorliggende optie gekozen omdat deze past binnen de kaders die door de Staten zijn gesteld. Daarnaast is er vanwege de Wet HOF continu sprake van vrijval van obligatieleningen. Het 'wegzetten' van dat vrijkomende geld bij een bank of bij de Staat levert momenteel niets op. Wegzetten als obligatielening levert ongeveer één procent rente op, terwijl dit voorstel een rendement heeft van 3,1 procent voor tien jaar; een dergelijk rendement levert jaarlijks een aanzienlijk bedrag dat ten goede komt aan de begroting. De gedeputeerde acht dit een goed argument.

De PVV (Hermans) wijst de gedeputeerde er op dat de jaarlijkse rente-uitkering kan worden geschrapt op last van de toezichthouder en dat wordt later niet gecompenseerd.

Gedeputeerde Koopmans stelt nogmaals dat geen enkele belegging risicoloos is. Dit is echter een product waarbij de risico's zo klein mogelijk zijn.

50PLUS (Wijnands) is het niet eens met deze beoordeling door de gedeputeerde. De risico's van dit product zijn absoluut niet in te schatten.

De PvdA (Bosch) vraagt 50PLUS of er producten zijn waarvan de risico's wel zijn in te schatten.

50PLUS (Wijnands) stelt dat er bij ieder product een zekere marge bestaat, maar bij dit product gaat het om een sterk achtergestelde lening, waarvan het uiteindelijk verloop totaal niet inzichtelijk is. Dit product lijkt heel sterk op de producten die aan de basis hebben gelegen van de bankencrisis.

Gedeputeerde Koopmans kan geen enkel feit bedenken dat de mening van 50PLUS ondersteunt. De Nederlandse Waterschapsbank is een overheidsbank met de hoogste ratio ter wereld en uitsluitend overheden als aandeelhouder heeft. De gedeputeerde kan geen enkele andere partij bedenken die zulke sterke cijfers en zo'n hoge rating heeft. Ook volgens de treasury commissie is er geen betere partij te bedenken. Voorliggende voorwaarden zijn het resultaat van maandenlange onderhandelingen en zijn volstrekt solide. De gedeputeerde verwacht dat het College in de komende periode alleen met voorstellen kan komen waarbij de garantiestellingen minder zullen zijn dan bij dit voorstel.

De gedeputeerde geeft aan dat dit voorstel het publiek belang dient omdat dit begrotingstechnisch de beste optie is. Voorts is het een overheidsbank die leent aan gemeenten en waterschappen. Dergelijke organisaties nemen democratische besluiten voor publieke activiteiten. Ook daar ligt een publiek belang. Het betreft geen ingewikkeld product. In reactie op het CDA merkt de gedeputeerde op dat de Waterschapsbank geen cumulatief preferente aandelen aanbiedt. Het rendement daarvan zou wellicht hoger zijn, maar ook het risico daarvan is groter.

De gedeputeerde antwoordt - in reactie op de PVV - dat hij wel blij is met de regels en eisen die vanuit Europa worden opgelegd aan de bankenwereld. Deze regelgeving draagt bij aan de veiligheid van de bankproducten.

In het maken van een keuze voor benadering van een aantal provincies, verwacht de gedeputeerde dat hierbij is gekeken naar het vermogen van de betreffende provincies.

Tweede termijn

GroenLinks (Brugman) geeft aan dat momenteel wordt gesproken over de eerste tranche. De fractie vraagt wat er gebeurt als de tweede tranche aan de orde komt. Het is de wens van de fractie om op dat moment als Staten te worden betrokken.

De SP (Van Rijsbergen) vraagt of Limburg haar aandeel gaat verhogen als één van de provincies besluit niet mee te doen.

D66 (Van Wageningen) vraagt of handel in dergelijke schuldpapieren mogelijk is.

De PVV (Hermans) wijst er op dat bij aandelen of obligaties een partij op ieder moment diens geld kan terug eisen. Bij dit product van de Waterschapsbank is dat echter niet het geval.

De Onafhankelijke Statenfractie Limburg (Uringa) is van mening dat de gedeputeerde de risico's van

het product bagatelliseert. Hoewel het een gegeven is dat vrijwel risicoloze producten momenteel nauwelijks rendement opleveren, is dat voor de fractie geen vrijbrief om uit te wijken naar dit soort producten met een onverantwoord risico.

Het CDA (Titulaer) vraagt een reactie op de eerdere opmerking dat na een periode van tien jaar het Euribortarief uitgangspunt wordt. Voorts wil de fractie weten hoe groot het aandeel van de provincie Limburg in de Nederlandse Waterschapsbank is.

De VVD (Meerts) vraagt uit te leggen waarom het rendement, bij een dergelijk beperkt risico, zo hoog is.

Gedeputeerde Koopmans zegt dat het betrekken van de Staten bij de tweede tranche vanzelfsprekend is. Hij acht het van belang dat bij de inzet van de vrijkomende middelen een zekere risicospreiding wordt toegepast. Het zou geen goed idee zijn om alle vrijkomende middelen in dit product te investeren, want ieder product kent nadelen. Een nadeel van dit product is dat het een eeuwigdurende lening is, die overigens wel kan worden verhandeld binnen de kring van aandeelhouders.

De vier benaderde provincies hebben - onder voorbehoud van goedkeuring door Provinciale Staten - ingestemd met het voorliggende voorstel.

De Onafhankelijke Statenfractie Limburg (Uringa) vraagt of het College heeft overwogen om de tering naar de nering te zetten nu de rendementen op verantwoorde producten zeer laag zijn.

Gedeputeerde Koopmans stelt dat de geschiedenis van de Provincie leert dat zij dit telkenmale heeft gedaan.

De PvdA (Bosch) stelt dat juist aan amendement 1 het idee ten grondslag ligt dat het bedrag van 1,1 miljard euro overeind moet worden gehouden om ervoor te zorgen dat voldoende rendement wordt behaald om de begroting in evenwicht te houden.

De Onafhankelijke Statenfractie Limburg (Uringa) stelt, dat is afgesproken om een bepaalde reserve overeind te houden, maar het is nu eenmaal een gegeven dat de wereld verandert. Er kan voor worden gekozen om de reserves in stand te houden door onverantwoorde leningen af te sluiten of door de tering naar de nering te zetten.

Gedeputeerde Koopmans zegt dat het College met dit voorstel kiest voor het hoogste rendement en het laagste risico en tevens de tering naar de nering zet. De gedeputeerde benadrukt de risico's niet de willen bagatelliseren. Deze zijn in het voorstel duidelijk benoemd, maar het betreft absoluut geen onverantwoord product.

Het aandeel van de Provincie Limburg in de Nederlandse Waterschapsbank bedraagt 0,03 procent.

Na tien jaar, wanneer de rentevaste periode is verstreken, bestaat de mogelijkheid voor de Waterschapsbank om vervroegd af te lossen. Om die reden is de marktrente op dat moment de maatstaf.

De VVD (Meerts) acht het niet denkbaar dat het risico van dit product zeer klein is. In dat geval; zou het rendement niet zo hoog zijn.

Gedeputeerde Koopmans stelt dat het rendement zo hoog is mede vanwege de eeuwigdurende looptijd. De gedeputeerde meent dat er een goed onderhandelingsresultaat is bereikt.

GroenLinks (Brugman) geeft aan dat de toezegging van de gedeputeerde betekent dat de fractie de wens niet indient.

De voorzitter concludeert dat er geen wensen en bedenkingen zijn.

Conclusie: De commissie adviseert het voorstel als hamerstuk door te leiden naar de Statenvergadering van 6 februari 2015.

6.3 Mededelingen portefeuillehouder

Er zijn geen mededelingen.

6.4 Rondvraag

Er zijn geen vragen voor de rondvraag.

7. INFRASTRUCTUUR

7.1 Q2 2014 Voortgangsrapportage Buitenring Parkstad Limburg 2de kwartaal 2014.

De voorzitter geeft de heer Van Wageningen het woord om de agendering van dit onderwerp toe te lichten.

D66 (Van Wageningen) complimenteert de opstellers van voorliggende kwartaalrapportage en het College met de voortvarendheid waarmee zij de Staten ook tussentijds op de hoogte houden. Spreker doelt daarmee onder andere op de brief van 8 juli 2014, waarin een worst case scenario is uitgewerkt, dat nu als basis dient voor deze voortgangsrapportage. Zo slecht als het gaat met de Buitenring, zo goed gaat het met de rapportage daarover. D66 was en is groot voorstander van de Buitenring, maar heeft bedenkingen tegen de wijze waarop het College de Buitenring aanpakt. De Provincie draagt onnodige kosten en neemt onnodige risico's door met de weg te beginnen voordat definitief duidelijk is hoe deze moet worden en of de gedachte vormgeving ook inderdaad mogelijk is. D66 concludeert dat de actualiteit inmiddels al slechter is dan het gepresenteerde worst case scenario; de Raad van State heeft immers nog steeds geen uitspraak gedaan.

D66 vraagt of de gedeputeerde diens politieke verantwoording ten aanzien van de financiën nog steeds neemt, gezien de uitspraak dat de Staten uiteindelijk een besluit moeten nemen over de consequenties van de uitspraak van de Raad van State op tijd en kwaliteit en mogelijk ook financieel.

Het budget is in deze voortgangsrapportage nog niet overschreden. D66 is echter van mening dat "creatief boekhouden, kunst en vliegwerk" nodig is geweest om op het bedrag van 440 miljoen euro uit te komen. Bovendien is de situatie sinds de vorige voortgangsrapportage verslechterd.

De VVD (Van den Akker) is het er niet mee eens dat sprake is van creatief boekhouden. Spreker stelt dat het College de Staten juist optimaal inzicht geeft in de financiële ontwikkeling.

D66 (Van Wageningen) wijst er op dat D66 het College daar ook mee complimenteert en ervan is overtuigd dat het College hier ook heel bewust mee omgaat. Het gaat echter om de feiten en een feit is dat de kosten oplopen omdat de vertraging toeneemt. Om die reden heeft D66 dan ook verzocht om agendering. D66 vraagt of het klopt dat de Raad van State heeft aangegeven meer tijd nodig te hebben om tot een uitspraak te komen en vraagt van welke datum het College nu uitgaat. De fractie wil weten of de planning opnieuw moet worden aangepast. Voorts vraagt spreker of en zo ja, hoe deze extra vertraging in de tijd extra kosten met zich meebrengt. In de voortgangsrapportage is gesteld dat de budgetpost van aannemer MNO Vervat in een jaar tijd is gestegen van 139 miljoen euro naar 193 miljoen euro, terwijl de inhoudelijke plannen nauwelijks zijn gewijzigd. De fractie vraagt wat de gevolgen zijn van nog verdere vertraging voor deze budgetpost.

In de rapportage is gesteld dat de aansluiting bij Nuth nog niet gereed is als de Buitenring gereed is en dat ter plaatse een tijdelijke aansluiting dient te worden gerealiseerd. D66 vraagt of de extra kosten hiervan zijn meegenomen in de voortgangsrapportage.

Tot slot, vraagt D66 of uitstel van het onherroepelijke besluit van de Raad van State gevolgen heeft voor de planning van de werkzaamheden van de Gasunie en ProRail en in vervolg hierop van invloed is op de planning en kosten van het project.

Toen duidelijk werd dat het aanbestede project niet kon worden uitgevoerd zoals gepland, heeft D66 voorgesteld de aannemer uit te kopen en opnieuw aan te besteden zodra definitief duidelijk is wat is toegestaan. Het volgen van dit voorstel zou veel geld hebben bespaard.

De VVD (Van den Akker) vraagt of D66 het ermee eens is dat er tijd en middelen worden bespaard, door delen van de weg – die niet zijn betrokken in een procedure – reeds aan te leggen.

D66 (Van Wageningen) meent dat de Provincie er zeker spijt van zal krijgen als de weg al half is aangelegd in geval de Raad van State geen besluit neemt of dat pas heel laat neemt. De vertraging is nu al zo groot dat het beter was geweest om de aannemer af te kopen. De Raad van State kan zelfs het hele besluit vernietigen en dan zijn de reeds aangelegde stukken weg illegaal.

D66 beveelt daarom aan een plan B op te stellen. Daarin dient het volgende te zijn opgenomen: stopzet-

ting van alle werkzaamheden, inclusief grondaankopen; heroverweging van de overeenkomst met MNO Vervat; het nemen van een nieuw besluit door Provinciale Staten waarin wordt uitgegaan van de PAS en hervatting van uitvoeringswerkzaamheden niet eerder dan er definitief duidelijkheid bestaat.

Eerste termijn

De PvdA (Pennings) is het met D66 eens, dat de rapportages goed in elkaar zitten. Spreker heeft de uitvoering van de werkzaamheden recent persoonlijk aanschouwd en was zeer positief over de kwaliteit van het geleverde werk. Op basis van dat werkbezoek heeft de fractie geconcludeerd dat de zorgvuldigheid en de snelheid van aanleg van de weg en de wijze waarop wordt omgegaan met zorgen en vragen van omwonenden, complimenten verdienen.

De PvdA is van mening dat met de derde voortgangsrapportage een goed antwoord is gegeven op een aantal kritische punten, die vanuit de Controlemissie aan de orde zijn gesteld. Spreker vindt het verbazingwekkend dat in één kwartaal zoveel risico's uit het proces konden worden gehaald.

De fractie wil weten of de constatering juist is dat de gemeente Kerkrade het verzet opgeeft als het Inpassingsplan onherroepelijk wordt verklaard en in dat geval ook mee zal werken conform het Inpassingsplan. Destijds is afgesproken dat de bijdrage van Parkstad via een gebiedsontwikkeling van vijftien miljoen euro zal lopen. Dit is vastgelegd als een inspanningsverplichting. Noch uit de voortgangsrapportage, noch uit gesprekken elders constateert de fractie dat er vanuit Parkstad enig initiatief wordt ondernomen om dat te realiseren. Dit soort informatie dient, naast informatie over de fysieke voortgang, ook in de voortgangsrapportage terug te komen. De Provincie dient een forse voorinvestering te doen en de PvdA acht het een zorgpunt dat daar geen harde tegenprestatie vanuit Parkstad tegenover staat.

De dreigende overschrijding van het budget van 9,5 miljoen euro is intern opgevangen. Het bevreemdt spreker dat de Staten hierover in het kader van de informatievoorziening niet op andere wijze zijn geïnformeerd dan via de voortgangsrapportage.

De PvdA vindt het voorts vreemd om de boekwaarde van aangekochte grond te waarderen op de huidige bestemming in plaats van op de toekomstige bestemming.

De PvdA vraagt naar de stand van zaken met betrekking tot de aansluiting bij Nuth.

Destijds is dertig miljoen euro bedongen voor groenvoorzieningen langs de weg. In de voortgangsrapportage is niet te zien hoe dit bedrag tot nu toe is besteed. Het bedrag is destijds expliciet buiten de Buitenring gehouden. De fractie maakt zich zorgen dat hiervan toch delen worden gebruikt voor mitigerende of compenserende maatregelen. De fractie wil zien hoe deze dertig miljoen euro tot nu toe is besteed. De Staten moeten kunnen controleren of de doelstelling van dit bedrag overeenkomt met de uitvoering.

De Buitenring wordt gezien als een belangrijke factor voor de economische ontwikkeling van de regio. In de voortgangsrapportage is niets terug te vinden dat duidt op het bestaan van activiteiten om dit daadwerkelijk te realiseren. De fractie wil weten wat er tot op dit moment wat dit betreft is gebeurd en wil dat dit een onderdeel wordt van toekomstige voortgangsrapportages.

GroenLinks (Brugman) stelt dat sprake is van onzekerheid over de toekomst. Er bestaat geen zicht op de mogelijke gevolgen van de uitspraak van de Raad van State.

In het voorstel staat dat het College de Staten na de uitspraak van de Raad van State een integraal beeld zal geven van de consequenties en de aspecten met betrekking geld, tijd en kwaliteit. Spreker is van mening dat de mogelijke risico's al heel goed in beeld kunnen worden gebracht. Daarom is GroenLinks ook verbaasd over het voorstel van D66 om te komen met een plan B, want GroenLinks heeft daar al veel eerder voor gepleit.

D66 (Van Wageningen) wijst erop dat plan B, waar destijds over werd gesproken, een inhoudelijk aspect betreft, namelijk een andere ontsluiting van Parkstad. D66 is voorstander van de Buitenring, zoals deze nu in het Inpassingsplan is opgenomen. Plan B van D66 betreft een andere aanpak om de kosten en de risico's beter te beheersen. Spreker vraagt of GroenLinks daarmee kan instemmen.

GroenLinks (Brugman) bevestigt instemming. De fractie blijft bij het standpunt dat het goed zou zijn geweest als meer rekening was gehouden met de mogelijke uitspraken van de Raad van State.

Op pagina 20 wordt gesproken over een beheersmaatregel. Spreker vraagt of deze maatregel ertoe leidt dat op kwaliteit wordt ingeleverd.

De algehele voortgang van het project baart de fractie zorgen. De Controlemcommissie trekt de juiste conclusies door te stellen dat er nog heel veel risico's zijn en weinig financiële opvangmogelijkheden. Spreker informeert naar de mogelijke 'rek'.

GroenLinks sluit zich aan bij het verzoek van de PvdA om inzichtelijk te krijgen waar het bedrag van dertig miljoen euro voor groencompensatie aan is / wordt besteed.

De SP (Voncken) is nooit voorstander geweest van de Buitenring, zoals deze nu wordt gerealiseerd. De fractie betreurt het dat destijds niet meer overleg heeft plaatsgevonden met natuurorganisaties en omwonenden om zodoende tot een plan met meer draagvlak te kunnen komen.

In het voorstel staat dat de overschrijding van het budget kan worden gecompenseerd binnen de scope van het project. De SP is benieuwd wat dit inhoudt.

Delen van de weg liggen in Natura 2000 gebieden. Een eerdere uitspraak van de Raad van State laat zien dat in een Natura 2000 gebied geen weg mocht worden aangelegd, ook niet als er elders ruimschoots zou worden gecompenseerd. De SP vraagt wat er gebeurt als de Raad van State voor de Buitenring ook een dergelijke uitspraak doet. Het argument dat een economische ontwikkeling als Nature World niet plaats zou kunnen vinden als de Buitenring er niet zou komen, vindt de SP een non-argument en de fractie onderbouwt deze stelling door te verwijzen naar de ontsluiting van de Efteling in Kaatsheuvel.

De PvdA (Pennings) adviseert de SP om een werkbezoek te brengen aan de Buitenring. In de uitvoering blijkt namelijk dat het verschil in ruimtebeslag tussen een twee keer eenbaansweg en een twee keer tweebaansweg over de totale breedte van de weg slechts één meter bedraagt.

De SP (Voncken) stelt dat de op- en afritten behoorlijk ingrijpen in de natuur.

50PLUS (Wijnands) spreekt waardering uit voor de openheid en eerlijkheid van de voortgangsrapportage. Daarnaast spreekt de fractie steun uit voor de maatregelen om binnen het budget te blijven. Daarmee houdt de gedeputeerde zich aan diens eerdere toezeggingen en doet daarmee precies wat hem is gevraagd.

D66 (Van Wageningen) wijst erop dat de gedeputeerde zich niet kan houden aan de randvoorwaarde van de voortgangsrapportage, namelijk dat de uitspraak van de Raad van State uiterlijk 1 januari beschikbaar zou zijn.

50PLUS (Wijnands) blijft desondanks positief. Van de gedeputeerde kan niet worden verwacht dat hij allerlei risico's en factoren van buitenaf kan ondervangen.

D66 (Van Wageningen) stelt dat dit risico wel had kunnen worden ondervangen door voorlopig niet te starten.

50PLUS (Wijnands) stelt dat er niets is gedaan, dat vernietigd zou kunnen worden door de Raad van State. Tegen deze 'no regret' maatregelen is door een meerderheid van de Staten "Ja" gezegd.

De PVV (Hermans) heeft reeds eerder aangegeven twijfel te hebben over de kosten van de Buitenring, zoals die destijds zijn geschetst. De fractie heeft de gedeputeerde er destijds op gewezen dat een gefaseerde uitvoering alleen maar méér geld gaat kosten en dat begint zich nu te manifesteren. De fractie verwacht voor het vervolgtraject een overschrijding van twintig miljoen euro. Met 'kunst en miegwerk' wordt het oorspronkelijke bedrag nog steeds gestand gedaan, maar in het voorstel staat wel dat de Staten een besluit zullen moeten nemen over wijzigingen in tijd en mogelijk geld.

De Onafhankelijke Statenfractie Limburg (Uringa) complimenteert de gedeputeerde met de open en eerlijke voortgangsrapportage. Voor de fractie bestaat er nog geen reden tot ongerustheid. Alleen de wijze van grondwaardering baart de fractie enige zorgen. Spreker roept op ervoor te waken een democratisch besloten traject in de wielen te gaan rijden. Als er een nieuwe situatie ontstaat - hetzij door de uitspraak van de Raad van State, hetzij door de financiële ontwikkelingen - dan dient daarover te worden gesproken, maar vooralsnog wil de fractie doorgaan met het project.

Het CDA (Titulaer) informeert naar de stand van zaken met betrekking tot wetgeving omtrent de PAS; dat vormt immers mede aanleiding voor de vertraging van de Buitenring.

In november 2014 heeft het CDA vragen gesteld over een verschil in de rijksbijdrage tussen de Buitenring en een provinciale weg in de Provincie Zuid-Holland. De fractie wil hier graag een antwoord op. Het Rijk zal volgens het CDA een passend antwoord moeten geven en een dito bijdrage moeten leveren nu de weg in Duitsland wordt aangesloten op een Bundesstraße in plaats van op een Landesstraße. Met dat ar-

gument in de hand verzoekt de fractie de gedeputeerde met het Rijk te overleggen.

D66 (Van Wageningen) vindt de door het CDA genoemde ontwikkelingen een goede reden om pas op de plaats te maken en spreker vraagt of het CDA het daarmee eens is.

Het CDA (Titulaer) is het daar niet mee eens. Spreker stelt dat er ook risico's zijn als wordt gewacht. De fractie sluit zich aan bij de stelling van de VVD dat het een goede zaak is om de 'no regret' maatregelen reeds uit de voeren.

De VVD (Van den Akker) wil positief blijven en vindt het positief dat de Gemeente Kerkrade nu ook heeft ingestemd met alle vijf de wegvakken. Dat maakt de bestuurlijke positie van de Provincie in de rechtszittingen ook sterker. De VVD constateert dat de rapportage nog weinig rode cijfers laat zien. Tegenover de overschrijding van het budget staan voldoende beheersmaatregelen.

Gedeputeerde Koppe vindt de kritische opstelling van de Staten terecht, want dit betreft het grootste infrastructurele project van de Provincie ooit. De gedeputeerde benadrukt als verantwoordelijk portefeuillehouder nooit weg te zullen lopen voor diens verantwoordelijkheid. Hij handelt binnen de door de Staten gestelde kaders. De mandatering van het project is zodanig geregeld dat Gedeputeerde Staten in het project worden meegenomen, ook waar het vertrouwelijke informatie betreft. Provinciale Staten kunnen te allen tijde een beroep doen op de gedeputeerde om informatie te krijgen. De gedeputeerde spreekt de absolute wens uit om als gedeputeerde te mogen terugkomen en bij de verdeling van de portefeuilles als zijn eigen opvolger te worden aangewezen in dit dossier, zodat hijzelf politiek kan worden afgerekend op eventuele fouten die hij nu maakt. Hij benadrukt eerstverantwoordelijke te zijn voor het dossier en dus ook voor het budget. In het geval van overschrijding zullen de Staten, bij het formuleren van een oordeel, een afweging moeten maken, rekening houdend met externe en interne factoren.

De complimenten draagt de gedeputeerde over aan het team.

De gedeputeerde bestrijdt dat sprake zou zijn van enig creatief boekhouden. Er wordt alles aan gedaan om geen fouten te maken in het traject. Als hij zou zijn betrappt op creatief boekhouden buiten het College om, dan had de coalitie allang een motie van wantrouwen ingediend. Het College geeft alle openheid die ze kan geven.

D66 (Van Wageningen) stelt dat alle mogelijkheden binnen het budget worden benut om binnen het bedrag van 441 miljoen euro te blijven; dat is gelukt. Creativiteit is ook niet per definitief negatief, daarom zou het beter 'kunst en vliegwerk' kunnen worden genoemd.

Gedeputeerde Koppe bevestigt dat dit een betere term is en dat past ook binnen de opdracht om er alles aan te doen om binnen het budget te blijven. Een expliciete opdracht aan de voorkant van het traject was om voor enkele miljoenen euro's versoering na te streven en deze mogelijkheden te gaan zoeken. Dat gaat ten koste van kwaliteit en het is zaak daar een goede balans in te vinden. Als het gaat over de overschrijding van tijd en geld en wijziging van kwaliteit, dan zullen de Staten daar actief over worden geïnformeerd. Er zal alles aan worden gedaan om overschrijding van het budget te voorkomen. Dit zal echter leiden tot versoering binnen het project. Uiteraard stuit dat op verzet, want iedereen streeft naar een maximale kwaliteit.

GroenLinks (Brugman) vraagt hoeveel rek er nog in de kwaliteit zit.

Gedeputeerde Koppe zegt dat ambtelijk zal worden toegelicht wat de versoering inhoudt en in hoeverre dit effect heeft op de kwaliteit.

De boekwaarde van gronden is een lastig aspect. Er wordt altijd meer aangekocht dan nodig is voor een project. Deze grond kan in onderhandelingen als compensatieruimte worden ingezet. De gronden die uiteindelijk overblijven – de zogenaamde restgronden – zullen aan het eind van het traject opnieuw in de markt worden gezet. Soms is de nieuwe bestemming al bekend en kan daar in de grondwaardering rekening mee worden gehouden, maar vaak is dat nog niet bekend. De vraag is echter of deze restgronden, die niet voor de Buitenring nodig zijn, niet beter buiten het project kunnen worden gezet om als taakopdracht aan het Grondbedrijf mee te geven deze gronden op de markt weg te zetten. De discussie die daarbij kan worden gevoerd, is of het uiteindelijke verschil tussen de opbrengst van die gronden en de oorspronkelijke waardering terug moet vloeien naar het project Buitenring.

De Provincie kan niet voorspellen hoe de uitspraak van de Raad van State eruit zal zien. Er zijn al eerder

gewijzigde scenario's geweest en de planning van de aannemer moet telkens worden aangepast. Dat alles kost veel tijd en middelen. Er zouden nu opnieuw tal van scenario's kunnen worden bedacht, waarvoor allerlei berekeningen kunnen worden uitgevoerd, terwijl binnen een aantal weken een uitspraak wordt verwacht. De gedeputeerde zou het onvoorstelbaar vinden om mensen en middelen te verspillen aan scenario's die over een paar weken al niet meer aan de orde zijn. Gerekend met de normale tijden tussen een zitting en een uitspraak zou deze voor 1 februari 2015 kunnen worden verwacht. Uit respect voor het feit dat er nog geen uitspraak is, zijn er ook nog geen onomkeerbare maatregelen genomen, zoals het kappen van bomen. Als de uitspraak na of in de tijd van het broedseizoen komt, zal de bomenkap een jaar moeten worden opgeschoven, terwijl de bomenkap essentieel is voor de voortgang van het project. De Staten kunnen echter ook zeggen dat alle kapvergunningen, die nodig zijn voor de voortgang van het project, reeds ten uitvoer moeten worden gebracht, zodat dit bij een positieve uitspraak geen belemmering meer vormt. De gedeputeerde kan zich echter niet voorstellen dat de Staten hiertoe bereid zijn en daarom ligt er ook geen voorstel in die zin voor.

D66 (Van Wageningen) zegt zeker niet van de gedeputeerde te verlangen allerlei scenario's uit te werken. Wat voorligt, is de aanbeveling om een pas op de plaats te maken.

Gedeputeerde Koppe raadt dat ten eerste af. Iedere pas op de plaats leidt tot vertraging, extra kosten én tot een verschuiving van de verantwoordelijkheid naar de Staten.

D66 (Van Wageningen) lijkt het goed als de Staten zich daarover uitspreken.

Gedeputeerde Koppe vindt dat de Staten zich zeer duidelijk hebben uitgesproken en hebben gekozen voor het scenario dat het beste het belang van alle betrokkenen dient. Het zou zeer vreemd zijn om enkele weken voor de uitspraak het project 'on hold' te zetten. Dat verschaft de aannemer tevens een wettelijke basis om de extra kosten die hij daarmee maakt bij de Provincie neer te leggen.

GroenLinks (Brugman) vraagt of de gevolgen zijn doorberekend in het geval de uitspraak zo laat komt dat er dit seizoen niet meer gekapt kan worden.

Gedeputeerde Koppe zegt dat dit niet is doorberekend omdat de uitspraak naar verwachting wél op tijd komt. Er zijn heel veel risico's, maar om die allemaal door te rekenen, kost heel veel tijd en daarmee geld.

De Onafhankelijke Statenfractie Limburg (Uringa) vraagt waarom nu niet wordt begonnen met het kappen van bomen.

Gedeputeerde Koppe verwijst naar een eerdere uitspraak van de Staten waarin zij aangeven dat dit van onvoldoende respect voor de bewoners zou getuigen.

Desgevraagd geeft hij aan dat exogene factoren, waaronder een late uitspraak door de Raad van State, de kans groot maakt op overschrijding van de budgetten.

De gedeputeerde geeft voorts aan dat de Gemeente Kerkrade het altijd eens is geweest met de aanleg van de Buitenring, maar niet met het gekozen tracé, dat de stad in tweeën verdeelt. Vandaar dat het College nooit medewerking heeft verleend. Het past niet dat overheden op sommige punten goed samenwerken en op andere punten lijnrecht tegenover elkaar staan. De impasse is nu echter voor een deel doorbroken, want Kerkrade heeft aangegeven mee te willen denken over de knelpunten, zodra er een positieve uitspraak van de rechter is. Daarnaast lagen er contracten met de Parkstadgemeenten, waarvan de consequenties inzichtelijk zijn gemaakt. Het College van Kerkrade heeft dit alles in een voorstel vervat en ter besluitvorming aan de gemeenteraad voorgelegd. De gemeente heeft ingestemd met het voorstel om aan de voorkant alles te zullen gaan doen wat omkeerbaar is, zoals het voorbereiden van de kapvergunning, zodat daags na de uitspraak direct aan de slag kan worden gegaan met de uitvoeringswerkzaamheden voor de wegaanleg.

De gebiedsontwikkeling is een groot punt van zorg, maar heeft geen invloed op de kosten van het project. Er is echter sprake van een zachte dekking van dertig miljoen euro. In 2018 zal worden gekeken hoe alle zachte verplichtingen zijn ingevuld en worden nagegaan of er nieuwe afspraken kunnen worden gemaakt. De meeste voorstellen in het kader van de gebiedsontwikkeling zijn tot nu toe van de gedeputeerde zelf gekomen. Bij gebiedsontwikkeling is het meestal zo, dat aan de voorkant veel moet worden geïnvesteerd en dat er pas na jaren sprake is van rendement. De allerbelangrijkste ontwikkeling in het gebied is wellicht Nature Wonder World. De gedeputeerde is van mening dat, als deze ontwikkeling doorgaat, deze ook een

belangrijke bijdrage zou moeten leveren voor de dekking van dertig miljoen euro.

De PvdA (Pennings) vindt dit een goede gedachte en de fractie suggereert om in het vervolg in voortgangsrapportages dergelijke ideeën op te nemen. Als een bepaald idee niet goed van de grond komt, dan blijkt dat uit de voortgangsrapportage en kunnen de betrokken partijen daarop worden aangesproken.

Gedeputeerde Koppe zegt toe in de volgende rapportages uitgebreid verslag te doen van de stand van zaken omtrent de gebiedsontwikkelingen. Als daar aanleiding voor bestaat, zal dat vertrouwelijk gebeuren. **Toezegging 1960** Hij benadrukt dat geen kans onbenut wordt gelaten, maar vanuit de gemeenten in Parkstad zijn nog weinig ideeën gekomen en de gedeputeerde zegt toe de gemeenten te zullen blijven aansporen. **Toezegging 1959**

BTW-compensatie is een lastig aspect. Het stamt uit de tijd dat een convenant is getekend door toenmalig Minister Eurlings en gedeputeerde Driessen. Er bestaat een meningsverschil over de interpretatie van dat convenant in relatie tot de realisatieovereenkomst die moet worden gesloten met Rijkswaterstaat. De gedeputeerde verwacht dat hierover in februari een gesprek met de Minister zal plaatsvinden. De doelstelling is om het genoemde probleem op te lossen.

Met betrekking tot het bedrag van dertig miljoen euro aan groenprojecten, geeft de voorzitter aan, dat hiervoor destijds een lijst van projecten is opgesteld. Het geld is toentertijd ook vrij gemaakt. De PvdA gaf vervolgens aan het idee te hebben dat enkele essentiële projecten op de lijst ontbraken en is met een motie gekomen om tien miljoen euro toe te voegen en voegde daar vervolgens een lijst van wensen uit Parkstad aan toe. Die motie is aangenomen, maar deze kon niet door het College niet worden uitgevoerd omdat die extra tien miljoen euro niet kon worden gefinancierd. De gedeputeerde is zich er niet van bewust dat er geld uit het potje van dertig miljoen euro is gehaald voor zaken, waarvoor het geld eigenlijk niet was bedoeld.

De PvdA (Pennings) kan de redenering van de gedeputeerde volgen, maar dat neemt niet weg dat de fractie wil weten, waar het geld tot nu toe aan is besteed.

Gedeputeerde Koppe zegt toe hierover te rapporteren in relatie tot de lijst die destijds is opgesteld. **Toezegging 1961** Aan die lijst was een belangrijke voorwaarde gekoppeld, namelijk dat als projecten niet vòòr eind 2015 kunnen worden afgerond, het geld van die projecten vrijvalt en beschikbaar komt voor projecten die op de wachtlijst staan.

In reactie op de vraag welke rek er nog in het budget zit, geeft de gedeputeerde aan dat de rek er uit is. Er mag geen maatregel onbenut blijven om binnen het budget te blijven.

In reactie op de SP, geeft de gedeputeerde aan dat in Kerkrade geen Natura 2000 gebied is. De natuurontwikkeling in Kerkrade kan dus ook niet worden gekoppeld aan Natura 2000. In totaal kan worden gesproken over 170 hectare toevoeging van natuur en over 45 hectare asfalt. Met het Groenfonds voor Parkstad wordt nog eens 225 hectare natuur gerevitaliseerd. De 170 hectare nieuwe natuur betreft een taakstelling binnen het project Buitenring. De 225 hectare revitalisering valt daar buiten. De discussie die de SP wil voeren over Natura 2000 betreft precies datgene dat momenteel voorligt bij de Raad van State. De gedeputeerde kan daar nu dus geen uitspraken over doen.

De SP (Voncken) wil weten wat er gebeurt als er een negatieve uitspraak volgt, want dan mag er helemaal niets met de weg gebeuren.

Gedeputeerde Koppe is ervan overtuigd dat de 'no regret' maatregelen altijd een basis kunnen krijgen middels planologische goedkeuring. In het slechtste geval – dus bij een vernietiging van het PIP – zal met de adviseurs worden bezien hoe het proces moet worden ingedeeld om de afzonderlijke 'no regret' trajecten afzonderlijk in procedure te brengen om ze ook inderdaad in gebruik te mogen nemen en in te passen in het lokale netwerk.

Gedeputeerde Koppe geeft aan dat er "keihard" aan wordt gewerkt om de PAS zo snel mogelijk in te voeren, omdat dit gunstig uitpakt voor Limburg. Voor drie provincies pakt de PAS echter slecht uit en daarom verloopt het zo moeizaam. De meeste vertraging komt echter vanuit het Ministerie van Infrastructuur en Milieu. De gedeputeerde stelt dat de PAS voor de Buitenring geen enkel probleem op zal leveren en dat de kansen voor de Buitenring met de invoering van de PAS alleen maar zullen toenemen. Gedeputeerde Van der Broeck zal later tijdens de vergadering een uitgebreide toelichting geven.

De oorzaak van de verschillen in rijksbijdragen aan provinciale wegen is moeilijk inzichtelijk te maken

omdat Rijkswaterstaat daar onvoldoende medewerking aan verleent. Het betreft hier complexe materie en zodra er informatie beschikbaar is, zullen de Staten worden geïnformeerd.

De gedeputeerde geeft voorts aan, om de aansluiting op de L42N in Duitsland te realiseren omdat die voor Parkstad essentieel is. Het gaat aan Nederlandse zijde over een heel klein stukje weg. De Minister heeft haar steun hiervoor uitgesproken. De gedeputeerde zegt toe om de suggestie van het CDA mee te nemen in een volgend gesprek met de Minister dat, wanneer de Landesstraße een Bundesstrasse wordt, de Provincie het Rijk zal verzoeken een bijdrage te doen voor de Nederlandse zijde hiervan. **Toezegging 1963**

In reactie op de vraag van D66 over de planning van ProRail en de Gasunie licht de gedeputeerde toe, dat ProRail een betrouwbare partner is, waarvan de Provincie binnen het project voordeel heeft omdat deze partner aan de voorkant goed begroot. De Provincie heeft aan de voorkant goede afspraken kunnen maken met ProRail ten aanzien van de planning.

Ambtelijk (Lücker) wordt gemeld dat MNO Vervat is overgenomen door Boskalis en spreker licht toe welke optimalisaties worden doorgevoerd in de uitvoering. Hij benadrukt dat deze niet ten koste gaan van de kwaliteit en licht dat met een voorbeeld toe.

De voorzitter concludeert dat dit onderwerp voor dit moment voldoende is besproken.

7.2 Presentatie STAR (Smart Traffic Accident Reporting), nieuwe ongevalregistratie van verkeersongevallen.

Presentatie door de heer Donkers van adviesbureau Via

De heer Donkers wijst op initiatief STAR, dat Nederland sinds twee jaar kent. Dit betreft een nieuwe vorm voor de registratie van verkeersongevallen.

Het verkeersveiligheidsbeleid in Nederland is in de jaren zeventig gestart en is gebaseerd op een goede ongevalregistratie. In Nederland is dat zeer succesvol gebleken. De aanpak is erop gebaseerd dat de politie naar elk verkeersongeval toe gaat en de nodige formulieren invult. Die data worden ingevoerd in een nationale database, welke wordt gebruikt door politie, wegbeheerders, consultants en onderzoekers. De laatste jaren is de database aangevuld met gegevens over subjectieve onveiligheid. Met deze aanpak wordt de verkeersveiligheid voortdurend gemonitord. Deze aanpak is volledig geïmplementeerd in de provincie Limburg.

De laatste jaren is er echter een kink in de kabel gekomen doordat de politie minder belast moest worden met administratieve taken met als gevolg dat zij veel minder bij verkeersongevallen aanwezig was en er minder werd geregistreerd. Hierdoor kwam de verkeersveiligheid in gevaar. Twee jaar geleden heeft dit geleid tot het STAR initiatief. Dit betreft een samenwerking die gericht is op een effectieve ongevalregistratie met als doel betrouwbare ongevalanalyses te kunnen uitvoeren. Hiervoor is een publiek – private samenwerking ontstaan tussen de Nationale Politie, het Verbond van Verzekeraars en Via.

De opzet van STAR is dat de registratie niet meer door de politie, maar door de bij het ongeval betrokkenen zelf plaatsvindt. Smartphones zijn hierbij een belangrijk hulpmiddel. Hiertoe is een App ontwikkeld, maar deze functioneert nog niet optimaal. Het doel is om honderd procent van de ongevallen te kunnen registreren en de gegevens snel beschikbaar te hebben, zodat analyses snel kunnen worden uitgevoerd. De nieuwe App zal naar verwachting in april 2015 gereed zijn en dan zal ook een mediacampagne starten. Zodra een formulier via de App is ingevuld en wordt verzonden, komen de gegevens direct in de database terecht en zijn direct beschikbaar voor wegbeheerders.

Het STAR initiatief is zo belangrijk dat draagvlak is gezocht bij veel andere partijen. Daartoe is in 2014 de STAR safety deal getekend, onder andere door het IPO, de VNG, het Ministerie, de SWOV, ANWB, de Fietzersbond en Veilig Verkeer Nederland.

Een belangrijke stap is, dat sinds 2013 de registratie van de politie is verbeterd, waardoor de gegevens sneller beschikbaar zijn.

De heer Donkers toont vervolgens een grafiek, die een daling van het aantal verkeersslachtoffers in Limburg laat zien. Dit is echter niet een feitelijke daling, maar een gevolg van onderregistratie. Gelukkig is de registratie door de politie sinds 2013 verbeterd. Spreker verwacht dat in 2014 het niveau van 2009 weer

zal worden bereikt, maar dat heeft dus niet zozeer te maken met toegenomen onveiligheid, maar met de toegenomen registratie.

Omdat er eerst een enorme daling is geweest in het aantal ongevallen (vanwege de onderregistratie) en er nu weer een stijging wordt verwacht, zijn trendanalyses tot 2017 niet mogelijk. Wél is er sprake van een signaalfunctie, wat betekent dat wegbeheerders online kunnen worden geïnformeerd over het aantal ongevallen. Een iPad is een handig hulpmiddel om de gegevens in beeld te brengen. Door het STAR-initiatief en met de huidige digitale mogelijkheden is het mogelijk om wekelijks op de hoogte te blijven van de actuele verkeerssituatie in de Provincie.

Gelegenheid tot het stellen van vragen

GroenLinks (Brugman) juicht het initiatief toe. Spreker vraagt of het ook mogelijk is om getuigen van bij-na-ongevallen of zeer kleine ongevallen toegang mogelijkheid te bieden tot registratie of melding.

De heer Donkers antwoordt dat dit een punt van aandacht is. Er wordt gekeken of dit reeds gebeurt en of via Twitter dergelijke informatie kan worden gebruikt. Het accent ligt momenteel echter op het ongeval zelf als objectief hard gegeven. De App is momenteel alleen nog maar bedoeld om schade te claimen bij de verzekeraar. Dat moet door de bij het ongeval betrokkene zelf worden gedaan.

De VVD (Meerts) vraagt of de data al publiek toegankelijk zijn.

De heer Donkers antwoordt dat de data momenteel alleen nog maar voor politie, gemeenten en provincies toegankelijk zijn. Het is de bedoeling dat vanaf medio april de gemeenten en provincies zelf kunnen beslissen of ze de gegevens openbaar maken. Aan het eind van ieder jaar gaan de gegevens standaard naar Rijkswaterstaat, RWS, en RWS publiceert deze informatie altijd op de eigen website.

Gedeputeerde Koppe vraagt of er verschil wordt gemaakt tussen de versie voor officiële instanties en de versie voor het publiek. De gepresenteerde versie lijkt de gedeputeerde voor het brede publiek nog wat lastig te gebruiken.

De heer Donkers zegt dat er wordt gewerkt aan een makkelijke en toegankelijke versie, waarmee burgers kunnen werken.

Gedeputeerde Koppe wijst op situaties waarin sprake is van geringe schade en waarbij de betrokkenen de schade zelf onderling afhandelen. In de meeste gevallen vindt er dan geen registratie plaats.

De heer Donkers bevestigt dat dit een punt van aandacht is.

De PvdA (Bosch) vraagt wat het nut is van registratie van kleine incidenten, zoals een deukje. In veel gevallen heeft dit niets met verkeersveiligheid te maken.

Gedeputeerde Koppe meent dat dit voor een volledig beeld wel degelijk zinvol is. Als op een bepaalde plaats heel veel kleine ongelukken gebeuren, dan is dat wellicht aanleiding om fysiek iets aan te passen.

Het CDA (Van der Linden) lijkt het verstandig om er aan de voorkant, middels goede communicatie, voor te zorgen dat de App door de particulier met de juiste informatie wordt ingevuld.

De PvdLD (Bosman) vraagt wat de Provincie Limburg met STAR kan.

De heer Donkers stelt dat het verkeersveiligheidsbeleid van de Provincie is gericht op duurzaam veilig en gedragsbeïnvloeding. Door goed inzicht in de cijfers kan een relatie worden gelegd met beleid en kunnen prioriteiten worden gesteld.

Gedeputeerde Koppe licht toe waarom hij heeft gevraagd deze presentatie in de commissie te houden. Dit is met name voortgekomen uit vragen vanuit deze commissie.

De PvdA (Heijmans) spreekt waardering uit voor het initiatief. De vraag die nu aan de orde is, is hoe dit bestuurlijk wordt opgepakt in onder meer de prioritering in de aanpak van verkeersveiligheid.

Gedeputeerde Koppe zegt dat de PvdA precies aangeeft waar het om gaat. De inzichten die door deze registratie worden verkregen, zijn te gebruiken als stuurmiddel om met zo weinig mogelijk middelen een maximaal effect te bereiken op een zo kort mogelijke termijn.

De voorzitter dankt de heer Donkers voor de presentatie en toelichting.

7.3 Inventarisatie infrastructurele projecten ter bevordering van de verkeersveiligheid (M622 en T1803)

Eerste termijn

De VVD (Meerts) spreekt waardering uit voor het werk dat in korte tijd is verricht door de ambtelijke organisatie. De VVD heeft eerder gevraagd om versnelling door het maken van een prioriteitenlijstje waar de vijf belangrijkste prioriteiten worden uitgelicht. Spreker vraagt of het bedrag van 1,6 miljoen euro dat hier wordt genoemd, voor versnelling wordt ingezet. Achteraf heeft de VVD spijt dat in de motie niet om meer is gevraagd dan een Top Vijf, want als blijkt dat 1,6 miljoen euro daarvoor volstaat, dan had wellicht beter om een Top Tien of Top Vijftien kunnen worden gevraagd. Spreker vraagt of dit alsnog kan worden geleverd.

Het CDA (Titulaer) is tevreden dat de Top Vijf nu wordt opgepakt, inclusief de twee projecten die waren genoemd in de motie en is er tevreden over dat deze projecten nu tot uitvoering komen. De winst voor de verkeersveiligheid is dat er nu versneld wordt uitgevoerd.

De fractie heeft signalen ontvangen ten aanzien van de oversteek van fietsers op de provincialeweg bij Afferden. Spreker vraagt of dit punt de aandacht van de gedeputeerde heeft.

De PVV (Sturtz) stelt dat verkeersveiligheid voor de fractie hoog in het vaandel staat. De fractie vindt het positief dat hier voortvarend mee aan de slag wordt gegaan en complimenteert het College met de gebleken voortvarende aanpak. Aangegeven wordt dat het niet haalbaar zal zijn om alle genoemde projecten vòòr 1 maart 2015 te starten, maar dat neemt niet weg dat de snelheid erin moet blijven.

GroenLinks (Brugman) verwijst naar het onderliggend beleid. GroenLinks mist in de opsomming daarvan de reclamezuilen langs wegen en overstekend wild en vraagt hiervoor aandacht. In het beleidsplan wordt terecht gesteld dat afleiding een punt van aandacht is. Ook het onderwerp 'wortelopdruk' ontbreekt.

Voor het overige acht de fractie deze inventarisatie een prima document.

50PLUS (Wijnands) wil weten of alle gemeenten - financieel gezien - gereed zijn om alle 96 genoemde projecten uit te kunnen voeren. De fractie vraagt in het verlengde hiervan of er een onderscheid kan worden gemaakt tussen "rijpe en groene projecten" en zinvolle en minder zinvolle projecten.

50PLUS stelt dat de bijdrage die wordt genoemd voor de vijf projecten, uit de BDU-gelden komt en spreker vraagt of hiermee uitsluitend een verschuiving van budgetten plaatsvindt.

Reactie College

Gedeputeerde Koppe bevestigt - in reactie op de VVD - dat er ook een Top Tien of Top Twintig had kunnen worden voorgelegd. De informatie die is opgehaald, kan in de nieuwe Statenperiode gebruikt worden voor een discussie over de vraag of extra middelen voor verkeersveiligheid beschikbaar moeten worden gesteld. In voorliggend document is op basis van een objectief afwegingskader een prioritering tot stand gekomen. Dit leidt tot het bedrag van 1,6 miljoen euro. Hiermee is aan de motie voldaan.

Ambtelijk (Luijten) wordt in reactie op het CDA gesteld, dat al enige tijd gesprekken worden gevoerd met de gemeente met betrekking tot de oversteek van de N271 door fietsers in Afferden. Er is een plan in voorbereiding, waarin wordt voorzien in een brede middengeleider op plaatsen waar fietsers oversteken. Het plan is enigszins vertraagd omdat Rijkswaterstaat ter plaatse met de Maaswerken bezig is. Voorts wordt discussie met de gemeente gevoerd over de maximumsnelheid. De planning is erop gericht de maatregelen in 2015 uit te voeren.

Gedeputeerde Koppe merkt ten aanzien van reclamezuilen langs wegen op, dat Rijkswaterstaat regels heeft over minimale afstanden. De Provincie heeft echter, in het kader van deregulering, dergelijke regels een aantal jaren geleden geschrapt.

GroenLinks (Brugman) vindt dat deze regels weer moeten worden ingevoerd.

50PLUS (Wijnands) sluit zich bij dit standpunt aan.

Gedeputeerde Koppe stelt dat de BDU systematiek wordt herzien. Daarvoor in de plaats volgt een uitkering uit het provinciefonds. Op dit moment wordt de systematiek hiervoor bezien. Het College verwacht

meer transparantie. De uitname uit de BDU-middelen voor deze vijf projecten leidt tot een herprioritering. **Het CDA** (Titulaer) wijst erop dat in de uiteindelijke definitieve versie van de motie de datum van 1 maart 2015 niet meer wordt genoemd. De fractie vermoedt dat dit is aangepast omdat deze datum niet meer realistisch was.

Gedeputeerde Koppe begrijpt dat de datum van 1 maart geen halszaak is. Het College zal de motie zo goed mogelijk uitvoeren. In reactie op de VVD geeft spreker aan dat met deze motie projecten echt worden versneld. Illustratief noemt hij het traject Mergellandroute bij Eijsden-Margraten, dat nu in één keer wordt uitgevoerd en niet gefaseerd, zoals aanvankelijk de bedoeling was.

De PvLD (Bosman) vraagt of de constatering juist is, dat enerzijds wordt gestreefd naar een versnelling, maar dat er anderzijds sprake is van allerlei belemmeringen in de uitvoering.

Gedeputeerde Koppe zegt dat het veelal een kwestie is van wachten op de financiering. Over veel van de ingediende plannen wordt immers al jaren gepraat en veel plannen zijn reeds onderbouwd. Een beperkende factor is het beperkte bedrag dat de RMO's jaarlijks hebben te verdelen.

De PvLD (Bosman) vraagt of de conclusie terecht is dat een aantal verkeersslachtoffers het gevolg is van de financiering, die blijkbaar niet toereikend is om alle knelpunten op korte termijn op te lossen.

Gedeputeerde Koppe stelt dat wel sprake is van een relatie, maar zo zwart-wit als de PvLD het schetst, lijkt de gedeputeerde niet juist.

De PvLD (Bosman) vraagt wat de rol van Rijkswaterstaat in dezen is. De fractie heeft de indruk dat Rijkswaterstaat een blokkade vormt.

Gedeputeerde Koppe stelt dat iedere overheid zijn eigen regels heeft. In gevallen waar wegen van verschillende overheden elkaar kruisen, is afstemming nodig; dat werkt vaak vertragend.

De voorzitter concludeert dat dit onderwerp voldoende is besproken.

7.4 Comfortverlichting fietspaden.

Dit onderwerp heeft gedeputeerde Koppe op de agenda laten plaatsen. Daaraan is het informerende stuk 'Versnellingscenario's verduurzaming openbare verlichting' gekoppeld.

Gedeputeerde Koppe licht de agendering toe. In 2014 is door wethouder Teeuwen, namens een aantal gemeenten, een rapport aangeboden met een inventarisatie van zogenaamde black spots. De Provincie heeft vervolgens zelf een studie uitgevoerd, waarbij goed is gekeken naar genoemd rapport, maar ook is geluisterd naar de oproep vanuit de Staten om een Top Vijf te presenteren. De Top Vijf van de Provincie komt grotendeels overeen met die uit het rapport.

Het College is tot de conclusie gekomen dat alles wat in het rapport is aangedragen niet onder verkeersveiligheid en niet onder echte sociale veiligheid valt, maar vooral onder subjectieve beleving van veiligheid. Omdat dit begrip een negatieve klank heeft, is het begrip 'comfortveiligheid' bedacht. Dit is een verantwoordelijkheid die bij gemeenten thuishoort en daarom zijn tot nu toe alle verzoeken van gemeenten afgewezen. Het is aan de Staten om te beoordelen hoe zij hier in de toekomst mee om willen gaan. Een mogelijkheid zou kunnen zijn om met de bevindingen van de Provincie naar de gemeenten te gaan en te bezien of de Provincie in de toekomst iets kan betekenen voor de gemeenten, wellicht in de zin van flankerend beleid.

Eerste termijn

De Onafhankelijke Statenfractie Limburg (Uringa) is van mening dat, als de Provincie hier geen verantwoordelijkheid in heeft, het niet nodig is om geld beschikbaar te stellen voor de verbetering van comfort. Wél vindt de fractie het een goede zaak om in gesprek te gaan met gemeenten om te kijken hoe de Provincie op een andere wijze iets kan betekenen.

De PvLD (Bosman) sluit zich aan bij vorige spreker. Er moet voor worden gewaakt dat de Provincie voorbij gaat aan hetgeen waarvoor zij staat.

Het CDA (Titulaer) stelt dat de gedeputeerde het onderwerp veel breder heeft getrokken dan was bedoeld met de motie, die unaniem is ondersteund. Volgens berekeningen van de fractie zou één miljoen

euro voldoende zijn om de vijf black spots, die de gemeenten hebben aangedragen, aan te pakken in plaats van de genoemde 2,5 miljoen euro. Als er dan ook nog sprake is van cofinanciering van vijftig procent, dan zou de Provincie 'maar' € 500.000,= hoeven investeren.

D66 (Van Wageningen) ziet niet dat het bedrag van één miljoen euro nuttig zou worden besteed, zoals het CDA doet voorkomen.

Het CDA (Van Wageningen) wijst erop dat D66 de motie heeft ondersteund.

D66 (Van Wageningen) stelt dat de motie vroeg om onderzoek. Daaruit is gebleken dat de Provincie goed onderbouwd kan aangegeven dat hieraan geen geld moet worden uitgegeven. Het CDA vraagt om tegen de conclusies van het onderzoek in te gaan.

Het CDA (Titulaer) stelt dat de motie oproept tot uitvoering van de vijf black spots.

De PvdL (Bosman) bevestigt dat de motie daar inderdaad toe oproept, maar uit onderzoek blijkt nu dat hetgeen in de motie wordt beoogd niet reëel is.

De VVD (Meerts) lijkt het verstandig om de vijf specifieke situaties nog eens goed te bekijken om tot een oplossing te komen.

De PvdA (Heijmans) lijkt het verstandig om de uitkomsten van het onderzoek met de gemeenten door te spreken en een stukje kennisachterstand weg te nemen. De PvdA deelt de conclusies uit het onderzoek.

GroenLinks (Brugman) vraagt of het document over de armaturen ook bij dit agendapunt wordt betrokken.

Gedeputeerde Koppe bevestigt dat dit document, dat woensdag jl. is toegezonden, bij de bespreking mag worden betrokken.

GroenLinks (Brugman) wijst op de 9.300 armaturen, waarvan er 2.100 zijn voorzien van LED-verlichting. De oproep is gedaan om - met het oog op het terugverdieneffect - versneld LED-verlichting in armaturen te plaatsen. Dit is inmiddels onderzocht en het blijkt dat versnelde uitvoering niet zoveel geld, maar wel CO² reductie oplevert. In de notitie wordt gesteld dat scenario twee uiteindelijk wel goedkoper is. GroenLinks vraagt de gedeputeerde of het daarom toch niet de moeite waard vindt om scenario twee te overwegen en de armaturen wél versneld te vervangen met LED-verlichting. De fractie vraagt voorts of is gekeken naar bewegingscensoren en het dimmen van verlichting op bepaalde tijden.

De SP (Van Rijsbergen) stelt dat de motie oproept tot uitvoering, maar dat moet dan wel reëel zijn. De SP meent dat een Provincie die de fiets promoot, dat ook wel iets waard mag zijn. De fractie vraagt of de gedeputeerde hier met de gemeenten over in gesprek gaat en of, wanneer er maatregelen worden genomen, wordt teruggemeld of deze ook effect hebben.

De conclusie met betrekking tot vervanging van armaturen vindt de SP verassend. Bij scenario twee blijkt er wel degelijk winst te behalen en de fractie wil weten waarom het College daar niet voor heeft gekozen.

D66 (Van Wageningen) onderschrijft de conclusies van het College ten aanzien van comfortverlichting. Het College heeft met de uitvoering van de motie zijn werk gedaan en daarom moeten de Staten het denkbeeld uit de motie loslaten.

De fractie ondersteunt het betoog van GroenLinks ten aanzien van de armaturen en beveelt aan om meer te kijken naar de winst die op langere termijn kan worden behaald.

50PLUS (Wijnands) acht het gerechtvaardigd om iets te doen aan het gevoel van onveiligheid.

D66 (Van Wageningen) verwijst naar voorliggend rapport, waarin is gesteld dat het wegnemen van gevoelens van onveiligheid nog steeds kan betekenen dat sprake is van daadwerkelijke onveiligheid. Daarmee bestaat het gevaar van het creëren van schijnveiligheid en D66 vraagt of 50PLUS dit onderkent.

50PLUS (Wijnands) onderkent dit, maar geeft tegelijkertijd aan dat het ook niet veiliger wordt als het gevoel van onveiligheid niet wordt weggenomen. Het blijkt in de praktijk vaak dat een gevoel van onveiligheid bestaat, terwijl er nog nooit een incident heeft plaatsgevonden. Spreker vraagt zich af of de burger met een dergelijk gevoel moet blijven rondlopen als dat middels een kleine ingreep kan worden weggenomen.

Met betrekking tot de armaturen, kan de fractie het voorstel vanuit zakelijk oogpunt begrijpen, maar voelt ook wel wat voor het betoog van GroenLinks.

De PVV (Sturtz) ondersteunt de voorgestelde aanpak door Gedeputeerde Staten.

Gedeputeerde Koppe adviseert de commissie om bij de Statenvergadering een voorstel in te dienen, waarmee de ruis wordt weggenomen die nu is ontstaan.

Het CDA (Titulaer) vraagt wat de Provincie de gemeenten heeft te bieden.

Gedeputeerde Koppe geeft aan dat subjectieve onveiligheid en schijnveiligheid lastige onderwerpen zijn, waar heel serieus mee moet worden omgegaan. Als verlichting wordt aangelegd op plaatsen waar het niet nodig is, kan dat een aantrekkende werking hebben op weggebruikers omdat ze denken dat het daar veiliger is, terwijl dat feitelijk niet het geval is.

De gedeputeerde wil primair met de gemeenten vanuit de studie reflecteren naar het rapport van de gemeenten. Daarna kan pas de volgende stap worden bepaald. De gedeputeerde is bereid om het gesprek met de gemeenten aan te gaan en zal de resultaten daarvan terugkoppelen.

Het CDA (Titulaer) wijst op het traject bovenaan de lijst, de N271 bij Venlo, waar daadwerkelijk incidenten hebben plaatsgevonden. De fractie kan de conclusie niet volgen dat ter plaatse geen verlichting nodig zou zijn.

Gedeputeerde Koppe denkt dat het antwoord wat dit betreft vanuit de gemeenten moet volgen. Hij wil hierover het gesprek met de gemeenten aangaan. De gedeputeerde wijst erop dat het voorval, waar het CDA naar verwijst, op een ander wegdeel heeft plaatsgevonden dan waarvoor het verzoek is ingediend. Het onderzoek naar de ingediende trajecten is zeer diepgaand geweest.

De SP (Van Rijsbergen) vindt dat de gedeputeerde in feite met een lege huls naar de gemeenten wil gaan. Dit maakt van de motie, die is ingediend om concreet tot iets te komen, iets heel complex.

Gedeputeerde Koppe heeft begrip voor deze redenatie. Het is goed mogelijk dat gemeenten zelf zeggen aan de slag te zullen gaan, waarmee de zaak voor de Provincie is afgedaan. Het is ook mogelijk dat er gemeenten zijn, die vinden dat er verwachtingen zijn gewekt en vinden dat de Provincie toch de pilots moet uitvoeren. Ook dat zal worden teruggekoppeld naar de Staten.

De PvdA (Heijmans) roept op om de gedeputeerde de ruimte te geven om met de gemeenten in overleg te gaan en er - naar bevind van zaken - werk van te maken. Dit zou kunnen leiden tot concrete voorstellen.

De SP (Van Rijsbergen) wil die ruimte ook bieden.

Gedeputeerde Koppe verwijst naar de tabel op pagina vier in de notitie over duurzame verlichting en licht toe dat er heel veel haken en ogen zitten aan de vergelijking. Eén daarvan is het tarief dat overheden betalen voor stroom. Dat is veel lager dan voor particulieren geldt. Daarnaast is de investering over een lange periode uitgesmeerd. De vraag is wat het betekent voor de financiering als de investeringen naar voren wordt gehaald. Er is heel transparant weergegeven wat de baten zijn. Het blijkt dat scenario één de meeste baten oplevert en scenario drie een verlies oplevert ten opzichte van de huidige stand van zaken. Scenario drie levert wel de hoogste bijdrage aan het milieu. Ook scenario twee levert milieuwinst op, maar leidt tot een miljoen minder aan baten. Vanuit de verschillende achtergronden kan naar de scenario's worden gekeken. Het College heeft met name naar de financiële gevolgen voor de begroting gekeken. Partijen die alleen kijken naar milieuwinst zouden eerder voor scenario drie kiezen.

Ambtelijk (Brune) wordt voorts aangegeven dat bij vervanging van armaturen standaard LED-verlichting met een dimregime wordt toegepast. Dat komt overeen met scenario één. Bewegingssensoren worden niet toegepast omdat die alleen effect hebben op wegen waar de verkeersintensiteit sterk fluctueert.

GroenLinks (Brugman) constateert dat vooral naar het financiële aspect is gekeken. Het is misschien een goed idee om als Staten met een initiatiefvoorstel te komen om het College ertoe te bewegen om wél voor versnelling te opteren. De CO² winst die daarmee valt te behalen, is lastig in euro's uit te drukken maar is wel degelijk winst.

De PvdA (Heijmans) stelt dat er na de verkiezingen ruimte zal zijn om dit punt opnieuw voor een discussie in te brengen.

De voorzitter concludeert dat dit onderwerp voor dit moment voldoende is besproken.

De vergadering wordt geschorst om 13:24 uur.

De vergadering wordt hervat om 14:05 uur.

7.5 Knelpunten landbouwverkeer (M619)

De voorzitter geeft het woord aan inspreker, de heer Herings van Transport en Logistiek Nederland, TLN.

Inspreker (Herings, TLN) meldt dat TLN zich zorgen maakt over de mogelijke beleidsrichting, die de Provincie wil inslaan. De zorg is dat de Provincie, onder andere bij de Oosttangent van Roermond, niet vasthoudt aan het eigen beleid, waarin is gesteld dat landbouwverkeer niet thuishoort op gebiedsontsluitingswegen tenzij er geen andere oplossing zou zijn. Het mengen van landbouwverkeer met het overige verkeer kan tot conflicten leiden. De zorg van TLN is dat maatwerk te snel tot regel wordt verklaard. Het vertrouwen van TLN in het bestuurlijk en beleidsmatig handelen van de Provincie is - naar aanleiding van het besluit voor de Oosttangent Roermond - enigszins beschadigd en inspreker hoopt dat dit in de toekomst anders verloopt. Spreker roept op om voor de toekomst per knelpunt heel goed na te gaan of er daadwerkelijk een probleem bestaat, te onderzoeken wat en hoe groot het probleem is en wat - na gedegen onderzoek - de beste oplossing is.

Volgens TLN is bij de Oosttangent gekozen voor de slechtste oplossing voor een vermeend probleem. Inspreker stelt, dat er tot op heden nog geen cijfers zijn gepresenteerd die aantonen dat er daadwerkelijk een probleem bestond. De Provincie heeft destijds wel een onderzoek toegezegd, maar dat is er blijkbaar niet gekomen. Desondanks is er een keuze gemaakt voor openstelling van de Oosttangent. Verder is toegezegd om te monitoren of de nadelen van openstelling, die door TLN zijn genoemd, ook daadwerkelijk optreden. Tot op heden is er echter nog steeds geen onderzoek opgestart.

Uit cijfers van het Ministerie en de SWOV blijkt dat 83 procent van de verkeersslachtoffers het gevolg zijn van ongevallen met landbouwvoertuigen buiten de bebouwde kom die met name op tachtig kilometer wegen plaatsvinden. Voorts blijkt uit cijfers dat 94 procent van de tractoren harder kan rijden dan 25 kilometer per uur, hetgeen nog steeds de wettelijk toegestane maximumsnelheid binnen en buiten de bebouwde kom is. Vijftig procent van de genoemde 94 procent kan een hogere snelheid bereiken dan veertig kilometer per uur. Dat betekent dat een groot deel van de tractoren niet harder kan rijden. Dat kan leiden tot conflicten op tachtig kilometerwegen en leidt tot een tanende verkeersveiligheid.

TLN is blij dat het T-rijbewijs dit jaar wordt ingevoerd. Daarnaast wordt gewerkt aan de bekentekening van tractoren. Er wordt gesproken over het verhogen van de maximumsnelheid naar veertig kilometer per uur, maar die zal er niet komen zonder bekentekening. Inspreker verwacht dat de bekentekening niet eerder dan in 2017 zal worden ingevoerd. Een APK-plicht voor tractoren is voorts ook onderwerp van gesprek. Er bestaat een Europese richtlijn die per land zal moeten worden ingevuld.

Gelegenheid tot het stellen van vragen aan de inspreker

De PvdA (Heijmans) vraagt of de constatering juist is dat TLN niet content is met de wijze waarop de Provincie Limburg de knelpunten in het landbouwverkeer aanpakt.

Inspreker (TLN) geeft aan dat TLN niet tevreden is over de wijze waarop de zaak bij de Oosttangent Roermond is opgelost. TLN heeft samen met LWV via een hoorcommissie getracht de Provincie van het voornemen af te houden.

De PvdA (Heijmans) is geïnteresseerd in de opvatting van TLN over de andere genoemde knelpunten. Spreker vraagt waarom partijen, met een dermate grote mate van deskundigheid het niet is gelukt om tot overeenstemming te komen.

Inspreker (TLN) kan over de overige knelpunten niets zeggen. TLN wil per verondersteld probleem bekijken of er daadwerkelijk een probleem is en zodra er een probleem is, onderzoeken hoe dit kan worden opgelost. Een goede oplossing voor de ene partij hoeft dat echter niet altijd voor een andere partij te zijn; dat was ook bij de Oosttangent het geval.

De PVV (Hermans) wijst erop dat de Provincie TLN zal betrekken in het overleg over de knelpunten. De PVV vraagt of TLN daar geen verwachtingen van heeft nu deze organisatie hier komt inspreken.

Inspreker (TLN) zegt dat de ervaringen met de Oosttangent niet positief zijn. Het is afwachten of de be-

trokkenheid leidt tot de oplossingen die TLN graag ziet.

Het CDA (Van der Linden) stelt dat de leefbaarheid van de kern bij de afweging voor openstelling van de Oosttangent heeft meegespeeld. Bovendien is de maximumsnelheid op het betreffende weggedeelte vijftig kilometer per uur. Het CDA vindt voorts dat de Provincie met voorstellen voor de overige genoemde knelpunten niet moet wachten tot het moment dat er bekendtekening gaat plaatsvinden.

Het CDA roept de inspreker op om als TLN niet te wachten tot de Provincie met een oplossing komt, maar ook zelf ideeën aan te dragen.

De PvLD (Bosman) begrijpt dat inspreker de belangen afweegt vanuit diens rol als vertegenwoordiger van TLN. De fractie benadrukt echter dat het weren van landbouwverkeer uit de kern Roermond een wezenlijke bijdrage levert aan de verkeersveiligheid. De fractie is het wel met inspreker eens, dat eerst moet worden onderzocht of er daadwerkelijk sprake is van een probleem om vervolgens gezamenlijk naar een oplossing te zoeken.

De voorzitter dankt inspreker voor diens inbreng.

Gedeputeerde Koppe licht vervolgens de agendering toe. Hij dankt inspreker voor diens uitstekende inbreng en geeft tegelijkertijd aan dat TLN niet vaak van zich laat horen in tegenstelling tot landbouworganisaties. De gedeputeerde is er dankbaar voor dat TLN in dit geval niet een formele procedure is gestart. Hij benadrukt dat de gekozen oplossing op heel veel draagvlak van inwoners en bestuurders kan rekenen.

Eerste termijn

GroenLinks (Brugman) stelt dat het oplossen van knelpunten niet altijd voor iedereen ook echt een oplossing betekent. GroenLinks vraagt of er nog een vernieuwende aanpak is om tot oplossingen van knelpunten te komen. De fractie begrijpt dat dit een lastig onderwerp is, dat niet snel zal zijn opgelost omdat met heel veel verschillende belangen rekening moet worden gehouden. Om verkeerde verwachtingen te voorkomen, is het wel zaak om naar partijen toe duidelijk te zijn.

De fractie mist in de lijst de N273, waar ook sprake van een knelpunt zou zijn.

De SP (Vonken) is blij met de aandacht voor de knelpunten. Van de hele lijst zijn nu twee knelpunten echt opgelost. Er zijn ook oplossingen in beeld en de SP wil weten wat het vervolg daarvan is. Voorts zijn er knelpunten die niet naar ieders tevredenheid zijn opgelost. De SP wil weten wat daar het vervolg op is.

De PVV (Hermans) vraagt of de gele gebieden uit de notitie ook binnen het plan van aanpak vallen.

De PvLD (Bosman) heeft er vertrouwen in dat voor de aangedragen knelpunten een breed gedragen oplossing zal worden gevonden.

Het CDA (Van der Linden) is benieuwd naar de planning en de procedure.

De VVD (Van Bilsen) complimenteert de gedeputeerde met het feit dat hij op zo korte termijn uitvoering heeft gegeven aan de motie. Spreker verwijst naar pagina 3. Hier is gesteld dat het niet mogelijk is om voor alle knelpunten een voor alle partijen gedragen oplossingsvoorstel te genereren. De politiek dient deze belangenafweging en deze keuze te maken. Dit is de rol van de politiek. De VVD gaat ervan uit dat bij het maken van die afweging en het maken van een keuze zorgvuldig te werk wordt gegaan en alle belanghebbende partijen daarin worden betrokken.

De PvdA (Heijmans) adviseert TLN om in een vroegtijdig stadium met de Provincie in gesprek te gaan over de knelpunten. Er wordt gewerkt aan een landbouwroutenetwerk. De PvdA gaat ervan uit dat TLN daar ook bij wordt betrokken zodat discussies, zoals nu aan de orde zijn, worden voorkomen.

Gedeputeerde Koppe stelt dat stappen worden gemaakt. De bekendtekening, die op zich laat wachten, is geen reden om nu een afwachtende houding aan te nemen. Ook de invoering van een volwaardig tractorrijbewijs zal helpen om het aantal slachtoffers te verminderen.

De lijst met knelpunten is voortgekomen uit een initiatief van de agrarische sector. Conform de toezegging is de inventarisatie van destijds aangevuld met alle nieuwe knelpunten, met uitzondering van de N273. Blijkbaar is dit door andere partijen niet als knelpunt bij de Provincie neergelegd. TLN is niet betrokken geweest bij de totstandkoming van de lijst.

Ook al is maatwerk nodig voor oplossing van de knelpunten, toch wordt gewerkt aan een samenhangend plan voor de hele provincie. Dit plan van aanpak wordt vòòr de komende zomer verwacht. Wat nu voorligt, betreft een tussenstand. Het plan van aanpak wordt in samenspraak met belanghebbenden opgesteld. De gedeputeerde benadrukt dat er oplossingen zullen zijn, die niet door iedereen zullen worden omarmd. Hij benadrukt dat het traject zorgvuldig zal worden ingezet en hij zegt toe de komende maanden regelmatig terug te koppelen over de voortgang.

Vernieuwende aan de aanpak is het feit dat hier een akkoord onder ligt dat breed wordt gedragen.

Ambtelijk (Roukens) wordt aangegeven dat in de lijst de status van de knelpunten, middels kleuren, wordt weergegeven. Voor de lichtgroene knelpunten is bestuurlijk overeenstemming bereikt over een oplossing. De juridische procedure moet hiervoor nog worden doorlopen. Naast een landbouwroutenetwerk, waar momenteel aan wordt gewerkt, kent Limburg nog vijf andere netwerken, die vanuit verschillende soorten weggebruikers zijn opgesteld. Als deze netwerken over elkaar heen worden gelegd, komen de knelpunten op het gebied van verkeersveiligheid naar boven. Deze problemen zullen zich met name toespitsen op de in de lijst opgenomen oranje knelpunten, maar er zullen ook andere knelpunten bijkomen. Aan de hand daarvan zal een nieuwe lijst worden opgesteld met een nieuwe prioritering, aangevuld met de kosten die daarmee zijn gemoeid.

De planning voorziet erin dat deze week de netwerken via het GIS over elkaar heen worden gelegd. Het is de planning om voor zomer 2015 de oplossingen van de knelpunten in beeld te hebben.

De voorzitter concludeert dat dit onderwerp voor dit moment voldoende is besproken.

7.6 P-14-024 Statenvoorstel Controlecommissie inzake Toetsing en vaststelling (gewijzigde) Basisrapportage Groot Project OV

Eerste termijn

De VVD (Van den Akker) stelt dat er voortgang is geboekt met betrekking tot het OV, zeker sinds het begin van deze Statenperiode. De fractie stipt een aantal punten uit de rapportage aan.

Spreker informeert naar de stand van zaken. Dit naar aanleiding van de berichtgeving over de tram Vlaanderen – Maastricht. In de gewijzigde rapportage is gesteld dat het projectbudget onder druk staat. Uit een verklaring van de gemeente Maastricht blijkt dat een en ander wordt geactualiseerd en dat de Raad en de Staten worden geïnformeerd over de resultaten. De VVD vraagt of het juist is dat het budget onder druk staat en vraagt wanneer de Staten hierover kunnen worden geïnformeerd.

De VVD is voorstander van een verbeterde verbinding tussen Maastricht – Hasselt, maar de vraag is wel of nog sprake is van een begaanbare weg.

Als de kosten hoger uitvallen, zou het gebruik van reeds bestaande sporen wellicht kunnen worden overwogen, aldus de VVD. Er ligt een ongebruikte spoorbrug in Maastricht, die als alternatief kan worden meegenomen.

De signalen over de verbinding Genk – Sittard zijn negatief en het heeft - volgens de VVD - geen zin om daarover te blijven rapporteren als er niets gebeurt.

Positieve signalen komen van de verbinding Weert – Hamont en over de Maaslijn. De VVD complimenteert het College daarmee.

Spreker vraagt of de informatie klopt dat de NS de kaartautomaten op regionale Veoliastations weg gaat halen, zodat reizigers zonder persoonlijke OV-chipkaart twee keer een kaartje moeten kopen.

Tot slot, vraagt spreker of er al meer duidelijkheid bestaat over de TEN-T subsidie voor de railterminal in Venlo.

Het CDA (Titulaer) meent dat veel is bereikt op voorliggend dossier. Het CDA brengt een aantal punten in. Spreker verwijst naar pagina 4 van het rapport, waar wordt gesproken over onderzoek naar overname van delen van het spoor door de Provincie. De ervaringen die reeds zijn opgedaan bij het spoor tussen Luik en Maastricht kunnen input vormen voor dit onderzoek. Het CDA vraagt naar de stand van zaken wat dit betreft.

Het CDA concludeert uit de rapportage dat er geen rechtstreekse verbinding zal worden gerealiseerd tussen Venlo en Düsseldorf. Dit vraagt om een toelichting. Anderzijds is er op hoog niveau gelobbyd en

overeenstemming bereikt over het feit dat deze verbinding er moet komen.

De fractie verwijst vervolgens naar de verbinding Maastricht – Luik en vindt de situatie rond de bevoegdheid van station Eijsden zeer vreemd. De houding vanuit Den Haag is zeer vreemd en het CDA zal hier in de Tweede Kamer vragen over stellen. De fractie vindt dat de bevoegdheid moet worden overgedragen en als dat niet gebeurt, dan moet het Rijk zelf actie ondernemen. De stap is gezet dat tricourant materieel wordt geëist, zodat de nieuwe maatschappij kan doorrijden naar Eijsden en eventueel Luik. Het kan niet zo zijn, dat het Rijk vervolgens geen actie onderneemt.

Er zijn inmiddels mooie resultaten bereikt ten aanzien van de Maaslijn. Spreker vraagt of het voorstel voor het beschikbaar stellen van middelen niet reeds aan de Staten had moeten worden voorgelegd. Belangrijker is echter, dat de provincie Gelderland “over de brug komt” om het laatste traject te kunnen realiseren.

D66 (Van Wageningen) sluit zich daar volledig bij aan en stelt dat iedereen het in de Limburgse Staten hier over eens is. D66 heeft de lobby richting de D66 fractie in de Gelderse Staten reeds opgepakt. In de voortgangsrapportage wordt gesproken over verdubbeling van de frequentie op het traject Cuijk – Nijmegen. Spreker vraagt of dit traject onder de Limburgse concessie valt. Als dat zo is, dan kan dat worden gebruikt als argument in de lobby naar de provincies Noord-Brabant en Limburg.

Het CDA (Titulaer) vindt dit een goede suggestie. De drukte in de treinen concentreert zich met name op het laatste traject tot Nijmegen. Verdubbeling van de frequentie is dus met name in het belang van Nijmegen. De verantwoording moet daarom duidelijk door Gelderland worden genomen. De provincie Limburg is ‘trekker’ van de concessie, maar de houding van de provincie Gelderland vormt hierin een probleem. Het CDA sluit zich aan bij de vragen en opmerkingen van de VVD omtrent de tramverbinding Maastricht – Hasselt. De fractie heeft eerder het probleem met de brughoogte van de Wilhelminabrug gememoreerd, hetgeen de zaak nog complexer maakt.

Tot slot, is de fractie zeer benieuwd wanneer de uitslag van de aanbesteding bekend wordt.

De PvdL (Bosman) sluit zich aan bij de inbreng van het CDA. De basisrapportage, zoals die in de Controlemcommissie is besproken, is in combinatie met de toegezegde aanvullingen, voor de fractie voldoende om met voorliggend voorstel in te stemmen.

De PVV (Hermans) verwijst naar de verbinding Heerlen – Aken. Voor de val van de coalitie was voor de Avantislijn negen miljoen euro geoormerkt. Spreker vraagt of dit bedrag nog steeds geoormerkt staat en wil weten hoe realistisch het is dat dit traject in het vierde kwartaal van 2015 wordt opgepakt.

Spreker vraagt of sprake is van uitgestelde investeringen, wanneer wordt gesproken over inzet van de exploitatiewinst van de elektrificatie Maaslijn door de Stadsregio Arnhem – Nijmegen tot 2031 als bijdrage aan de investeringskosten. Als hier sprake is van uitgestelde financiering, is de vraag wie dit gaat voorfinancieren.

De PVV vraagt naar de stand van zaken met betrekking tot de tramverbinding Hasselt – Maastricht. Wat de PVV betreft, wordt gezocht naar een alternatief omdat deze lijn nooit rendabel zal worden.

Ten aanzien van de zuidelijke spooraansluiting Chemelot wordt gemeld dat het onderzoek naar alternatieven medio april zal zijn afgerond. De PVV vraagt of VDL Nedcar hierin wordt meegenomen. In het verlengde daarvan informeert de fractie naar de resultaten van het bestuurlijk overleg dat eind 2014 heeft plaatsgevonden met betrekking tot Chemelot.

50PLUS (Wijnands) is geen onverwachte zaken in de rapportage tegengekomen. Toch ziet de fractie nog vele bottlenecks omdat met veel buitenlandse partijen overeenstemming moet worden bereikt over tal van zaken.

Het lijkt voor de hand om de tram Maastricht – Hasselt gebruik te laten maken van de spoorbrug. Dat stuit echter op technische bezwaren, want deze spoorbrug sluit aan op het spoorwegemplacement en dat is ongeschikt voor een tram. Daarnaast is de hoofdbestemming van de reizigers richting het centrum van beide steden. De fractie kan zich daarom vinden in de suggestie om de tram op de markt te laten stoppen in plaats van door te rijden naar het station. Daarmee zou de budgettaire druk kunnen afnemen.

De fractie informeert in het verlengde hiervan naar de stand van zaken omtrent de bestuurlijke procedure dat in het kader van deze verbinding wordt gevoerd.

D66 (Van Wageningen) sluit zich aan bij de inbreng van 50PLUS. De fractie stelt dat al een groot aantal

toezeggingen is gedaan ten aanzien van financiële bijdragen. De fractie vreest dat de immunisatiereserve moet worden aangesproken, terwijl dat binnen het kader eigenlijk niet meer kan omdat daarmee de grens wordt bereikt van wat niet revolverend mag worden ingezet. D66 vindt dat binnen de kaders moet worden gebleven, maar het staat de Staten natuurlijk vrij om de kaders bij te stellen. Dit dient dan wel een bewuste afweging vooraf te zijn in plaats van een ad hoc besluit achteraf. Investerings in infrastructuur zijn een bijzondere categorie van niet revolverende investeringen, aldus D66, want er kan eeuwig van worden geprofiteerd, in tegenstelling tot subsidies waarbij het geld gewoon weggevoerd is. D66 vindt de vraag relevant of het kader zodanig moet worden bijgesteld, dat investeringen in infrastructuur wel uit de immunisatiereserve kunnen worden bekostigd ook al zijn deze niet revolverend.

D66 is blij met het gekozen tracé voor de tram in Maastricht. De fractie denkt dat de gemeente of Rijkswaterstaat als eerste aan zet is, want het betreffende knelpunt is niet door de Provincie veroorzaakt. Alternatieve tracés zijn voor de fractie bespreekbaar.

De VVD (Van den Akker) stelt dat de tram is bedoeld voor de burgers. Als het doel is om deze snelle verbinding te realiseren, dan moeten alle partijen bereid zijn daar een bijdrage aan te leveren.

D66 (Van Wageningen) wil dit toch bij de Gemeente en Rijkswaterstaat leggen, want die partijen kunnen beter met een voorstel voor een oplossing komen dan de Provincie. Inderdaad, kan er op enig moment met de Provincie worden gesproken, maar dat moet niet het uitgangspunt zijn, aldus D66.

Er heeft in het verleden een prioritering van trajecten plaatsgevonden. D66 staat achter het uitgangspunt om eerst de prioritaire projecten op te pakken. De overige trajecten moeten echter wel op de lijst blijven staan, want ze bieden nog steeds kansen voor de toekomst en de fractie wil daar graag van op de hoogte worden gehouden. Dat geldt ook voor de lijn Hasselt – Sittard.

Spreker vraagt naar de stand van zaken met betrekking tot de aanbesteding van de railterminal Venlo.

De SP (Van Rijsbergen) dankt voor de heldere rapportage. Dit laat zien dat er stappen zijn gezet in het OV. De resultaten met betrekking tot de elektrificatie van de Maaslijn zijn positief, behalve voor het Gelderse deel.

De SP is benieuwd naar de actuele status omtrent de tramverbinding Maastricht – Hasselt. Voordat wordt gesproken en nagedacht over allerlei alternatieven en nieuwe tracés, lijkt het de fractie goed om eerst duidelijk te hebben waar het probleem nu precies ligt.

De SP is eveneens benieuwd naar de stand van zaken omtrent de zuidelijke aansluiting van Chemelot.

GroenLinks (Brugman) is in het algemeen positief over de basisrapportage. De fractie is benieuwd naar de reactie van de gedeputeerde met betrekking tot de tramverbinding Hasselt – Maastricht.

GroenLinks begrijpt dat er veel wordt gelobbyd naar de provincie Gelderland ten aanzien van de elektrificatie van de Maaslijn. Gedeputeerde Staten aldaar zijn blijkbaar nog niet overtuigd.

Spreker verwijst naar pagina 4, waar wordt gesproken over onderzoek naar overname van het beheer van onderdelen van het railnetwerk door de Provincie. Spreker vraagt wat de insteek is voor dit onderzoek.

De PvdA (Heijmans) vindt de basisrapportage zeer compleet maar te gedetailleerd. Analoog aan de rapportage van de Buitenring zou misschien met kleurmarkering kunnen worden gewerkt, om de leesbaarheid te verhogen.

De onzekerheid wat betreft de tramverbinding Hasselt – Maastricht ligt geheel aan Nederlandse zijde. De fractie meent dat op korte termijn uitsluitsel volgt. De berichtgeving is echter zeer verwarrend.

Spreker complimenteert de VVD Statenfractie van Gelderland voor de inzet die is gepleegd en vraagt of er bestuurlijk overleg met Gelderland heeft plaatsgevonden over de invulling van de motie die door de betreffende fractie is ingediend.

De PvdA is het erover eens dat de lijn Genk – Sittard beter “in de ijskast kan worden gezet”.

De PvdA wil weten wat het knelpunt is ten aanzien van de verbinding Weert – Hamont.

Tot slot, lijkt het de fractie zinvol om te onderzoeken of het acceptabel is dat de slagbomen op de N280 twaalf uur per dag gesloten zijn als er voor de stoptrein Roermond – Weert een station komt in Baexem en Haalen. De verwachtingen worden steeds groter en daarom is het zaak snel de nodige duidelijkheid te creëren.

Reactie College

Gedeputeerde Van der Broeck dankt voor de complimenten. Deze rapportage is reeds ingedikt ten opzichte van het programmaplan. De suggestie van verheldering door kleurgebruik, neemt de gedeputeerde mee. **Toezegging 1967**

In de afgelopen drie jaar is veel gerealiseerd. Gaandeweg is de prioritering min of meer vanzelf ontstaan. Op de decentralisaties die zich aandienden, is veel energie ingezet; dat is succesvol geweest. Voor de volgende Collegeperiode zal het een forse opgave worden om alles wat nu is uitgezet ook daadwerkelijk ten uitvoer te brengen. De complexiteit bij railinfrastructuur is immers groot.

Het binnenlandse spoor is momenteel klaar, zij het met uitzondering van de Avantislijn. Aan die lijn is de afgelopen jaren ook geen prioriteit gegeven, maar daar zal in de komende jaren meer energie in worden gestoken. Voorts is het de inzet om de internationale lijnen in de komende periode ook gerealiseerd te krijgen. De gedeputeerde is daar positief over gestemd. De contacten met de nieuwe directeur van de NS ervaart hij als erg goed.

De gedeputeerde geeft aan weinig te kunnen zeggen over de tramverbinding Maastricht – Vlaanderen. Leidend in dit project is de gemeente Maastricht. De Provincie zal in de exploitatie een deel gaan bijdragen en in de toekomst wellicht een deel van het hoofdrailnet overnemen, maar Maastricht is de ‘trekker’. De voorzitter van de stuurgroep heeft verzocht nog niet over de ontwikkelingen te communiceren. De gedeputeerde verwacht medio februari openheid van zaken te kunnen geven. Hij zegt toe dan een gezamenlijke bijeenkomst te zullen beleggen voor raadsleden en Statenleden.

De gedeputeerde geeft desgevraagd aan te verwachten dat de Gemeente deze bijeenkomst in eerste instantie in vertrouwelijkheid wil laten plaatsvinden.

De zitting bij de Raad van State, met betrekking tot het bestemmingsplan, heeft enkele weken geleden plaatsgevonden en het is vooralsnog wachten op de uitspraak. Die uitspraak is cruciaal, want als het bestemmingsplan wordt verworpen, verandert de situatie drastisch.

De problemen met de doorvaarthoogte van de Wilhelminabrug staan niet op zichzelf. Er zijn veel meer bruggen die onvoldoende doorvaarthoogte hebben. Rijkswaterstaat doet daar onderzoek naar.

De railterminal in Venlo is inmiddels gegund aan Kubota.

Ten aanzien van de aansluiting bij Chemelot heeft constructief bestuurlijk overleg plaatsgevonden. Er wordt gekeken naar de verschillende varianten. In april 2015 wordt duidelijk wat de beste variant is.

De gedeputeerde voelt ergernis vanwege de houding van de provincie Gelderland ten aanzien van de elektrificatie van de Maaslijn. Limburg investeert 195 miljoen euro, het Rijk 91 miljoen, terwijl van Gelderland slechts vijftien miljoen euro wordt gevraagd. De Gelderse portefeuillehouder verwijst telkens naar de Stadsregio Arnhem - Nijmegen, die op haar beurt stelt geen budget beschikbaar te hebben en weer terugverwijst naar de Provincie.

Het CDA (Titulaer) constateert dat er door alle partijen hard aan is getrokken om Gelderland in beweging te krijgen, ook door de gedeputeerde, maar dat de ergernis de overhand heeft. Kennelijk is het nodig om op een andere manier druk op te bouwen. De fractie vraagt zich af hoe een krachtig signaal kan worden overgebracht.

Gedeputeerde Van der Broeck staat open voor suggesties en adviseert om als voltallige Staten een brief op te stellen. Hij is bereid daar een tekstvoorstel voor te doen en constateert vervolgens dat de commissie daar mee instemt. **Toezegging 1968**

Van de frequentieverdubbeling op het traject Cuijk – Nijmegen heeft Gelderland het meeste baat en daarom is het des te schrijnender dat de provincie Gelderland zich in dezen zo star opstelt. De provincie Limburg stelt de reizigers centraal en heeft daarom besloten te investeren in de verdubbeling. De gedeputeerde is van mening dat de provincie Limburg daarmee “de charmantste partij” is in dit dossier.

De PvLD (Bosman) deelt deze mening, maar vraagt zich af of - gezien de houding die Gelderland heeft ingenomen - het wel zin heeft om toenadering te zoeken.

GroenLinks (Brugman) vindt het argument, dat Gelderland een groot economisch belang heeft bij de verdubbeling, een argument waar in de brief zwaar op zou moeten worden ingezet.

Gedeputeerde Van der Broeck zegt dat de economische relevantie altijd voorop staat en zal dit in de brief opnemen.

De gedeputeerde zegt vervolgens toe schriftelijk terug te zullen komen op de vraag van de VVD over de kaartautomaten op Veolia stations. **Toezegging 1969**

Onderzoek naar overname van delen van het spoor door de Provincie is opgenomen in de rapportage omdat dit onderdeel uitmaakte van het initiatiefvoorstel. Het beperkt zich tot een enkele kilometers in Maastricht.

Er komt geen rechtstreekse verbinding tussen Venlo en Düsseldorf. Hiervoor ontbreekt een stukje dubbel spoor. Het Rijk erkent hierin haar verantwoordelijkheid. Aan Duitse zijde staat een rechtstreekse verbinding niet bovenaan de prioriteitenlijst.

De situatie omtrent de bevoegdheid van station Eijsden is bizar. De Provincie heeft ervoor gekozen om de energie te zetten op de concessie door voor tricourant materieel te kiezen. Volgende week vindt er opnieuw overleg plaats om een stap verder te komen met de grensoverschrijdende verbindingen.

Het CDA (Titulaer) stelt dat NS in dit geval een sleutelrol heeft en spreker vraagt of NS niet een bevoorrechte positie heeft. Eén van de inschrijvers voor de concessie is een dochter van NS en daarmee is volgens het CDA sprake van een ongelijke situatie.

Gedeputeerde Van der Broeck stelt dat hier onderzoek naar wordt gedaan. De NMBS moet er echter ook nog mee akkoord gaan dat er extra treinen gaan rijden.

Over de aanbesteding van de concessie kan de gedeputeerde geen mededeling doen. Hij verwacht medio februari 2015 meer duidelijkheid te kunnen geven. Zodra bekend wordt aan wie de concessie gegund gaat worden, verwacht de gedeputeerde dat er een rechtszaak zal worden aangespannen.

Het bedrag van negen miljoen euro, dat met het amendement Koopmans is veilig gesteld voor de Avantislijn, is voor het College leidend.

De opmerkingen van D66 over de immunisatiereserve neemt de gedeputeerde voor kennisgeving aan. Gezien de termijn waarop de uitvoering van de Maaslijn plaatsvindt, kunnen in de budgetten alvast reserveringen worden gemaakt omdat het hier langjarige trajecten betreft.

De gedeputeerde stelt dat het traject Weert – Hamont in een breder verband moet worden gezien, namelijk als verbinding tussen Weert en Antwerpen. Op Europese schaal zijn dergelijke geëlektrificeerde verbindingen nodig. Aan Nederlandse zijde betekent dit dat acht kilometer die moet worden geëlektrificeerd. Aan Belgische zijde gaat het om 28 kilometer. Als dat is gerealiseerd, kunnen er intercitytreinen tussen Weert en Antwerpen gaan rijden.

De VVD (Van den Akker) vraagt of op korte termijn elektrificatie aan Nederlandse zijde wel strikt noodzakelijk is, als er aan Belgische zijde nog een fors deel tussen Antwerpen en Hamont moet worden geëlektrificeerd.

Gedeputeerde Van der Broeck zegt dat het aan de Staten is om die afweging te maken. Als er diesel-treinen op het traject gaan rijden, mag er alleen met zichtsnelheid worden gereden; dat is stapvoets.

De PvdA (Heijmans) vraagt of het knelpunt in de milieubelasting of in veiligheidsaspecten ligt.

Gedeputeerde Van der Broeck antwoordt dat beide aspecten spelen. De gedeputeerde verwacht dat er geen maatschappij is te vinden die dat traject stapvoets wil gaan rijden, tenzij de overheid er fors geld bij legt. De ambitie van de gedeputeerde is echter om voor een goede verbinding tussen Weert en Antwerpen te zorgen. Deze ambitie zal hij meenemen naar het overleg met de Vlaamse Minister dat volgende week plaatsvindt.

De gedeputeerde stelt met betrekking tot de stoptreinverbinding Weert – Roermond, dat de overgangen geen twaalf uur gesloten zullen. Het Rijk heeft niet toegestaan dat deze verbinding onderdeel van de concessie van de Provincie zou worden. Het Rijk heeft er geen problemen mee als de NS op dat traject gaat rijden en de NS is gevraagd daar een prijsopgave voor te doen. De gedeputeerde vindt dat hiermee een bizarre situatie ontstaan.

Tweede termijn

De VVD (Van den Akker) wenst de gedeputeerde succes met het overleg over de tramverbinding Maastricht – Vlaanderen. De VVD vraagt de Staten en de Gemeenteraad zo nodig te informeren, zodat er sprake kan zijn van een gedragen besluit en de Staten niet voor een voldongen feit worden gesteld.

Daarom is het ook goed om hardop over alternatieven te spreken, ook al zouden deze uiteindelijk niet aan

de orde zijn. Omdat de Provincie meefinanciert, mag ook een zekere bepalende rol worden verwacht voor wat betreft de uiteindelijke uitkomst.

De voorzitter geeft aan dat de toegezegde brief aan de Provincie Gelderland aan de Statenvergadering zal worden voorgelegd ter vaststelling.

Conclusie: De commissie adviseert het voorstel als hamerstuk door te leiden naar de Statenvergadering van 6 februari 2015. De brief aan de Provincie Gelderland over de Maaslijn zal tijdens deze vergadering ter vaststelling worden voorgelegd.

7.7 Uitvoeringsprogramma Fiets

GroenLinks (Brugman) licht het verzoek om agendering toe. De fractie heeft het gevoel dat het fietskeer een onderbelicht onderwerp is. In het Beleidsplan Fiets wordt de ambitie uitgesproken om een hoogstaand netwerk en fietsklimaat te creëren. Limburg loopt daarin achter op het landelijk gemiddelde; er dienen nog veel ontwikkelslagen te worden gemaakt. Ondanks het geformuleerde beleid is GroenLinks van mening dat er niet voldoende aandacht voor het onderwerp bestaat. Juist door het verdwijnen van openbaar vervoer in bepaalde wijken en buurten, worden fietsroutes steeds belangrijker. In het programma wordt een aantal fietssnelwegen genoemd. De fractie is benieuwd of daarin een prioritering volgt die in het tijdpad doorwerkt. De fractie vindt dat er weinig wordt ingezet op het recreatieve netwerk, terwijl hier juist veel mee kan worden bereikt.

Eerste termijn

D66 (Van Wageningen) staat achter het fietsbeleidsplan en het uitvoeringsprogramma. Uitgangspunt voor het programma is dat dit binnen de bestaande taken en budgetten moet worden gerealiseerd. D66 stelt dat er nieuwe kansen liggen omdat fietsen voor steeds meer mensen haalbaar en bereikbaar wordt vanwege de opkomst van de elektrische fiets. Wat op het gebied van de lange afstand fietsroutes wordt ondernomen, vindt waardering bij de fractie. Er worden in het beleidsplan nog meer mogelijkheden onderkend, maar die zijn niet meegenomen in het uitvoeringsprogramma. Wat D66 betreft, mag daar meer geld voor worden vrijgemaakt. De fractie wil dit zo snel mogelijk oppakken en meent dat er budgetten zijn die hiertoe kunnen worden aangewend.

GroenLinks (Brugman) sluit zich bij dit standpunt aan en maant tot tempo omdat de behoefte steeds groter wordt. Spreker verwijst ter illustratie naar een pilot waarbij scholieren die verder dan tien kilometer van school wonen een E-bike ter beschikking hebben gekregen.

De PvdLD (Bosman) is verbaasd dat D66 een totaalbudget van 87 miljoen euro nog onvoldoende vindt. De ambitie voor de periode 2012 – 2014 behelst een bedrag van 44 miljoen euro en de fractie vindt dat al bijzonder hoog.

D66 (Van Wageningen) stelt dat het hierbij - afgezet tegen de investeringen in OV of automobilititeit - om een veel lager bedrag gaat. Bovendien betreft dit een ambitie binnen de bestaande taken en budgetten.

De PvdLD (Bosman) is niet tegen de projecten, maar wil de vergelijking met het landelijk gemiddelde nuanceren. In een gebied als Zuid-Limburg is het nu eenmaal lastiger fietsen dan in vlakke gebieden.

De fractie wijst er op dat het Kenniscentrum Fietsberaad onlangs heeft geadviseerd om een maximumsnelheid op fietspaden in te voeren. Aanleiding is de hoge snelheid waarmee - vaak door schooljongeren - op E-bikes wordt gereden.

De PvdA (Heijmans) vraagt zich af of - gezien de lange lijst van projecten - de betrokken partijen in staat zijn om de ambitie van 44 miljoen euro voor 2012 – 2014 te realiseren. De vraag is of daar met extra middelen van de Provincie versnelling in kan worden gebracht.

De PvdA vraagt of de bijdrage door externen van 32 miljoen euro gemeentelijke bijdragen betreft en zo ja, of de gemeenten daar in hun begroting rekening mee hebben gehouden.

Het CDA (Van der Linden) stelt dat het uitgangspunt is dat de vlakfietsroute in het Heuvelland binnen de bestaande budgetten kan worden gerealiseerd. Klaarblijkelijk zijn er middelen naar andere fietsprojecten gegaan. De fractie vraagt hoe het College hiermee verder gaat.

Gedeputeerde Van der Broeck constateert dat er sprake is van een forse projectenlijst. De bijdragen van externen betreffen voor een groot deel gemeentelijke bijdragen. Deze zijn in de begrotingen opgenomen.

De gedeputeerde geeft aan, dat er - wat betreft de lange afstand snelfietsroutes - nog veel stappen moeten worden gezet. Voor het traject Venlo – Horst is geld beschikbaar. De vlakfietsroute Maastricht – Vaals lag al eerder voor en de Provincie heeft eerder toegezegd de helft daarvan te willen financieren. De financiering vanuit de andere partijen bleek toen echter niet rond te komen. De gedeputeerde spreekt over “een mooi traject waar combinaties met recreatie en toerisme kansen bieden”, maar de gemeentelijke financiering is nog niet geregeld.

De voorzitter constateert dat dit onderwerp voor dit moment voldoende is besproken.

7.8 Mededelingen portefeuillehouder

Er zijn geen mededelingen.

7.9 Rondvraag

Er zijn geen vragen voor de rondvraag.

8. RUIMTE

8.2 Landbouweffectrapport Gebiedsontwikkeling Ooijen-Wanssum

Het CDA (Verhoijzen) heeft om agendering van voorliggend rapport verzocht en licht dit verzoek toe. Het CDA is blij dat de gedeputeerde tegemoet is gekomen aan het verzoek om - naast een milieueffectrapportage - ook een landbouweffectrapportage uit te laten voeren. Er ligt een rapport voor waar lering uit kan worden getrokken. Spreker vraagt of de gedeputeerde bereid is de aanbevelingen uit het rapport op te pakken en terug te koppelen. Met dit rapport wordt een meer integraal beeld verkregen van de effecten van een dergelijke grote ingreep. Het CDA vraagt of het niet verstandig is om deze werkwijze in te bedden in provinciaal beleid.

Gedeputeerde Van der Broeck bevestigt dat de landbouweffectrapportage zinvolle informatie heeft opgeleverd, die anders niet bekend was geworden. Het rapport bevat goede aanbevelingen en de gedeputeerde is daarmee enthousiast geraakt over deze werkwijze, die ook draagvlakversterkend uitwerkt. Hij is daarom bereid om deze werkwijze ook bij andere projecten te volgen, zij het uitsluitend als het grootschalige projecten betreft. **Toezegging 1965**

De PVV (Hermans) vraagt hoe het CDA het verzoek van die fractie ziet in relatie tot het voorstel bij agendapunt 6.1: de Provincie Limburg als lerende organisatie. De PVV ziet dit verzoek als een onderdeel van de lerende organisatie.

Het CDA (Verhoijzen) ziet deze link niet.

De SP (Voncken) vindt dat de landbouweffectrapportage nuttige informatie heeft opgeleverd hetgeen helpt om een beter beeld te krijgen.

D66 (Van Wageningen) is het met de gedeputeerde eens om deze werkwijze alleen bij grootschalige projecten te volgen. Bij kleinere project kan binnen een ander kader aandacht worden besteed aan de landbouw. Het rapport bevat nuttige aanbevelingen, maar de vraag bij sommige aanbevelingen is door welke partij deze worden opgepakt.

GroenLinks (Brugman) is niet verbaasd over de uitkomsten van het rapport, maar vindt het wel goed dat het rapport inzicht biedt in de effecten. Het uiteindelijke resultaat zal geweldig zijn, maar het vraagt ook ofers en dat is met dit rapport duidelijk geworden. GroenLinks vraagt zich wel af wat de lering is die hieruit kan worden getrokken. De vraag is ook of dit voor een volgende keer tot andere keuzes zou leiden.

Het CDA (Verhoijzen) denkt dat dit uiteindelijk wel mogelijk zou kunnen zijn. Met dit rapport is meer informatie beschikbaar gekomen en die informatie had kunnen worden meegenomen in het afwegingskader. Dat is bij deze rapportage echter niet het vertrekpunt geweest. De insteek is geweest om te bezien hoe de pijn voor de landbouwsector kan worden verlicht, waarmee meer draagvlak wordt gecreëerd.

Gedeputeerde Van der Broeck vindt de toegevoegde waarde van dit rapport substantieel en vindt het voorstel zinvol om dit bij andere grootschalige projecten ook toe te passen, maar het moet wel pragmatisch blijven.

De PvdA (Heijmans) spreekt waardering uit voor het verzoek van het CDA om dit rapport te laten opstellen. De gevolgen voor de landbouwsector zijn niet gering. Daarom vormt het rapport een waardevolle aanvulling. De fractie acht het verstandig om dezelfde werkwijze ook bij volgende grootschalige projecten te volgen.

De VVD (Van Bilsen) was in eerste instantie verbaasd over het verzoek van het CDA, want er is al jaren over het project gepraat en al zoveel onderzocht. Na een gesprek met de heer Verhoijzen is de VVD het nut van een dergelijke rapportage toch in gaan zien, want door deze rapportage krijgen nu alle belangen aandacht.

D66 (Van Wageningen) constateert dat iedereen enthousiast is over het nut van de landbouweffectrapportage. D66 roept echter op te waken voor overlap van onderwerpen. De afstemming van de verschillende rapportages is daarom een aandachtspunt.

Reactie College

Gedeputeerde Van der Broeck constateert dat de commissie het verstandig vindt om de landbouweffectrapportage bij grootschalige projecten te gaan toepassen en zegt toe daartoe met een voorstel te komen.

De voorzitter constateert dat dit onderwerp voor dit moment voldoende is besproken.

De voorzitter stelt vervolgens voor het rondvraagpunt van GroenLinks op dit punt te behandelen.

GroenLinks (Brugman) licht toe dat het gebouw 'Den Schellaert' in Wanssum moet verdwijnen als gevolg van de gebiedsontwikkeling. Dit is echter een van de weinige mooie gebouwen in Wanssum. Vanuit het projectbureau is onderzocht of het gebouw kan worden behouden. Er is een werkgroep opgericht die alternatieven heeft onderzocht, waardoor bepaalde verwachtingen zijn gewekt. Nu zal binnenkort worden meegedeeld aan de inwoners van Wanssum dat het gebouw desondanks gesloopt gaat worden. Deze conclusie zal tot teleurstelling van velen zijn. De fractie vraagt of dit echt de enige oplossing is. Spreker doet de suggestie om na te gaan of er vanuit culturele gelden mogelijkheden kunnen worden gevonden.

Gedeputeerde Van der Broeck zegt dat er binnenkort een persmoment is voorzien. Voor die tijd wil hij eerst met de betrokkenen spreken. Daarna zal hij hier schriftelijke op terugkomen. **Toezegging 1966**

8.3 Mededeling portefeuillehouder

Gedeputeerde Van der Broeck meldt dat het symposium arbeidsmigranten op 9 februari 2015 plaatsvindt in theater De Maaspoort in Venlo. De Minister zal daarbij aanwezig zijn.

De gedeputeerde meldt voorts dat in het overleg op 18 december 2014 met het IPO en de Staatssecretaris is afgesproken dat op 10 januari 2015 de PAS ter inzage wordt gelegd. Eind februari loopt de inzage-termijn af. De gedeputeerde verwacht dat de PAS in april 2015 in werking kan treden. Het dossier Buitensing zal hiermee ook worden geholpen omdat er vanaf dat moment sprake is van vastgesteld beleid.

De gedeputeerde meldt voorts dat het onderzoek van de Universiteit van Maastricht naar de verplichting voor agrariërs om buitenlandse gebieden te toetsen aan Nederlandse regelgeving, in concept gereed is. De gedeputeerde zal met een voorstel komen om daar beleid van te maken. **(Toezegging)** Daarmee wordt bereikt dat Nederlandse agrariërs buitenlandse gebieden mogen toetsen aan buitenlands beleid conform dat buitenlands beleid.

8.1 G-14-035 Statenvoorstel Transitiefonds Limburgse Woningmarkt-wijziging Kadernota

Eerste termijn

De PvdA (Bosch) zegt dat iedereen er van meet af aan van overtuigd is geweest dat dit een lastig onderwerp is en dat het in Zuid-Limburg zeker niet zou gaan werken, zonder harde eisen te stellen. De fractie had niet verwacht dat er al zo snel een wijziging van het kader zou plaatsvinden. Het loslaten van het vereiste van een statiegeldregeling roept wel een vraag op. De intentie van deze maatregel was namelijk om zoveel mogelijk overcapaciteit uit de markt weg te nemen en spreker vraagt of er al zicht is op ontwikkelingen wat dit betreft.

De SP (Van Rijsbergen) had eveneens niet verwacht dat er zo snel een wijziging van de Kadernota zou volgen. De fractie vraagt of dit niet was te voorzien.

Spreker vraagt uitleg over de passage waarin staat dat gemeenten terughoudend zijn om een statiegeldregeling aan te nemen omdat zachte, kwalitatief goede plannen hiermee op achterstand komen te staan ten opzichte van harde plannen, die kwalitatief niet meer in de programmering passen.

D66 (Van Wageningen) vindt het jammer dat deze wijziging nu al moet worden doorgevoerd, want de fractie vraagt zich af of het doel zonder deze regeling ook kan worden bereikt. Het zijn vooral gemeenten die hier niet aan mee willen werken en de fractie vraagt of dat de gemeenten daarin gelijk hebben. De passage die de SP aanhaalde bevat namelijk precies het beoogde effect van de regeling.

De PVV (Hermans) is blij dat de statiegeldregeling van de baan is.

De PvdL (Bosman) informeert naar de consequenties van het schrappen van de statiegeldregeling. In het voorstel wordt gesteld dat de statiegeldregeling pas effect kan hebben als de woningmarkt weer in balans is en de gemeenten hun plancapaciteit op orde hebben. De PvdL vraagt of de gedeputeerde er zicht op heeft wanneer dit zal zijn en zo ja, of de gemeenten dan wel bereid zullen zijn de statiegeldregeling in te voeren.

De Provincie beschikt momenteel over een heel scala aan instrumenten om de woningmarkt in beweging te krijgen. Het transitiefonds, zoals het nu is ingedeeld, bevat drie compartimenten. Compartiment twee bevat het sloopfonds van tien miljoen euro en de statiegeldregeling, waar geen bedrag bij wordt genoemd. De PvdL vraagt of er financiële consequenties voor de Provincie zijn doordat de gemeenten niet mee willen werken.

Het CDA (Titulaer) is verheugd dat de gedeputeerde een stukje bureaucratie uit de regelgeving wegneemt. Het CDA streeft naar stimulering en niet naar belemmering vanwege regulering.

Gedeputeerde Koppe stelt dat dit onderwerp vanaf het begin tot veel discussie en weerstand heeft geleid. De werking van verschillende instrumenten wordt vaak moeilijk onderscheiden. De Woonverordening heeft effect op de harde planvoorraad, terwijl de statiegeldregeling alleen betrekking heeft op de zachte planvoorraad. Er is voor gekozen om eerst de harde planvoorraad te gaan saneren, waarna de harde planvoorraad die over is, kan worden afgewogen tegen de zachte plannen. Dit alles moet plaatsvinden op regionaal niveau en worden gevat in een structuurvisie.

De statiegeldregeling bevat een financiële component, welke inhoudt dat bij het vestigen van een nieuwe bouwtitel de initiatiefnemer een bedrag in het sloopfonds stort, zodat er geld beschikbaar komt om elders te slopen.

De intentie van de regeling is goed, maar wordt door de mensen niet begrepen. De Provincie is nu de enige die het sloopfonds vult, terwijl het in het belang van iedereen is.

De harde planvoorraad is nog niet op orde. Op zijn vroegst kan dit over anderhalf jaar het geval zijn. Bij het POL2014 is er alles aan gedaan om het instrumentarium zo samen te stellen dat er geen sprake is van een belemmerende werking, maar wel dat het voor iedere regio mogelijk is om die instrumenten te gebruiken die voor die regio het beste zijn, zonder dat het nadelige effecten heeft voor een andere regio. Een zorgpunt blijft de hernieuwde vulling van het sloopfonds zodra dit leeg raakt.

De PvdA (Bosch) vraagt welke concrete resultaten er inmiddels zijn bereikt.

Gedeputeerde Koppe licht toe dat de partijen bij de woontafels goed inzicht hebben gekregen in hoe ze de planvoorraad snel kunnen afbouwen. De grote winst van het proces van het afgelopen jaar is dat ie-

dereen doordrongen is van de noodzaak van sanering van de harde planvoorraad. Als dit niet was gebeurd, dan was de Provincie momenteel niet in gesprek geweest met alle belangenorganisaties om van onderop met een voorstel te komen waarmee in één keer de hele woonvoorraad wordt gesaneerd.

De PvdA (Bosch) begrijpt dat het een ingewikkeld proces is, maar het gaat ook om harde getallen. Spreker vindt dat de gedeputeerde daar inzicht in moet geven op het moment dat antwoord kan worden gegeven op de vraag hoeveel harde planvoorraad er is geschrapt en waar het zwaartepunt ligt van die geschrapte plannen. De fractie wil voorts weten op welke termijn kan worden verwacht dat de Staten een macro inzicht kan worden gegeven in de effecten voor de transitie van de woningmarkt. Het antwoord hoeft nu niet te komen maar het past wel bij het proces om daar afspraken over te maken.

Gedeputeerde Koppe vindt deze vragen terecht. Daarnaast is de toezegging gedaan om de Woonverordening te evalueren. Om de gesprekken op een goede manier te kunnen voeren, is een nieuw instrument in het leven geroepen, te weten een geografisch demografische presentatievorm van de woonmonitorgegevens. Dat instrument visualiseert de ontwikkelingen per gebied in één oogopslag maar geeft ook de status per plan weer. Dit instrument is een goed hulpmiddel tijdens de gesprekken. De cijfers tot en met 2013 ingevoerd en gemeenten hebben de gelegenheid om tot 1 maart 2015 de gegevens over 2014 aan te leveren. Dan is sprake van een actueel beeld en kunnen de gegevens dynamisch bij worden gehouden, zodat het beeld actueel blijft.

In reactie op de PvdD geeft de gedeputeerde aan, dat de verwachting bestaat dat de planvoorraad binnen twee tot vijf jaar op orde is gebracht, tenzij er van onderop voorstellen komen, waarbij alle partijen gezamenlijk bereid zijn vrijwillig de planvoorraad versneld te saneren.

De procedures rondom de structuurvisies lopen goed. In Midden-Limburg is deze reeds vastgesteld. De verwachting is dat dit in Zuid-Limburg ook gaat lukken omdat een vastgestelde structuurvisie voorwaarde is om gebruik te kunnen maken van allerlei provinciale subsidieregelingen. Het niet vaststellen van de structuurvisie heeft voor de Provincie geen financiële consequenties, maar wél voor de gemeenten en woningcorporaties.

Tweede termijn

De PvdD (Bosman) constateert dat bij het overleg over de transitie van de woningmarkt alle partijen zijn betrokken. De PvdD vraagt of ook de hypotheekverstrekkers zijn betrokken.

Gedeputeerde Koppe antwoordt bevestigend.

Conclusie: De commissie adviseert in meerderheid het voorstel als hamerstuk door te geleiden naar de Statenvergadering van 6 februari 2015.

De VVD (Meerts) maakt wat dit betreft een voorbehoud aangezien de fractiedeskundige ten aanzien van dit onderwerp afwezig is.

8.4 Rondvraag

De aangekondigde vraag van GroenLinks is aan het slot van agendapunt 8.2 aan de orde gesteld.

9. Lijst ingekomen stukken

9.1 Ingekomen stukken

Conclusie: De lijst met ingekomen stukken wordt vastgesteld.

9.2 Bespreekstukken

Conclusie: De lijst met bespreekstukken wordt voor kennisgeving aangenomen.

10. Sluiting

De voorzitter dankt de aanwezigen voor hun inbreng en sluit de vergadering om 17:20 uur.

Vastgesteld in de vergadering van de Ad hoc commissie van 24-4-2015.

De commissiegriffier,

De voorzitter,

C. Dreezen

C. Brugman



Statencommissie

Ruimte, Infrastructuur en Financien (RIF)

VOORLOPIGE AGENDA

voor de vergadering van 9 januari 2015, aanvang 09:00 uur

Locatie: Veldekezaal

- 1 Opening, mededelingen voorzitter, inventarisatie rondvraag/mondelinge mededelingen portefeuillehouder en vaststelling agenda**

- 2 Spreekrecht externen**

Document: Spelregels spreekrecht externen

- 3 Verslag**

Behandelvoorstel commissie:

Kennisnemen van het concept-verslag van de vergadering van 20 en 21-11-2014.

Eventuele opmerkingen graag per e-mail doorgeven aan de commissiegriffier

lgm.droog@prvlimburg.nl.

Document: Concept-verslag RIF 20 en 21-11-2014

- 4 Overzicht Moties, Initiatiefvoorstellen en Toezeggingen**

Behandelvoorstel commissie:

Kennisnemen van de MIT-lijst en de voorstellen van de voorzitter overnemen.

Eventuele opmerkingen doorgeven aan de commissiegriffier lgm.droog@prvlimburg.nl.

Document: MIT-lijst RIF 9-1-2014 t.b.v. bundel

- 5 Voorraadagenda**

Behandelvoorstel commissie:

Kennisnemen van de voorraadagenda. Eventuele opmerkingen doorgeven aan de commissiegriffier lgm.droog@prvlimburg.nl.

Document: Voorraadagenda

- 5.1 Input commissie RIF overdrachtdocument.**

Toelichting commissie:

Ten behoeve van de nieuwe Staten voor de Statenperiode 2015-2019 wordt er een overdrachtdocument opgesteld. Net als in 2011 wordt dit document opgemaakt met als doel enige continuïteit te waarborgen bij de overgang van de huidige naar de nieuwe Statenperiode. Hierin worden de ervaringen opgenomen uit de huidige periode, ten dienste van de volgende Statenperiode 2015-2019.

U kunt er voor kiezen om uw inbreng alsvast per e-mail toe te zenden aan de commissiegriffier (lgm.droog@prvlimburg.nl). Wanneer u dit voor 5 januari 2015 doet dan kan de commissie geïnformeerd worden over de ingebrachte adviezen via de nazending.

Behandelvoorstel commissie:

In 1 ronde input te geven voor het overdrachtdocument. Geplande behandelduur 20 minuten.

Document: Input voor overdrachtdocument nieuwe Staten, memo Griffie van 19 december 2014

6 FINANCIËN

6.1 **P-14-019 Gewijzigd Statenvoorstel inzake Rapport Zuidelijke Rekenkamer (ZRK) De provincie Limburg als lerende organisatie.**

Toelichting commissie:

Naar aanleiding van de behandeling van onderliggend Statenvoorstel in de vergadering van de commissie RIF van 20 november jl. en de afconcludering dat het voorstel teruggetrokken wordt is het besproken in de vergadering van het Presidium van 30 november jl. Het Presidium heeft aangegeven dat, conform gemaakte afspraken in PS over conclusies en aanbevelingen van de ZRK, deze via een Statenvoorstel ter besluitvorming worden ingebracht in PS. Het doel van het Statenvoorstel is PS te laten besluiten om de aanbevelingen van de ZRK (eventueel gewijzigd) over te nemen, zodat deze opgevolgd zullen worden. Het Statenvoorstel is gewijzigd conform het geen besproken is in de vergadering van de commissie RIF.

Behandelvoorstel commissie:

Kennisnemen van de wijzigingen in het Gewijzigd Statenvoorstel, waarbij u tevens gewezen wordt op de toezeggingen die gedeputeerde Koppe heeft gedaan in de vergadering van uw commissie van 20 november jl. (toezeggingen 1911-1912-1913-1914).

De behandeling spitst zich toe op het gewijzigde voorstel en zal plaatsvinden in 1 termijn. Geplande behandelduur 20 minuten.

Document: P-14-019 Gewijzigd Statenvoorstel Griffie inzake ZRK-rapport 'De provincie als lerende organisatie' (2014-71979)

6.2 **G-14-036 Statenvoorstel Hybride geldlening Nederlandse Waterschapsbank N.V.**

Toelichting commissie:

Overeenkomstig artikel 13, vierde lid van de Financiële Verordening provincie Limburg 2012, informeren GS PS vooraf bij het verstrekken van een financiering vanuit de publieke taak indien de financiering groter is dan € 1 miljoen en nemen pas een besluit nadat PS in de gelegenheid zijn gesteld hun wensen en bedenkingen kenbaar te maken.

Behandelvoorstel commissie:

Behandeling vindt plaats in 2 termijnen (eerste termijn 2 minuten per fractie). Geplande behandelduur 45 minuten.

Document: G-14-036 Statenvoorstel Hybride geldlening Nederlandse Waterschapsbank N.V., brief GS van 16-12-2014 (2014-73150)

6.3 **Mededeling portefeuillehouder**

6.3.1 **Mededeling portefeuillehouder RIF-Koopmans inzake verstrekte financiering Toverland, brief GS van 16-12-2014 (2014-73507)**

Behandelvoorstel commissie:

Kennisnemen van de mededeling portefeuillehouder inzake verstrekte financiering Toverland.

Document: Mededeling portefeuillehouder RIF-Koopmans inzake verstrekte financiering Toverland, brief GS van 16-12-2014 (2014-73507)

6.4 **Rondvraag**

7 INFRASTRUCTUUR

7.1 **P-14-024 Statenvoorstel Controlecommissie inzake Toetsing en vaststelling (gewijzigde) Basisrapportage Groot Project OV**

Toelichting commissie:

PS hebben in hun vergadering van 4-7-2014 besloten het totaalpakket aan OV-projecten (12 in totaal) aan te wijzen als groot project OV. Hierop is de (gewijzigde) Basisrapportage Groot Project OV opgesteld en besproken in de vergadering van de Controlecommissie van 16-10-2014. De Controlecommissie is, conform de Regeling Grote Projecten 2013 (RGP 2013), belast met de controletechnische toetsing van de (gewijzigde) Basisrapportage.

In de Statencommissie RIF vindt de inhoudelijke behandeling van de Voortgangsrapportage van GS plaats.

Op verzoek van de VVD-fractie is de brief inzake de Tram Vlaanderen-Maastricht aan de agenda toegevoegd. De VVD wil graag van GS meer weten over de actuele stand van zaken, problemen en mogelijke alternatieven.

Op verzoek van gedeputeerde Van der Broeck is het document Voortgang aanpak Maaslijn (spoorlijn Roermond-Nijmegen) toegevoegd aan dit agendapunt.

Behandelvoorstel commissie:

Uw commissie wordt verzocht het Statenvoorstel inzake Basisrapportage Groot Project OV te bespreken en daarna door te leiden naar de vergadering van PS op 6-2-2015.

Het Statenvoorstel wordt besproken in 2 termijnen, geplande behandelduur 90 minuten (eerste termijn 3 minuten per fractie).

Document: Basisrapportage Groot Project OV, brief GS van 25-11-2014 (2014-67555)

Document: Tram Vlaanderen-Maastricht (TVM), brief GS van 25-11-2014 (2014-67538)

Document: Voortgang aanpak Maaslijn (spoorlijn Roermond-Nijmegen), brief GS van 4-11-2014 (2014-61791)

Document: P-14-024 Statenvoorstel Controlecommissie inzake Toetsing en vaststelling (gewijzigde) Basisrapportage Groot Project OV van 16-12-2014 (2014-72702)

7.2 **Uitvoeringsprogramma Fiets**

Toelichting commissie:

De fractie van GroenLinks (Brugman) heeft verzocht om agendering van het Uitvoeringsprogramma Fiets. Ondanks de campagne om Limburg te promoten in het land hebben we met regelmaat last van files rondom kernen en campussen. Veel projecten moeten worden aangepakt door de hele provincie heen voor verbeteringen van bestaande fietspaden, fietsroutes, school-thuisroutes etc. Onduidelijk is welke trajecten in uitvoering worden gebracht. In het kader van een warme en overzichtelijke overdracht aan de volgende Staten wil GroenLinks de kwestie bespreken om alvast voor 2015 alle mogelijke kansen op dit vlak te grijpen.

Behandelvoorstel commissie:

Commissielid Brugman wordt gevraagd een korte toelichting te geven op de agendering van het Uitvoeringsprogramma Fiets, waarna uw commissie gelegenheid krijgt om te reageren.

Behandeling vindt plaats in 1 termijn. Geplande behandelduur 45 minuten (3 minuten per fractie).

Document: Uitvoeringsprogramma Fiets, brief GS van 16-9-2014 (2014-52171)

7.3 **Q2 2014 Voortgangsrapportage Buitenring Parkstad Limburg 2de kwartaal 2014.**

Toelichting commissie:

Tijdens de vergadering van PS van 7 november jl. heeft D66 (Van Wageningen) verzocht de voortgangsrapportage van de Buitenring Parkstad Limburg 2e kwartaal 2014 te agenderen voor de vergadering van de commissie RIF. Reden voor de agendering is dat dit de laatste mogelijkheid is om voor de verkiezingen wat dieper op de inhoud in te gaan.

Ondertussen is ook de 3 voortgangsrapportage door GS vastgesteld en ook deze is aan de vergadering gekoppeld. Tevens treft u 2 informerende stukken van de Controlecommissie aan welke de globale controletechnische toets betreffen van beide voortgangsrapportages.

Behandelvoorstel commissie:

De heer Van Wageningen wordt gevraagd een toelichting te geven op zijn verzoek tot agendering van het onderwerp, waarna uw commissie gevraagd wordt om inbreng op de rapporten.

Behandeling vindt plaats in 1 termijn. Geplande behandelduur 75 minuten (3 minuten per fractie).

Document: Voortgangsrapportage Buitenring Parkstad Limburg tweede kwartaal 2014, brief GS van 30-9-2014 (2014-53788)

Document: Globale toets Voortgangsrapportage Buitenring provincie Limburg 2e kwartaal 2014 (VGR kw 2 2014) aan Regeling Grote Projecten 2013 (RGP 2013), brief Controlecommissie van 16-10-2014 (2014-57575)

Document: Aangepaste overzichtstabel Q2-2014 Voortgangsrapportage Buitenring Parkstad Limburg 2e kwartaal 2014 (2014-67206)

Document: Voorgenomen proces Controlecommissie aangaande de globale toetsing van de Voortgangsrapportage BPL 2e en 3e kwartaal 2014 aan de RGP 2013, brief Controlecommissie van 9-12-2014 (2014-70782)

Document: Q3 2014 Voortgangsrapportage Buitenring Parkstad Limburg 3e kwartaal 2014, brief GS van 2-12-2014 (2014-71614)

Document: Globale controletechnische toets Voortgangsrapportage Buitenring provincie Limburg 3e kwartaal 2014 (VGR kw 3 2014) aan Regeling Grote Projecten 2013, brief Controlecommissie van 16-12-2014 (2014-72691)

7.4 Presentatie STAR (Smart Traffic Accident Reporting), nieuwe ongevallenregistratie van verkeersongevallen.

Toelichting commissie:

Als reactie op de onder-registratie van verkeersongevallen, hebben politie, de bond der verzekeraars en de ontwikkelaar in verkeersveiligheidssoftware VIA, het zogeheten STAR initiatief opgestart.

STAR staat voor Smart Traffic Accident Reporting, een innovatieve samenwerking gericht op een efficiënte ongevallenregistratie voor een betrouwbare ongevallenanalyse. Met STAR wordt beoogd dat betrokkenen bij een verkeersongeval zelf basisgegevens over het voorval op eenduidige wijze registreren om een betrouwbare ongevalsanalyse mogelijk te maken. Hiervoor staat primair de app en de website MobielSchadeMelden ter beschikking. Deze site en app zorgen voor een veel gerichtere data inwinning dan nu het geval is. Juist door de drempel van registreren te verlagen, hoopt men ook meer inzicht te krijgen in ongevallen waar fietsers bij betrokken zijn of ongevallen zonder letsel. Tevens worden de gegevens van de verzekeraars beschikbaar.

Data die worden verzameld via mobielschademelden komen terecht in BRON. BRON is de ongevallendatabase van Rijkswaterstaat en zodoende openbaar en voor iedereen toegankelijk. Alle wegbeheerders hebben toegang tot de BRON data en kunnen daarmee hun eigen analyses maken.

Behandelvoorstel commissie:

Kennisnemen van hetgeen gepresenteerd wordt. Na de presentatie is er gelegenheid tot het stellen van vragen.

7.5 Inventarisatie infrastructurele projecten ter bevordering van de verkeersveiligheid (M622 en T1803)

Toelichting commissie:

Gedeputeerde Koppe heeft verzocht bijgevoegd informerend stuk inzake verkeersveiligheid te bespreken met uw commissie. Aan dit agendapunt is tevens toegevoegd om te betrekken bij de bespreking het Beleidsplan verkeersveiligheid en het uitvoeringsprogramma verkeersveiligheid 2015-2017.

Behandelaanbod commissie:

Besprekingsstuk wordt behandeld in 1 termijn (per fractie 3 minuten). Geplande behandelduur 60 minuten.

Document: Inventarisatie infrastructurele projecten ter bevordering van de verkeersveiligheid (T1803, M 622), brief GS van 16-12-2014 (2014-73149)

Document: Beleidsplan verkeersveiligheid en uitvoeringsprogramma verkeersveiligheid 2015-2017, brief GS van 16-12-2014 (2014-73631)

7.6 Comfortverlichting fietspaden.

Toelichting commissie:

Gedeputeerde Koppe heeft verzocht de informerende nota over comfortverlichting van fietspaden met u te bespreken.

Behandelaanbod commissie:

Behandeling vindt plaats in 1 termijn (per fractie 2 minuten). Geplande duur behandeling 45 minuten.

Document: Comfortverlichting fietspaden, brief GS van 16-12-2014 (2014-73772)

7.7 Knelpunten landbouwverkeer (M619)

Toelichting commissie:

Met deze informerende nota worden afgedaan de motie 619 en de toezeggingen 1871 en 1916. Tijdens de behandeling van het Statenvoorstel POL2014 op 12 december jl. is toezegging 1946 gedaan. Deze toezegging zal in de loop van 2015 uitvoering krijgen. Gedeputeerde Koppe heeft verzocht deze nota te agenderen om nader op de genoemde aspecten in de nota in te gaan.

Behandelaanbod commissie:

Besprekingsstuk wordt behandeld in 1 termijn (per fractie 3 minuten). Geplande behandelduur 60 minuten.

Document: Knelpunten landbouwverkeer (M 619), brief GS van 18-12-2014 (2014-73607)

7.8 Mededeling portefeuillehouder

7.9 Rondvraag

8 RUIMTE

8.1 G-14-035 Statenvoorstel Transitiefonds Limburgse Woningmarkt-wijziging kadernota

Toelichting commissie:

Op 7 februari 2014 hebben PS de kadernota Transitiefonds Limburgse Woningmarkt vastgesteld. Het voorliggende Statenvoorstel behelst het schrappen van de vereisten van een statiegeldregeling om de subsidieregeling Sloop en Onttrekkingen Transitiefonds Limburgse Woningmarkt te activeren. In de praktijk blijken gemeenten terughoudend te zijn om een regionale statiegeldregeling vast te stellen.

Behandelvoorstel commissie:

U wordt verzocht in te stemmen met de wijziging in de Kadernota Transitiefonds Limburgse Woningmarkt.

Behandeling vindt plaats in 2 termijnen (eerste termijn 2 minuten per fractie). Geplande behandelduur 45 minuten.

Document: G-14-035 Statenvoorstel Transitiefonds Limburgse Woningmarkt-wijziging kadernota, brief GS van 16-12-2014 (2014-73157)

8.2 Mededeling portefeuillehouder

8.3 Rondvraag

9 Lijst ingekomen stukken

Toelichting commissie:

Voor kennisgeving aannemen.

9.1 Ingekomen stukken

Toelichting commissie:

U kunt tot woensdag 17-12-2014 een gemotiveerd verzoek indienen voor agendering van een ingekomen stuk via staten@prvlimburg.nl

67964: om u aan te melden voor het aanbidding van de adviezen over rijksvastgoed op 15 december open het bijgevoegde document en klik op de link.

72879: Indien u deze nieuwsbrief wilt blijven ontvangen kunt u dit doorgeven via presse@aw.de.

Attendering op digitale brochure Het Limburgse Openbaar Vervoer in Cijfers 2013, brief gedeputeerde Van der Broeck van 15-12-2014 (2014-72347)

Landbouw effectrapport Ooijen-Wanssum, brief gedeputeerde Van der Broeck van 17-12-2014 (2014-73067)

Voortgangsbericht programma ontwikkeling Maasvallei, brief GS van 16-12-2014 (2014-73153)

Document: Afschrift brief GS van 8-7-2014 over N280 gericht aan de gemeente Leudal, brief GS van 13-11-2014 (2014-63898)

Document: Aanbesteding concessie openbaar vervoer Limburg, stand van zaken, brief gedeputeerde Van der Broeck van 14-11-2014 (2014-64231)

Document: Herziening Subsidieregeling Inrichting Landelijk Gebied, hoofdstuk Landbouw, brief GS van 17-11-2014 (2014-64596)

Document: Afschrift brief ROL over kaartautomaten, e-mail Reizigersoverleg Limburg van 17-11-2014 (2014-64885)

Document: Uitnodiging Versnel beekherstel, natuurlijk aan de slag! Op 7-1-2015, e-mail officemanager STOWA van 17-11-2014 (2014-65059)

Document: Status beleid volkshuisvesting i.c. T1419 evaluatie van effecten van de inzet van de verordening Wonen Zuid-Limburg, en verkenningproces reductie plancapaciteit, brief GS van 18-11-2014 (2014-65239)

Document: Herinnering uitnodiging Symposium Is het OV Europaproof op 27-11-2014, e-mail voorzitters Rocov Limburg, Rocov Gelderland en Reizigersoverleg Brabant van 17-11-2014 (2014-64882)

Document: Toezegging 1607, brief van GS van 18-11-2014 (2014-65767)

Document: Advies Tussen betalen en bepalen, publieke bekostiging van maatschappelijk initiatief, brief Raad voor de financiële verhoudingen van 13-11-2014 (2014-65370)

Document: Visiedocument Verkeers- en Vervoersmanagementplan Limburg 2014-2019, brief GS van 25-11-2014 (2014-66784)

Document: Kosten en werkzaamheden provinciale projecten (Motie 536 gewijzigd Heemels c.s. inzake kostenvermelding provinciale projecten), brief GS van 25-11-2014 (2014-67553)

Document: Gemeentebesturen maskeren grote tekorten in hun begrotingen 2015, e-mail

R.M. Brockhus van 27-11-2014 (2014-67963)

Document: Uitnodiging presentatie adviezen Vrijkomend vastgoed en Rijksvastgoed in beweging op 15-12-2014, e-mail Raad leefomgeving en infrastructuur en College Rijksadviseurs van 27-11-2014 (2014-67964)

Document: Document met link om u aan te melden voor de adviezen van Rli en CRa over rijksvastgoed op 15 december 2014

Document: Jaar van de senioren van het Regionaal Orgaan Verkeersveiligheid Limburg (ROVL), brief GS van 2-12-2014 (2014-69336)

Document: Achtergestelde lening Atrium MC, brief GS van 2-12-2014 (2014-69334)

Document: Voortgang uitvoeringsprogramma arbeidsmigranten en aankondiging symposium arbeidsmigranten op 9-02-2015, brief GS van 2-12-2014 (2014-69329)

Document: De overheid is uw beste vriend de casus Kollumerland over windmolens, e-mail W. Vogelesang van 2-12-2014 (2014-69511)

Document: Volledig gewijzigde ontwerp N280, e-mail M. Hagens van 3-12-2014 (2014-69717)

Document: Reminders presentatie adviezen Vrijkomend rijksvastgoed en Rijksvastgoed in beweging, e-mail Raad voor de leefomgeving en infrastructuur en College van Rijksadviseurs van 4-12-2014 (2014-69784)

Document: Opvatting Ronduit Open met betrekking tot N280, e-mail M. Wagemans Raadslid Ronduit Open van 4-12-2014 (2014-69782)

Document: Het volledig gewijzigde ontwerp N280, e-mail P. Berghs van 1-12-2014 (2014-70016)

Document: Afschrift brief inzake bestemmingsplan Kerkrade Oost III, brief GS van 2-12-2014 (2014-70584)

Document: Wijziging Wet gemeenschappelijke regelingen per 1-1-2015, brief Minister van BZK van 5-12-2014 (2014-70683)

Document: Voortgang rond Motie 512 inzake aansporing Rijk vanwege OV-concessieverlening Limburg, brief GS van 9-12-2014 (2014-70379)

Document: Programma symposium Versnel Beekherstel. Natuurlijk aan de slag! op 7-1-2015, e-mail STOWA van 10-12-2014 (2014-71606)

Document: Bebouwing nabij Kasteel Strijthagen, e-mail A. Palmen van 6-12-2014 (2014-71595)

Document: Begrotingsapp n.a.v. toezegging 1873, brief GS van 11-12-2014 (2014-71671)

Document: Bepaling toezichtvorm begroting 2015 Limburgse gemeenten, brief GS van 9-11-2014 (2014-71616)

Document: Nota's t.b.v. Besluitvorming Natuur- en Fauna in provincie Limburg, e-mail Stichting Ganzenbescherming Nederland van 11-12-2014 (2014-71872)

Document: Advies Nationaal investeren in lokaal veiligheidsbeleid, brief Raad voor het openbaar bestuur van 11-12-2014 (2014-71927)

Document: Financieel toezicht, vorm en bevindingen 2015, brief Ministerie van BZK van 12-12-2014 (2014-72149)

Document: Open brief Europees geld A67, e-mail Raadslid Houba VVD Venlo en Manders PvdA Venlo van 12-12-2014 (2014-71974)

Document: Verzoek tot handhaven veiligheid fietspad-viaduct tussen Amstenrade en Hoensbroek over de gepland Buitenring, e-mail voorzitter Actiecomite 't Hofke van 12-12-2014 (2014-71979)

Document: P-14-019 Gewijzigd Statenvoorstel Griffie inzake ZRK-rapport 'De provincie als lerende organisatie' (2014-71979)

9.2 Bespreekstukken

Toelichting commissie:

Bespreekstukken voor de vergadering van 20-11-2014:

- 65763: betrokken bij agendapunt G-14-025 Statenvoorstel inzake Verordening Stimuleringsregelingen Levensloopbestendigheid Transitie Limburgse Woningmarkt.

Bespreekstukken voor de vergadering van 21-11-2014:

- 64207, 64250, 64697, 65060, 65787 65748, 64201, 65988 66275 en 71609: betrokken bij agendapunt G-14-028 Statenvoorstel inzake Nota van zienswijzen POL2014,

Omgevingsverordening 2014 en Provinciaal verkeers- en vervoersprogramma 2014.

- 64475: betrokken bij agendapunt brief van portefeuillehouder Van der Broeck inzake Programmatische Aanpak Stikstof op 21-11-2014.

Besprekstukken voor de Statenvergadering van 12-12-2014:

- 67461: betrokken bij agendapunt G-14-027 Statenvoorstel Legesverordening 2015 met bijbehorende tarieventabel 2015 en Grondwater belastingverordening 2015

- 67783, 71277 en 72136: betrokken bij agendapunt G-14-028 Statenvoorstel Nota van Zienswijzen POL2014

Besprekstuk voor de vergadering van 09-01-2015:

- 67206 en 70782: betrokken bij agendapunt Q2 2014 Voortgangsrapportage Buitenring Parkstad Limburg 2de kwartaal 2014

Besprekstuk voor de vergadering van 09-01-2015:

- 67555 en 67538: betrokken bij agendapunt Statenvoorstel Basisrapportage Groot Project OV

- 73163: betrokken bij agendapunt Knelpunten landbouwverkeer (M 619)

Inventarisatie infrastructurele projecten ter bevordering van de verkeersveiligheid (T1803, M 622), brief GS van 16-12-2014 (2014-73149)

Document: POL2014, reactie op onderdeel Wonen, brief Midden-Limburgse gemeenten van 13-11-2014 (2014-64207)

Document: POL2014, reactie op onderdeel Wonen, Kantoren en omgeving Centrale Zandwinning Weert (CZW), e-mail gemeente Weert van 13-11-2014 (2014-64250)

Document: POL2014, reactie op onderdeel Natuur, e-mail Milieufederatie van 17-11-2014 (2014-64697)

Document: POL2014, reactie op onderdeel Natuur, e-mail Kuypers Kessel van 17-11-2014 (2014-65060)

Document: Aanvullingen en correcties nota van zienswijzen POL2014, brief GS van 18-11-2014 (2014-65787)

Document: Notitie Provinciaal Verkeer en vervoersplan, e-mail van LLTB

Belangenbehartiging namens LLTB, Cumela, Fietzersbaond en Milieufederatie van 19-11-2014 (2014-65748)

Document: POL2014, reactie op onderdeel Wonen, e-mail gemeente Weert namens de Midden-Limburgse gemeenten van 13-11-2014 (2014-64201)

Document: Reactie Roermond op POL 2014, e-mail van gemeente Roermond van 19-11-2014 (2014-65988)

Document: Operationalisering Transitiefonds Limburgse Woningmarkt, brief van GS van 18-11-2014 (2014-65763)

Document: Beleidsstudie Beoordeling Programmatische Aanpak Stikstof, brief van Planbureau voor de Leefomgeving van 7-11-2014 (2014-64475)

Document: Reactie Roermond op POL 2014, e-mail van gemeente Roermond van 19-11-2014 (2014-66275)

Document: Aangepaste overzichtstabel Q2-2014 Voortgangsrapportage Buitenring Parkstad Limburg 2e kwartaal 2014 (2014-67206)

Document: Kostendekkendheidsonderzoek leges Provincie Limburg (toezegging 1898), Rapport ANG Connecties van 20 oktober 2014 (2014-67461)

Document: Basisrapportage Groot Project OV, brief GS van 25-11-2014 (2014-67555)

Document: Reservering Graetheide en de Lexhy als bedrijfterrein, e-mail voorzitter Graetheidecomité van 4-12-2014 (2014-69783)

Document: Voorgenomen proces Controlecommissie aangaande de globale toetsing van de Voortgangsrapportage BPL 2e en 3e kwartaal 2014 aan de RGP 2013, brief Controlecommissie van 9-12-2014 (2014-70782)

Document: Brandbrief POL 2014, e-mail Remie Fiscaal Juridisch Adviesbureau LLP van 10-12-2014 (2014-71277)

Document: Doorgaande functie N280 en het Statenvoorstel POL2014, e-mail burgemeester en wethouders vane Leudal van 10-12-2014 (2014-71609)

Document: Tram Vlaanderen-Maastricht (TVM), brief GS van 25-11-2014 (2014-67538)

Document: Bouwen van appartementen-woningen voor senioren inzake POL2014, brief

Partij Groot-Eijsden-Margraten van 8-12-2014 (2014-72136)

10 Sluiting



Statencommissie

Ruimte, Infrastructuur en Financien (RIF)

VOORLOPIGE AGENDA (t.b.v. nazending)

voor de vergadering van 9 januari 2015, aanvang 09:00 uur

Locatie: Veldekezaal

- 09:00 **1 Opening, mededelingen voorzitter, inventarisatie rondvraag/mondelinge mededelingen
 portefeuillehouder en vaststelling agenda**

Document: Voorlopige agenda RIF 9-1-2015 t.b.v. bundel
Document: Voorlopige agenda RIF 9-1-2015 t.b.v. nazending

- 2 Spreekrecht externen**

Document: Spelregels spreekrecht externen

- 3 Verslag**

Behandelvoorstel commissie:
Kennismaken van het concept-verslag van de vergadering van 20 en 21-11-2014.
Eventuele opmerkingen graag per e-mail doorgeven aan de commissiegriffier
lgm.droog@prvlimburg.nl.

Document: Concept-verslag RIF 20 en 21-11-2014

- 4 Overzicht Moties, Initiatiefvoorstellen en Toezeggingen**

Behandelvoorstel commissie:
Kennismaken van de MIT-lijst en de voorstellen van de voorzitter overnemen.
Eventuele opmerkingen doorgeven aan de commissiegriffier lgm.droog@prvlimburg.nl.

Document: MIT-lijst RIF 9-1-2014 t.b.v. bundel

- 5 Voorraadagenda**

Behandelvoorstel commissie:
Kennismaken van de voorraadagenda. Eventuele opmerkingen doorgeven aan de
commissiegriffier lgm.droog@prvlimburg.nl.

Document: Voorraadagenda

- 5.1 Input commissie RIF overdrachtdocument.**

Toelichting commissie:
Ten behoeve van de nieuwe Staten voor de Statenperiode 2015-2019 wordt er een
overdrachtdocument opgesteld. Net als in 2011 wordt dit document opgemaakt met als doel
enige continuïteit te waarborgen bij de overgang van de huidige naar de nieuwe
Statenperiode. Hierin worden de ervaringen opgenomen uit de huidige periode, ten dienste
van de volgende Statenperiode 2015-2019.
U kunt er voor kiezen om uw inbreng alvast per e-mail toe te zenden aan de commissiegriffier
(lgm.droog@prvlimburg.nl). Wanneer u dit voor 5 januari 2015 doet dan kan de commissie
geïnformeerd worden over de ingebrachte adviezen via de nazending.

Behandelvoorstel commissie:
In 1 ronde input te geven voor het overdrachtdocument. Geplande behandelduur 20 minuten.

Document: Input voor overdrachtdocument nieuwe Staten, memo Griffie van 19 december
2014

6 FINANCIËN

- 9:30 **6.1 P-14-019 Gewijzigd Statenvoorstel inzake Rapport Zuidelijke Rekenkamer (ZRK) De provincie Limburg als lerende organisatie.**
 Toelichting commissie:
 Naar aanleiding van de behandeling van onderliggend Statenvoorstel in de vergadering van de commissie RIF van 20 november jl. en de afconcludering dat het voorstel teruggetrokken wordt is het besproken in de vergadering van het Presidium van 30 november jl. Het Presidium heeft aangegeven dat, conform gemaakte afspraken in PS over conclusies en aanbevelingen van de ZRK, deze via een Statenvoorstel ter besluitvorming worden ingebracht in PS. Het doel van het Statenvoorstel is PS te laten besluiten om de aanbevelingen van de ZRK (eventueel gewijzigd) over te nemen, zodat deze opgevolgd zullen worden. Het Statenvoorstel is gewijzigd conform het geen besproken is in de vergadering van de commissie RIF.

 Behandelvoorstel commissie:
 Kennisnemen van de wijzigingen in het Gewijzigd Statenvoorstel, waarbij u tevens gewezen wordt op de toezeggingen die gedeputeerde Koppe heeft gedaan in de vergadering van uw commissie van 20 november jl. (toezeggingen 1911-1912-1913-1914).
 De behandeling spitst zich toe op het gewijzigde voorstel en zal plaatsvinden in 1 termijn.
 Geplande behandelduur 20 minuten.

 Document: P-14-019 Gewijzigd Statenvoorstel Griffie inzake ZRK-rapport 'De provincie als lerende organisatie' (2014-71979)
- 9:50 **6.2 G-14-036 Statenvoorstel Hybride geldlening Nederlandse Waterschapsbank N.V.**
 Toelichting commissie:
 Overeenkomstig artikel 13, vierde lid van de Financiële Verordening provincie Limburg 2012, informeren GS PS vooraf bij het verstrekken van een financiering vanuit de publieke taak indien de financiering groter is dan € 1 miljoen en nemen pas een besluit nadat PS in de gelegenheid zijn gesteld hun wensen en bedenkingen kenbaar te maken.

 Behandelvoorstel commissie:
 Behandeling vindt plaats in 2 termijnen (eerste termijn 2 minuten per fractie). Geplande behandelduur 45 minuten.

 Document: G-14-036 Statenvoorstel Hybride geldlening Nederlandse Waterschapsbank N.V., brief GS van 16-12-2014 (2014-73150)
- 6.3 Mededeling portefeuillehouder**
- 6.4 Rondvraag**
- 7 INFRASTRUCTUUR**

10:40 7.1

Q2 2014 Voortgangsrapportage Buitenring Parkstad Limburg 2de kwartaal 2014.

Toelichting commissie:

Tijdens de vergadering van PS van 7 november jl. heeft D66 (Van Wageningen) verzocht de voortgangsrapportage van de Buitenring Parkstad Limburg 2e kwartaal 2014 te agenderen voor de vergadering van de commissie RIF. Reden voor de agendering is dat dit de laatste mogelijkheid is om voor de verkiezingen wat dieper op de inhoud in te gaan.

Ondertussen is ook de 3 voortgangsrapportage door GS vastgesteld en ook deze is aan de vergadering gekoppeld. Tevens treft u 2 informerende stukken van de Controlecommissie aan welke de globale controletechnische toets betreffen van beide voortgangsrapportages.

Behandelvoorstel commissie:

De heer Van Wageningen wordt gevraagd een toelichting te geven op zijn verzoek tot agendering van het onderwerp, waarna uw commissie gevraagd wordt om inbreng op de rapporten.

Behandeling vindt plaats in 1 termijn. Geplande behandelduur 75 minuten (3 minuten per fractie).

Document: Voortgangsrapportage Buitenring Parkstad Limburg tweede kwartaal 2014, brief GS van 30-9-2014 (2014-53788)

Document: Globale toets Voortgangsrapportage Buitenring provincie Limburg 2e kwartaal 2014 (VGR kw 2 2014) aan Regeling Grote Projecten 2013 (RGP 2013), brief Controlecommissie van 16-10-2014 (2014-57575)

Document: Aangepaste overzichtstabel Q2-2014 Voortgangsrapportage Buitenring Parkstad Limburg 2e kwartaal 2014 (2014-67206)

Document: Voorgenomen proces Controlecommissie aangaande de globale toetsing van de Voortgangsrapportage BPL 2e en 3e kwartaal 2014 aan de RGP 2013, brief Controlecommissie van 9-12-2014 (2014-70782)

Document: Q3 2014 Voortgangsrapportage Buitenring Parkstad Limburg 3e kwartaal 2014, brief GS van 2-12-2014 (2014-71614)

Document: Globale controletechnische toets Voortgangsrapportage Buitenring provincie Limburg 3e kwartaal 2014 (VGR kw 3 2014) aan Regeling Grote Projecten 2013, brief Controlecommissie van 16-12-2014 (2014-72691)

11:00 7.2

Presentatie STAR (Smart Traffic Accident Reporting), nieuwe ongevalregistratie van verkeersongevallen.

Toelichting commissie:

Als reactie op de onder-registratie van verkeersongevallen, hebben politie, de bond der verzekeraars en de ontwikkelaar in verkeersveiligheidssoftware VIA, het zogeheten STAR initiatief opgestart.

STAR staat voor Smart Traffic Accident Reporting, een innovatieve samenwerking gericht op een efficiënte ongevalregistratie voor een betrouwbare ongevalanalyse. Met STAR wordt beoogd dat betrokkenen bij een verkeersongeval zelf basisgegevens over het voorval op eenduidige wijze registreren om een betrouwbare ongevalsanalyse mogelijk te maken. Hiervoor staat primair de app en de website MobielSchadeMelden ter beschikking. Deze site en app zorgen voor een veel gerichtere data inwinning dan nu het geval is. Juist door de drempel van registreren te verlagen, hoopt men ook meer inzicht te krijgen in ongevallen waar fietsers bij betrokken zijn of ongevallen zonder letsel. Tevens worden de gegevens van de verzekeraars beschikbaar.

Data die worden verzameld via mobielSchadeMelden komen terecht in BRON. BRON is de ongevaldatabase van Rijkswaterstaat en zodoende openbaar en voor iedereen toegankelijk. Alle wegbeheerders hebben toegang tot de BRON data en kunnen daarmee hun eigen analyses maken.

Behandelvoorstel commissie:

Kennismaken van hetgeen gepresenteerd wordt. Na de presentatie is er gelegenheid tot het stellen van vragen.

- 11:20 **7.3 Inventarisatie infrastructurele projecten ter bevordering van de verkeersveiligheid (M622 en T1803)**
 Toelichting commissie:
 Gedeputeerde Koppe heeft verzocht bijgevoegd informerend stuk inzake verkeersveiligheid te bespreken met uw commissie. Aan dit agendapunt is tevens toegevoegd om te betrekken bij de bespreking het Beleidsplan verkeersveiligheid en het uitvoeringsprogramma verkeersveiligheid 2015-2017.
- Behandelvoorstel commissie:
 Bespreekstuk wordt behandeld in 1 termijn (per fractie 3 minuten). Geplande behandelduur 60 minuten.
- Document: Inventarisatie infrastructurele projecten ter bevordering van de verkeersveiligheid (T1803, M 622), brief GS van 16-12-2014 (2014-73149)
 Document: Beleidsplan verkeersveiligheid en uitvoeringsprogramma verkeersveiligheid 2015-2017, brief GS van 16-12-2014 (2014-73631)
- 12:20 **7.4 Comfortverlichting fietspaden.**
 Toelichting commissie:
 Gedeputeerde Koppe heeft verzocht de informerende nota over comfortverlichting van fietspaden met u te bespreken.
- Behandelvoorstel commissie:
 Behandeling vindt plaats in 1 termijn (per fractie 2 minuten). Geplande duur behandeling 45 minuten.
- Document: Comfortverlichting fietspaden, brief GS van 16-12-2014 (2014-73772)
- 13:30 **7.5 Knelpunten landbouwverkeer (M619)**
 Toelichting commissie:
 Met deze informerende nota worden afgedaan de motie 619 en de toezeggingen 1871 en 1916. Tijdens de behandeling van het Statenvoorstel POL2014 op 12 december jl. is toezegging 1946 gedaan. Deze toezegging zal in de loop van 2015 uitvoering krijgen. Gedeputeerde Koppe heeft verzocht deze nota te agenderen om nader op de genoemde aspecten in de nota in te gaan.
- Behandelvoorstel commissie:
 Bespreek stuk wordt behandeld in 1 termijn (per fractie 3 minuten). Geplande behandelduur 60 minuten.
- Document: Knelpunten landbouwverkeer (M 619), brief GS van 18-12-2014 (2014-73607)
- 14:30 **7.6 P-14-024 Statenvoorstel Controlecommissie inzake Toetsing en vaststelling (gewijzigde) Basisrapportage Groot Project OV**
 Toelichting commissie:
 PS hebben in hun vergadering van 4-7-2014 besloten het totaalpakket aan OV-projecten (12 in totaal) aan te wijzen als groot project OV. Hierop is de (gewijzigde) Basisrapportage Groot Project OV opgesteld en besproken in de vergadering van de Controlecommissie van 16-10-2014. De Controlecommissie is, conform de Regeling Grote Projecten 2013 (RGP 2013), belast met de controletechnische toetsing van de (gewijzigde) Basisrapportage. In de Statencommissie RIF vindt de inhoudelijke behandeling van de Voortgangsrapportage van GS plaats.
- Op verzoek van de VVD-fractie is de brief inzake de Tram Vlaanderen-Maastricht aan de agenda toegevoegd. De VVD wil graag van GS meer weten over de actuele stand van zaken, problemen en mogelijke alternatieven.
- Op verzoek van gedeputeerde Van der Broeck is het document Voortgang aanpak Maaslijn (spoorlijn Roermond-Nijmegen) toegevoegd aan dit agendapunt.

Behandelvoorstel commissie:

Uw commissie wordt verzocht het Statenvoorstel inzake Basisrapportage Groot Project OV te bespreken en daarna door te leiden naar de vergadering van PS op 6-2-2015.

Het Statenvoorstel wordt besproken in 2 termijnen, geplande behandelduur 90 minuten (eerste termijn 3 minuten per fractie).

Document: Basisrapportage Groot Project OV, brief GS van 25-11-2014 (2014-67555)

Document: Tram Vlaanderen-Maastricht (TVM), brief GS van 25-11-2014 (2014-67538)

Document: Voortgang aanpak Maaslijn (spoorlijn Roermond-Nijmegen), brief GS van 4-11-2014 (2014-61791)

Document: P-14-024 Statenvoorstel Controlecommissie inzake Toetsing en vaststelling (gewijzigde) Basisrapportage Groote Project OV van 16-12-2014 (2014-72702)

15:15 7.7

Uitvoeringsprogramma Fiets

Toelichting commissie:

De fractie van GroenLinks (Brugman) heeft verzocht om agendering van het Uitvoeringsprogramma Fiets. Ondanks de campagne om Limburg te promoten in het land hebben we met regelmaat last van files rondom kernen en campussen. Veel projecten moeten worden aangepakt door de hele provincie heen voor verbeteringen van bestaande fietspaden, fietsroutes, school-thuisroutes etc. Onduidelijk is welke trajecten in uitvoering worden gebracht. In het kader van een warme en overzichtelijke overdracht aan de volgende Staten wil GroenLinks de kwestie bespreken om alvast voor 2015 alle mogelijke kansen op dit vlak te grijpen.

Behandelvoorstel commissie:

Commissielid Brugman wordt gevraagd een korte toelichting te geven op de agendering van het Uitvoeringsprogramma Fiets, waarna uw commissie gelegenheid krijgt om te reageren. Behandeling vindt plaats in 1 termijn. Geplande behandelduur 45 minuten (3 minuten per fractie).

Document: Uitvoeringsprogramma Fiets, brief GS van 16-9-2014 (2014-52171)

7.8 Mededeling portefeuillehouder

7.9 Rondvraag

8 RUIMTE

16:00

8.1 G-14-035 Statenvoorstel Transitiefonds Limburgse Woningmarkt-wijziging kadernota

Toelichting commissie:

Op 7 februari 2014 hebben PS de kadernota Transitiefonds Limburgse Woningmarkt vastgesteld. Het voorliggende Statenvoorstel behelst het schrappen van de vereisten van een statiegeldregeling om de subsidieregeling Sloop en Onttrekkingen Transitiefonds Limburgse Woningmarkt te activeren. In de praktijk blijken gemeenten terughoudend te zijn om een regionale statiegeldregeling vast te stellen.

Behandelvoorstel commissie:

U wordt verzocht in te stemmen met de wijziging in de Kadernota Transitiefonds Limburgse Woningmarkt.

Behandeling vindt plaats in 2 termijnen (eerste termijn 2 minuten per fractie). Geplande behandelduur 45 minuten.

Document: G-14-035 Statenvoorstel Transitiefonds Limburgse Woningmarkt-wijziging kadernota, brief GS van 16-12-2014 (2014-73157)

16:45 **8.2 Landbouweffectrapport Gebiedsontwikkeling Ooijen-Wanssum**

Toelichting commissie:

De fractie van het CDA (Verhoijzen) heeft om agendering verzocht, hij wil in gesprek met de gedeputeerde en de andere fracties over de conclusie en de aanbevelingen, waarbij hij de volgende vragen voorlegt: Welke lering kan hieruit worden getrokken voor de toekomst? Hoe wordt bij substantiële ingrepen in het landelijk gebied naast de effecten op natuur en milieu ook inzicht verkregen op de effecten van de getroffen gezinsbedrijven? Hoe kan de aantasting van natuur, leefbaarheid en landbouw integraal worden gecompenseerd, zodat er voor alle belangen meerwaarde ontstaat? Is de Verklaring van Roermond 2009 bij projecten van deze omvang voldoende breed om compensatie te bieden aan de land- en tuinbouw?

Behandelvoorstel commissie:

Behandeling vindt plaats in 1 termijn (2 minuten per fractie). Geplande behandelduur 45 minuten.

Document: Landbouw effectrapport Ooijen-Wanssum, brief gedeputeerde Van der Broeck van 17-12-2014 (2014-73067)

8.3 Mededeling portefeuillehouder

8.4 Rondvraag

9 Lijst ingekomen stukken

Toelichting commissie:

Voor kennisgeving aannemen.

9.1 Ingekomen stukken

Toelichting commissie:

U kunt tot woensdag 17-12-2014 een gemotiveerd verzoek indienen voor agendering van een ingekomen stuk via staten@prvlimburg.nl

67964: om u aan te melden voor de aanbidding van de adviezen over rijksvastgoed op 15 december open het bijgevoegde document en klik op de link.

72879: Indien u deze nieuwsbrief wilt blijven ontvangen kunt u dit doorgeven via presse@aw.de.

Behandelvoorstel commissie:

Vaststelling lijst ingekomen stukken.

Document: Afschrift brief GS van 8-7-2014 over N280 gericht aan de gemeente Leudal, brief GS van 13-11-2014 (2014-63898)

Attendering op digitale brochure Het Limburgse Openbaar Vervoer in Cijfers 2013, brief gedeputeerde Van der Broeck van 15-12-2014 (2014-72347)

Voortgangsbericht programma ontwikkeling Maasvallei, brief GS van 16-12-2014 (2014-73153)

Document: Aanbesteding concessie openbaar vervoer Limburg, stand van zaken, brief gedeputeerde Van der Broeck van 14-11-2014 (2014-64231)

Document: Herziening Subsidieregeling Inrichting Landelijk Gebied, hoofdstuk Landbouw, brief GS van 17-11-2014 (2014-64596)

Document: Afschrift brief ROL over kaartautomaten, e-mail Reizigersoverleg Limburg van 17-11-2014 (2014-64885)

Document: Uitnodiging Versnel beekherstel, natuurlijk aan de slag! Op 7-1-2015, e-mail officemanager STOWA van 17-11-2014 (2014-65059)

Document: Status beleid volkshuisvesting i.c. T1419 evaluatie van effecten van de inzet van de verordening Wonen Zuid-Limburg, en verkenningsproces reductie plancapaciteit, brief GS van 18-11-2014 (2014-65239)

Document: Herinnering uitnodiging Symposium Is het OV Europaproof op 27-11-2014, e-mail voorzitters Rocov Limburg, Rocov Gelderland en Reizigersoverleg Brabant van 17-11-2014 (2014-64882)

Document: Toezegging 1607, brief van GS van 18-11-2014 (2014-65767)

Document: Advies Tussen betalen en bepalen, publieke bekostiging van maatschappelijk initiatief, brief Raad voor de financiële verhoudingen van 13-11-2004 (2014-65370)

Document: Visiedocument Verkeers- en Vervoersmanagementplan Limburg 2014-2019, brief GS van 25-11-2014 (2014-66784)

Document: Kosten en werkzaamheden provinciale projecten (Motie 536 gewijzigd Heemels c s inzake kostenvermelding provinciale projecten), brief GS van 25-11-2014 (2014-67553)

Document: Gemeentebesturen maskeren grote tekorten in hun begrotingen 2015, e-mail R.M. Brockhus van 27-11-2014 (2014-67963)

Document: Uitnodiging presentatie adviezen Vrijkomend vastgoed en Rijksvastgoed in beweging op 15-12-2014, e-mail Raad leefomgeving en infrastructuur en College Rijksadviseurs van 27-11-2014 (2014-67964)

Document: Document met link om u aan te melden voor de adviezen van Rli en CRa over rijksvastgoed op 15 december 2014

Document: Jaar van de senioren van het Regionaal Orgaan Verkeersveiligheid Limburg (ROVL), brief GS van 2-12-2014 (2014-69336)

Document: Achtergestelde lening Atrium MC, brief GS van 2-12-2014 (2014-69334)

Document: Voortgang uitvoeringsprogramma arbeidsmigranten en aankondiging symposium arbeidsmigranten op 9-02-2015, brief GS van 2-12-2014 (2014-69329)

Document: De overheid is uw beste vriend de casus Kollumerland over windmolens, e-mail W. Vogelesang van 2-12-2014 (2014-69511)

Document: Volledig gewijzigde ontwerp N280, e-mail M. Hagens van 3-12-2014 (2014-69717)

Document: Reminders presentatie adviezen Vrijkomend rijksvastgoed en Rijksvastgoed in beweging, e-mail Raad voor de leefomgeving en infrastructuur en College van Rijksadviseurs van 4-12-2014 (2014-69784)

Document: Opmatting Ronduit Open met betrekking tot N280, e-mail M. Wagemans Raadslid Ronduit Open van 4-12-2014 (2014-69782)

Document: Het volledig gewijzigde ontwerp N280, e-mail P. Berghs van 1-12-2014 (2014-70016)

Document: Afschrift brief inzake bestemmingsplan Kerkrade Oost III, brief GS van 2-12-2014 (2014-70584)

Document: Wijziging Wet gemeenschappelijke regelingen per 1-1-2015, brief Minister van BZK van 5-12-2014 (2014-70683)

Document: Voortgang rond Motie 512 inzake aansporing Rijk vanwege OV-concessieverlening Limburg, brief GS van 9-12-2014 (2014-70379)

Document: Programma symposium Versnel Beekherstel. Natuurlijk aan de slag! op 7-1-2015, e-mail STOWA van 10-12-2014 (2014-71606)

Document: Bebouwing nabij Kasteel Strijthagen, e-mail A. Palmen van 6-12-2014 (2014-71595)

Document: Begrotingsapp n.a.v. toezegging 1873, brief GS van 11-12-2014 (2014-71671)

Document: Bepaling toezichtvorm begroting 2015 Limburgse gemeenten, brief GS van 9-11-2014 (2014-71616)

Document: Nota's t.b.v. Besluitvorming Natuur- en Fauna in provincie Limburg, e-mail Stichting Ganzenbescherming Nederland van 11-12-2014 (2014-71872)

Document: Advies Nationaal investeren in lokaal veiligheidsbeleid, brief Raad voor het openbaar bestuur van 11-12-2014 (2014-71927)

Document: Financieel toezicht, vorm en bevindingen 2015, brief Ministerie van BZK van 12-12-2014 (2014-72149)

Document: Open brief Europees geld A67, e-mail Raadslid Houba VVD Venlo en Manders PvdA Venlo van 12-12-2014 (2014-71974)

Document: Verzoek tot handhaven veiligheid fietspad-viaduct tussen Amstenrade en Hoensbroek over de gepland Buitenring, e-mail voorzitter Actiecomite 't Hofke van 12-12-2014 (2014-71979)

Document: P-14-019 Gewijzigd Statenvoorstel Griffie inzake ZRK-rapport 'De provincie als lerende organisatie' (2014-71979)

9.2 Bespreekstukken

Toelichting commissie:

Bespreekstukken voor de vergadering van 20-11-2014:

- 65763: betrokken bij agendapunt G-14-025 Statenvoorstel inzake Verordening Stimuleringsregelingen Levensloopbestendigheid Transitie Limburgse Woningmarkt.

Bespreekstukken voor de vergadering van 21-11-2014:

- 64207, 64250, 64697, 65060, 65787 65748, 64201, 65988 66275 en 71609: betrokken bij agendapunt G-14-028 Statenvoorstel inzake Nota van zienswijzen POL2014,

Omgevingsverordening 2014 en Provinciaal verkeers- en vervoersprogramma 2014.

- 64475: betrokken bij agendapunt brief van portefeuillehouder Van der Broeck inzake Programmatische Aanpak Stikstof op 21-11-2014.

Bespreekstukken voor de Statenvergadering van 12-12-2014:

- 67461: betrokken bij agendapunt G-14-027 Statenvoorstel Legesverordening 2015 met bijbehorende tarieventabel 2015 en Grondwater belastingverordening 2015

- 67783, 71277 en 72136: betrokken bij agendapunt G-14-028 Statenvoorstel Nota van Zienswijzen POL2014

Bespreekstuk voor de vergadering van 09-01-2015:

- 67206, 70782 en 72691: betrokken bij agendapunt Q2 2014 Voortgangsrapportage Buitenring Parkstad Limburg 2de kwartaal 2014

- 67555 en 67538: betrokken bij agendapunt Statenvoorstel Basisrapportage Groot Project OV

- 73163: betrokken bij agendapunt Knelpunten landbouwverkeer (M 619)

- 73067: bespreekstuk voor vergadering RIF 9-1-2014 Landbouweffectrapportage Gebiedsvisie Ooijen-Wanssum.

Behandelveorstel commissie:

Ter kennisgeving aannemen.

Inventarisatie infrastructurele projecten ter bevordering van de verkeersveiligheid (T1803, M 622), brief GS van 16-12-2014 (2014-73149)

Document: POL2014, reactie op onderdeel Wonen, brief Midden-Limburgse gemeenten van 13-11-2014 (2014-64207)

Document: POL2014, reactie op onderdeel Wonen, Kantoren en omgeving Centrale Zandwinning Weert (CZW), e-mail gemeente Weert van 13-11-2014 (2014-64250)

Document: POL2014, reactie op onderdeel Natuur, e-mail Milieufederatie van 17-11-2014 (2014-64697)

Document: POL2014, reactie op onderdeel Natuur, e-mail Kuypers Kessel van 17-11-2014 (2014-65060)

Document: Aanvullingen en correcties nota van zienswijzen POL2014, brief GS van 18-11-2014 (2014-65787)

Document: Notitie Provinciaal Verkeer en vervoersplan, e-mail van LLTB

Belangenbehartiging namens LLTB, Cumela, Fietzersbond en Milieufederatie van 19-11-2014 (2014-65748)

Document: POL2014, reactie op onderdeel Wonen, e-mail gemeente Weert namens de Midden-Limburgse gemeenten van 13-11-2014 (2014-64201)

Document: Reactie Roermond op POL 2014, e-mail van gemeente Roermond van 19-11-2014 (2014-65988)

Document: Operationalisering Transitiefonds Limburgse Woningmarkt, brief van GS van 18-11-2014 (2014-65763)

Document: Beleidsstudie Beoordeling Programmatische Aanpak Stikstof, brief van Planbureau voor de Leefomgeving van 7-11-2014 (2014-64475)

Document: Reactie Roermond op POL 2014, e-mail van gemeente Roermond van 19-11-2014 (2014-66275)

Document: Aangepaste overzichtstabel Q2-2014 Voortgangsrapportage Buitenring Parkstad Limburg 2e kwartaal 2014 (2014-67206)

Document: Kostendekkendheidsonderzoek leges Provincie Limburg (toezegging 1898), Rapport ANG Connecties van 20 oktober 2014 (2014-67461)

Document: Basisrapportage Groot Project OV, brief GS van 25-11-2014 (2014-67555)

Document: Reservering Graetheide en de Lexhy als bedrijventerrein, e-mail voorzitter Graetheidecomité van 4-12-2014 (2014-69783)

Document: Voorgenomen proces Controlecommissie aangaande de globale toetsing van de Voortgangsrapportage BPL 2e en 3e kwartaal 2014 aan de RGP 2013, brief Controlecommissie van 9-12-2014 (2014-70782)

Document: Brandbrief POL 2014, e-mail Remie Fiscaal Juridisch Adviesbureau LLP van 10-12-2014 (2014-71277)

Document: Doorgaande functie N280 en het Statenvoorstel POL2014, e-mail burgemeester en wethouders van Leudal van 10-12-2014 (2014-71609)

Document: Tram Vlaanderen-Maastricht (TVM), brief GS van 25-11-2014 (2014-67538)

Document: Bouwen van appartementen-woningen voor senioren inzake POL2014, brief Partij Groot-Eijsden-Margraten van 8-12-2014 (2014-72136)

Document: Globale controletechnische toets Voortgangsrapportage Buitenring provincie Limburg 3e kwartaal 2014 (VGR kw 3 2014) aan Regeling Grote Projecten 2013, brief Controlecommissie van 16-12-2014 (2014-72691)

Document: Landbouw effectrapport Ooijen-Wanssum, brief gedeputeerde Van der Broeck van 17-12-2014 (2014-73067)

17:00 10 **Sluiting**

Spreekrecht

Iedere burger heeft het recht om in te spreken over een geagendeerd onderwerp dat te maken heeft met provinciaal beleid. T.a.v. het spreekrecht gelden de volgende spelregels:

- Informerende onderwerpen/stukken voor een Statencommissie worden niet beschouwd als een geagendeerd onderwerp, tenzij een stuk als bespreekstuk staat geagendeerd.
- Een onderwerp van de lijst van ingekomen stukken van een vergadering van Provinciale Staten wordt niet beschouwd als een geagendeerd onderwerp.
- Na de opening van de vergadering kunnen insprekers gezamenlijk gedurende maximaal dertig minuten het woord voeren over geagendeerde onderwerpen.
- Het woord kan niet gevoerd worden over:
 - een besluit van het provinciebestuur waartegen bezwaar, beroep of administratief beroep kan of kon worden ingesteld;
 - over benoemingen, keuzen, voordrachten of aanbevelingen van personen;
 - gedragingen waarover een klacht als bedoeld in hoofdstuk 9 van de Algemene wet bestuursrecht kan of kon worden ingediend.
- Een persoon die wil inspreken, meldt dit uiterlijk 24 uur vóór aanvang van de Statenvergadering aan de griffier, c.q. 24 uur vóór aanvang van de commissievergadering aan de commissiegriffier. Hij/zij vermeldt onderwerp, naam, adres en telefoonnummer en, indien van toepassing, de organisatie of groepering die hij/zij vertegenwoordigt. Aanmelden via 043-389 78 39 of via staten@prMimburg.nl.
- De (commissie)griffier toetst of het verzoek voldoet aan de spelregels. Bij twijfel wordt overleg gepleegd met de voorzitter.
- De voorzitter geeft tijdens de vergadering het woord aan de inspreker(s) op volgorde van aanmelding. De voorzitter kan van de volgorde afwijken, indien dit in het belang is van de vergaderorde.
- De voorzitter bepaalt de spreektijd per spreker (normaal gesproken maximaal vijf minuten per inspreker). Er vindt geen discussie plaats tussen de inspreker(s) en Statenleden. Statenleden kunnen de inspreker wel om verduidelijking van zijn/haar standpunt vragen.
- Een inspreker bij een vergadering van een Statencommissie kan over hetzelfde onderwerp niet nog eens gebruik maken van het **spreekrecht** bij de vergadering van Provinciale Staten.

Praktisch

Een praktische tip voor uw voorbereiding is het vooraf uitschrijven van uw reactie. U kunt de inspreektekst aanreiken c.q. doormailen, maar geen verdere stukken uitdelen. De inspreektekst wordt gepubliceerd aan de agenda en als bijlage bij het verslag opgenomen. Insprekers ontvangen achteraf het verslag van de vergadering en eventuele informatie over de verdere voortgang.



Statencommissie

Ruimte, Infrastructuur en Financiën

CONCEPTVERSLAG van de vergadering van de Statencommissie Ruimte, Infrastructuur en Financiën – 20 en 21 november 2014

Aanwezig: M. Bosch (voorzitter) en de leden Van de Beuken (alleen 20-11), Van Bilsen (aanwezig 21-11), J. Bosch (aanwezig 20-11), Brugman, Hermans, Heijmans, Kirkels (aanwezig 20-11) - verlaat, Van der Linden, Meerts (aanwezig 20-11), Van Rijsbergen, Van Soest, Sturtz (aanwezig 21-11), Titulaer, Verhoijzen (aanwezig 21-11), Voncken, Van Wageningen en Wijnands

Aanwezig namens GS: de gedeputeerden Van der Broeck, Kersten en Koppe (v.a. 19.45u)

Aanwezig namens de Griffie: commissiegriffier Van Birgelen en commissiemedewerker Steeghs

Verdere ambtelijke ondersteuning:

L. Tax (Cluster Financiën) – bij agendapunt 6.1

R. Adriaanse-Kraaij (Cluster Wonen en Leefomgeving) – bij agendapunt 8.1

R. Cimmermans (Cluster Ruimte) – bij agendapunt 2.1

Afgemeld 20 november: de leden De Beer, Van Bilsen, Bosman, Krebber, Leppers, Sturtz, Uringa en Verhoijzen

Afgemeld 21 november: de leden Van den Beuken, J. Bosch, Bosman, Krebber, Leppers, Meerts en Uringa

1. Opening, mededelingen voorzitter, inventarisatie rondvraag/mondelinge mededelingen portefeuillehouder en vaststelling agenda

De voorzitter opent de vergadering om 19.28 uur en heet alle aanwezigen van harte welkom. Hij meldt de berichten van verhindering en vervanging. De heer Kirkels en gedeputeerde Koppe zullen iets later arriveren.

De voorzitter inventariseert de rondvraagpunten.

D66 (Van Wageningen) meldt dat met de Griffie is afgesproken dat het voorstel inzake de Buitenring niet in deze commissievergadering wordt besproken, maar wordt geagendeerd voor de laatste commissievergadering van deze bestuursperiode. Met dit uitstel is het wellicht mogelijk de derde voortgangsrapportage hierbij te betrekken. Een nadeel is dat deze misschien niet eerst door de controlecommissie kan worden behandeld, terwijl dit eigenlijk wel de beoogde procedure is. Spreker kondigt aan de Buitenring - hoe dan ook - te willen agenderen met de stukken die op dat moment voorliggen en hoopt dat daar hier ook een advies van de controlecommissie aan toegevoegd kan worden.

De voorzitter geeft aan dat de voortgangsrapportage er dan bij zal zitten.

D66 (Van Wageningen) verwijst naar de uitspraak van de gedeputeerde tijdens het verantwoordingsdebat, dat twee miljoen euro van Imtech inmiddels is teruggevloeid naar de algemene middelen. Spreker vraagt hierover een nadere toelichting.

De voorzitter zal deze vraag doorschuiven naar het tweede deel van de vergadering, dat op 21 november staat gepland en waarbij portefeuillehouder Kersten aanwezig is.

De voorzitter legt de agenda ter vaststelling voor.

Conclusie: De agenda wordt ongewijzigd vastgesteld.

2. Spreekrecht externen

Er hebben zich vier insprekers gemeld met betrekking tot de behandeling van het POL 2014.

3. Vaststelling verslag van de vergadering van Statencommissie Ruimte, Infrastructuur en Financiën

Ten aanzien van het verslag van de Statencommissie RIF van 3 oktober 2014 zijn geen vragen of opmerkingen ontvangen.

Conclusie: Het verslag van 3 oktober 2014 wordt ongewijzigd vastgesteld.

4. Overzicht Moties, Initiatiefvoorstellen en Toezeggingen

De voorzitter meldt dat ten aanzien van de MIT-lijst geen opmerkingen zijn ontvangen.

De PvdA (Bosch) vindt het een omslachtige procedure om opmerkingen van tevoren te moeten maken, in plaats van deze mondeling in te kunnen brengen. Hij vraagt hier nadrukkelijk naar te kijken.

GroenLinks (Brugman) sluit zich hierbij aan.

De voorzitter zegt toe deze opmerkingen mee te zullen nemen.

Conclusie: De commissie neemt het overzicht voor kennisgeving aan en neemt de adviezen ter afdoening over.

5. Vaststelling voorraadagenda

De voorzitter meldt dat ten aanzien van de voorraadagenda geen opmerkingen zijn ontvangen.

Conclusie: De commissie neemt de voorraadagenda voor kennisgeving aan.

6. FINANCIËN

6.1 G-14-027 Statenvoorstel inzake Belastingvoorstellen 2015, brief GS van 04-11-2014 (2014-61418)

Eerste termijn

50PLUS (Wijnands) verwijst naar pagina 5. Hier is aangegeven dat de tarieven voor de categorie 250.000 kubieke meter worden verlaagd. Er ontstaat dan een integraal dekkingspercentage voor de Legesverordening van 98 procent. Spreker vraagt waarom dit geen honderd procent is. Hij vindt dat legeskosten honderd procent kostendekkend moeten zijn.

GroenLinks (Brugman) vraagt of het 'hold on' op de legeskosten voor de bouw meetbaar effect heeft gehad.

De PVV (Hermans) vraagt welke berekening ten grondslag ligt aan de genoemde productiviteitsnorm. Vervolgens vraagt spreker waarom de bedragen voor de ontgrondingsvergunningen en de vergunningen voor de Waterwet niet worden geïndexeerd.

Het CDA (Titulaer) vraagt wat het onderzoek naar de kosteneffectiviteit heeft gekost.

De VVD (Meerts) stelt dat de leges van de Provincie, afgezet tegen de opcenten, volgens het College marginaal zijn. De niet geheven bouwleges zouden dit jaar naar verwachting € 400.000,= opleveren. In vergelijking met de opcenten van € 100.000.000,= is dit zeer weinig. Op voorstel van de VVD zijn in 2014 geen bouwleges geheven. Volgens deskundigen werkt een dergelijke tax holiday slechts wanneer deze tijdelijk geldt, maar een dergelijke moet wel voldoende lang gelden om daadwerkelijk tot enig effect te kunnen komen. De VVD vindt een periode van een jaar dan ook te kort en daarom stelt de fractie voor om de tax holiday ook in 2015 te laten gelden omdat de bouw nog steeds een extra steun in de rug nodig heeft.

Het College heeft voor de onderbouwing van de nieuwe tarieven een onderzoek gedaan naar de kostendekkendheid van de leges en heeft geconcludeerd dat de leges in integraal opzicht met 101 procent iets boven de maximale kostendekkendheid uitkomen. Voorgesteld wordt om de tarieven te verlagen zodat deze uitkomen op 98 procent. De VVD acht dit een goede keuze.

De VVD mist bij de stukken het rapport naar het kostenonderzoek en vraagt of dit alsnog ter beschikking kan worden gesteld.

In de stukken wordt gemeld dat tegen de tijd dat een deugdelijke kostprijsberekening voorhanden is, de legesheffing weer zal worden hervat. De VVD is het daar niet mee eens. Er bestonden in de commissie bezwaren tegen het ontbreken van een deugdelijke kostprijsberekening per product of dienst. Het ontbreken hiervan was een van de redenen om tijdelijk geen leges te heffen. Het feit dat thans wel wordt beschikt over een kostprijsberekening doet echter niets af aan de belangrijkste argumenten om geen leges te heffen.

D66 (Van Wageningen) constateert dat de VVD nu - in tegenstelling tot het voorstel - voorstelt om ook in 2015 geen bouwleges te gaan heffen.

GroenLinks (Brugman) vraagt waarom de VVD destijds met een voorstel voor een tax holiday van een jaar is gekomen en niet direct voor twee.

De VVD (Meerts) stelt dat de tarieven maar voor een periode van een jaar worden vastgesteld.

De VVD stelt voorts dat in het voorstel de tarieven van de Provincie worden vergeleken met drie gemeenten. De VVD wil echter graag een vergelijking met andere provincies zien.

Verder constateert de VVD dat het College vindt dat de bouw geen steuntje meer in de rug nodig heeft.

De fractie vraagt deze visie toe te lichten.

Tot slot, vraagt spreker hoe het College staat tegenover verlenging van de tax holiday.

Gedeputeerde Koppe arriveert om 19.45 uur.

Ambtelijk (Tax) wordt toegelicht dat van 98 procent kostendekkendheid wordt uitgegaan om voldoende marge te houden en integraal niet boven honderd procent uit te komen. De keuze om de bedragen voor de ontgrondingsvergunningen en de vergunningen voor de Waterwet niet te indexeren, heeft daar ook mee te maken.

De productiviteitsnorm van veertienhonderd uur is gebaseerd op de norm die bureaus hanteren.

De kosten van het onderzoek zijn vastgesteld op € 6.900, = exclusief BTW.

In 2013 is een tarievenvergelijking uitgevoerd waarin alle provincies zijn betrokken. Dit leidde tot een tamelijk grillig beeld. Met een aantal gemeenten is nu een benchmark uitgevoerd. Dit kan wellicht worden uitgebreid met andere gemeenten.

De VVD (Meerts) vindt een vergelijking met gemeenten niet zo waardevol omdat het om verschillende producten en diensten gaat. Een vergelijking met andere provincies lijkt zinvoller.

Gedeputeerde Koppe zegt dat de vraag wel richting andere provincies kan worden gesteld, maar die moeten dan wellicht nader onderzoek doen omdat iedere provincie anders werkt. Dit brengt waarschijnlijk kosten met zich mee.

De VVD (Meerts) suggereert om de passage met betrekking tot de vergelijking met de drie gemeenten uit het voorstel te schrappen omdat deze niets toevoegt.

T1908 Gedeputeerde Koppe zegt toe de passage uit het statenvoorstel te halen dat betrekking heeft op de vergelijkingscijfers uit de benchmark t.a.v. de Wabo-vergunningen.

Ambtelijk (Tax) wordt gesteld dat het lastig is om in deze fase inhoudelijk aan te tonen wat de tax holiday voor de bouw tot nu toe heeft opgeleverd. Spreker is ervan overtuigd dat de maatregel zonder meer effect heeft gehad.

GroenLinks (Brugman) wil weten of het effect nu reeds meetbaar is.

Ambtelijk (Tax) wordt verwacht dat het nu nog erg lastig zal zijn om aantoonbare effecten aan te geven. Daar zal nader onderzoek voor nodig zijn.

De VVD (Meerts) stelt dat de inkomstendering, op het moment dat de tax holiday werd ingevoerd, € 220.000,= per jaar bedroeg, terwijl deze nu reeds € 400.000,= bedraagt. Daaruit valt af te leiden dat er een toename van vergunningaanvragen is.

De PvdA (Bosch) is van mening dat deze relatie niet zonder meer kan worden gelegd. Spreker denkt dat niet aantoonbaar gemaakt kan worden dat de tax holiday effect heeft op het aantal kubieke meters bouwvolume.

GroenLinks (Brugman) stelt dat het doel van de tax holiday is om een positief effect in de bouw te reali-

seren. Als deze maatregel inderdaad effect heeft, lijkt het de fractie een goede zaak om deze met een jaar te verlengen.

50PLUS (Wijnands) vraagt zich af of het niet hoeven betalen van legeskosten mensen er eerder toe zal brengen om te gaan bouwen.

De VVD (Meerts) verwacht dat dit voor een aanvrager wel degelijk een verschil kan maken.

Het CDA (Titulaer) meent dat een overzicht van de bedrijven met de aanvragen die zij hebben ingediend een beter beeld kan geven.

De PvdA (Bosch) lijkt een dergelijk overzicht inderdaad interessant. Spreker merkt op dat de Provincie via andere wegen forse bedragen in de bouwsector investeert. Het is onhandig om de legeskosten los te koppelen van de begroting.

GroenLinks (Brugman) vindt een lijstje, zoals voorgesteld, waardevol. Als daaruit blijkt dat enkele ondernemers over de streep zijn gehaald vanwege de tax holiday, dan is sprake van een aantoonbaar effect.

De VVD (Meerts) stelt dat bedrijven tijd nodig hebben om aanvragen in te dienen. Daarnaast is de communicatie naar de bedrijven ten aanzien van de tax holiday ook vrij laat op gang gekomen. Ook om die redenen pleit de VVD voor verlenging van de maatregel.

Gedeputeerde Koppe zegt toe het rapport met betrekking tot het kostenonderzoek ter inzage te zullen leggen, aangevuld met de complete lijst aanvragen – inclusief bedragen – tot en met september 2014. Voor verlenging van de tax holiday zal een amendement nodig zijn. Voor een dergelijk amendement dient een reële dekking te worden gezocht. In de Statenvergadering heeft de gedeputeerde toegezegd fracties te willen helpen bij de voorbereiding van een amendement. Dit om er zeker van te zijn dat het amendement later geen problemen oplevert.

T1898 Gedeputeerde Koppe zegt toe de rapportage naar de kostendekkendheid van de provinciale leges aan de Statenleden beschikbaar te stellen.

GroenLinks (Brugman) vraagt of de gedeputeerde dan ook kan toezeggen dat hij voor de begrotingsbehandeling 2016 een lijstje met de effecten kan overleggen, gecombineerd met een advies of de maatregel al dan niet moet worden gecontinueerd.

De PvdA (Bosch) lijkt het voor de hand liggend om voor dekking van een eventuele verlenging de provinciale opcenten aan te wenden.

Gedeputeerde Koppe merkt in reactie op GroenLinks op dat moet worden bekeken of het huidige overzicht voldoende inzicht biedt.

T1899 Gedeputeerde Koppe zegt toe vóór de begrotingsbehandeling voor de programmabegroting 2016 een overzicht te verstrekken van de aanvragers in 2015 van bouwgerelateerde Wabovergunningen en de daarmee samenhangende gederfde legesinkomsten en het verder expliciteren van de aantoonbare gevolgen van de genomen maatregel (tax-holiday).

GroenLinks (Brugman) stelt dat er voor de begrotingsbehandeling van volgend jaar voldoende tijd is om ondernemers te vragen of de maatregel voor hen het nodige zetje in de rug is geweest.

Het CDA (Titulaer) vraagt aanvullend of bedrijven ook de keuze hebben om een bepaalde aanvraag bij de Provincie, dan wel bij de Gemeente in te dienen.

Gedeputeerde Koppe antwoordt dat die keuzemogelijkheid er niet is.

Tweede termijn

GroenLinks (Brugman) verwacht een amendement tijdens de Statenbehandeling.

De VVD (Meerts) bevestigt dit.

D66 (Van Wageningen) kondigt steun aan voor het aangekondigde amendement. De tax holiday is een van de beste stimuleringsmaatregelen voor de bouw. De steun van de fractie zal afhankelijk zijn van de financiële dekking.

De PVV (Hermans) wil graag weten hoe aan het getal van 1.400 uur productiviteit is gekomen.

De VVD (Meerts) vraagt of de vrijgemaakte budgetten voor de uitvoering van de bouwmoties voor dekking van het amendement ruimte bieden.

Gedeputeerde Koppe meent dat de norm van 1.400 uur een algemeen gebruikte norm is. De gedeputeerde zal dit nagaan.

Gedeputeerde Koppe zegt toe een nadere toelichting te geven op de door het onderzoeksbureau (onderzoek kostendekkendheid provinciale leges) gehanteerde productiviteitsnorm van 1.400 uur op jaarbasis en mogelijke alternatieven.

Voor het amendement zijn reeds twee dekkingssuggesties genoemd. De gedeputeerde zal de reële alternatieven aangeven.

Conclusie: De commissie besluit het voorstel als bespreekstuk door te geleiden naar de Statenvergadering van 12 december 2014.

6.2 P-14-019 Statenvoorstel inzake Rapport Zuidelijke Rekenkamer (ZRK) De provincie Limburg als lerende organisatie d.d. 21-08-2014 (2014-5776)

Eerste termijn

De VVD (Meerts) acht het rapport relevant aangezien zowel GS als PS hebben aangegeven de komende jaren meer risico's te zullen lopen omdat de Provincie "de handen uit de mouwen wil steken". Er is bewust gekozen voor een ondernemende provinciale overheid. Gedeputeerde Staten spreken over een andere bestuursstijl, waarbij dichtregulering wordt vermeden. Dat is een goede zaak. Het is belangrijk om van het verleden te leren en te richten op de toekomst.

De VVD is blij met de aandacht van de Rekenkamer. Dit houdt het bestuur en de organisatie scherp. De aanbevelingen dienen dan ook praktisch te worden opgepakt.

De belangrijkste aanbeveling is om een klimaat te creëren waarin eventuele fouten risico's en verbetermogelijkheden bespreekbaar zijn en hiervan wordt geleerd. Het College wijst in relatie hiermee naar het traject 'Leren en Ontwikkelen'.

De Rekenkamer stelt een gremium voor – in de vorm van een forum – waarin ervaringen kunnen worden uitgewisseld. De VVD heeft behoefte aan enige beeldvorming over de vormgeving van dit forum. De fractie vraagt zich af welke beelden er zijn over het functioneren van dit forum en wil tot slot graag weten hoe het College de werkwijze verder wil verankeren.

GroenLinks (Brugman) verwijst naar de eerder gestelde vragen. Binnen de provinciale organisatie is het gevoel van veiligheid niet altijd waarneembaar; dat is echter wel een belangrijke voorwaarde om goed te kunnen functioneren. De fractie heeft gevraagd of dit probleem op grote schaal binnen de organisatie speelt. De omvang van het probleem is echter niet onderzocht door de Rekenkamer. Uit gesprekken heeft de Rekenkamer echter wel geconcludeerd dat 'veiligheid' één van de belangrijkste voorwaarden is om een goed lerende organisatie te zijn. GroenLinks vraagt wat met deze conclusie wordt gedaan. GroenLinks onderschrijft de voorstellen van de Rekenkamer aan Gedeputeerde Staten. Ten aanzien van de voorstellen aan Provinciale Staten vraagt spreker zich af hoe hiermee moet worden omgegaan. Voorts informeert de fractie naar de vormgeving van het voorgestelde forum.

De SP (Voncken) onderschrijft de aanbevelingen van de Rekenkamer. Er zou geen angst moeten zijn om kritiek te leveren; kritiek moet worden ervaren als positieve feedback. Juist in een lerende organisatie komt dit goed naar voren. De SP sluit zich aan bij de inbreng van GroenLinks wat betreft het gevoel van veiligheid, maar vraagt zich af of dit in een hiërarchische organisatie wel goed mogelijk is. Zonder veiligheid bereik je echter niets. De SP vraagt hoe en op welke termijn dit wordt geëvalueerd. De centrale vraag is hoe veiligheid binnen de organisatie wordt gegarandeerd.

D66 (Van Wageningen) acht de belangrijkste aanbeveling dat betrokkenen bij de start van een programma rekenschap geven van eerdere ervaringen. De eerste twee aanbevelingen betreffen middelen om dat te bereiken. Tegen het instellen van een forum heeft het College in haar reactie enige tegenstand geboden. Toch vermoedt D66 dat een structurele maatregel nodig is om de organisatie meer een lerende organisatie te laten worden. Het College stelt dat in de organisatie de juridische expertise en governance expertise ontbreken om een dergelijk forum goed vorm te kunnen geven. Het College oppert daarom de mogelijkheid van een vaste groep velddeskundigen buiten de organisatie. D66 denkt dat een intern fo-

rum beter zal werken.

50PLUS (Wijnands) stelt dat bij ieder soort organisatie een hiërarchische structuur hoort. Het invoeren van een lerende organisatie betekent ook dat de hiërarchische structuur mee moet veranderen; die intentie blijkt niet uit voorliggende stukken. Er moet ruimte zijn om fouten te kunnen maken en de leidinggevende moet in een dergelijke situatie aan de medewerker veiligheid bieden, in plaats van te sanctioneren.

50PLUS ondersteunt de aanbevelingen, maar is van mening dat er méér nodig is. De fractie vraagt zich af of serieus kan worden gekeken naar vervolgstappen.

De PVV (Hermans) constateert uit de rapportage dat er nagenoeg geen verantwoordingsgesprekken plaatsvinden. De PVV vraagt een toelichting bij deze constatering. De fractie wil weten hoe het College aankijkt tegen verantwoordingsgesprekken naar Provinciale Staten.

Voorts vraagt de PVV wat de afweging is om een negatief ambtelijk advies te negeren.

Tot slot, is de PVV het niet eens met de opmerking van het College dat geen verantwoording hoeft te worden afgelegd als zaken mis gaan.

Het CDA (Van der Linden) acht veiligheid inderdaad een belangrijke randvoorwaarde om tot een lerende organisatie te kunnen komen. De vraag daarbij is in welk licht dit wordt gezien. Er moet actief toezicht worden gehouden op de financiële kaders en verantwoordelijkheden van Gedeputeerde Staten, richting Provinciale Staten. De Rekenkamer concludeert dat Provinciale Staten slecht worden geïnformeerd, maar Provinciale Staten accepteren dit blijkbaar ook. Een intern forum kan bijdragen aan een lerende organisatie.

De PvdA (Bosch) verwijst naar de vraag die de Onafhankelijke Statenfractie Limburg destijds heeft gesteld en die uiteindelijk heeft geleid tot het Rekenkameronderzoek. De Rekenkamer kan de gestelde vraag echter niet beantwoorden aangezien het hier een politieke vraag betreft. Veel besluiten zijn gebaseerd op politieke afwegingen en na goedkeuring door Provinciale Staten hoeft het College zich daarover niet extra te verantwoorden als blijkt dat er bijvoorbeeld sprake is van een financieel verlies. De PvdA had een wat kritischer houding van het College verwacht ten aanzien van de aanbevelingen van de Rekenkamer.

Het College heeft de keuze gemaakt om de aanbevelingen van de ZRK integraal over te nemen. De PvdA heeft bij sommige aanbevelingen echter kritische kanttekeningen geplaatst of zelfs bezwaar gemaakt. Het gevolg van bepaalde aanbevelingen is mogelijk dat een nieuwe golf van bureaucratische beheersmaatregelen volgt. De aanbevelingen raken in de kern niet de oorspronkelijke vraag van de heer Uringa en bieden ook geen oplossing voor de problemen die de ZRK terecht heeft bestudeerd. Wél hoopt de PvdA dat de aanbeveling werkelijkheid wordt om gezamenlijk en in een open en veilige sfeer kritiek te kunnen leveren op wie of wat dan ook. Spreker gelooft niet dat de overige voorgestelde aanbevelingen kunnen voorkomen dat er soms een verlies moet worden genomen.

Reactie College

Gedeputeerde Koppe stelt het rapport dat nu voorligt niet een direct antwoord is op de vraag die de Onafhankelijke Statenfractie Limburg destijds heeft gesteld met betrekking tot verloren gegane subsidies. De uitspraak van de PvdA dat het College deze aanbevelingen integraal overneemt, is niet juist. Hetgeen nu voorligt, is eigenlijk een voorstel van Provinciale Staten, die hebben gemeend te moeten 'knippen en plakken' aan de hand van een rapport van de ZRK, waar het College de nodige kritiek op heeft. Veel zaken zijn genuanceerder dan in het Statenvoorstel wordt verwoord en de gedeputeerde dringt erop aan deze nuances alsnog aan te brengen.

Het College is tegen het instellen van een forum en denkt dat een ander instrument beter werkt.

Veiligheid is een groot goed en daar is de laatste jaren ook heel veel aandacht voor. Het is belangrijk dat dit thema op alle tafels terugkomt en er zijn legio voorbeelden te noemen waarbij dit gebeurt. Een mogelijkheid is om hierover te rapporteren. Het College omarmt de stelling dat de Provincie als lerende organisatie nooit is uitgeleerd en wil die gedachte overal laten doordringen. Een forum biedt daarin echter geen toegevoegde waarde. Wél is de vraag relevant hoe de terugkoppeling vanuit de directie aan Provinciale Staten het beste vorm kan krijgen. Het is niet eenvoudig om dat in goede banen te leiden. Daar

hoort ook de vraag bij wat Provinciale Staten hier zelf mee gaan doen.

De PvdA (Bosch) constateert dat het College in reactie op het rapport van de ZRK stelt dat de intentie van het forum niet juist is geïnterpreteerd. In het rapport wordt gesteld dat er te weinig verbinding wordt gelegd tussen de programma's die betrokken kunnen zijn bij een project. Als de praktijk is, zoals de gedeputeerde die omschrijft, dan blijft een dergelijke situatie bestaan. De projecten die door de ZRK zijn onderzocht, maken zichtbaar dat fouten worden gemaakt doordat er te weinig horizontale relaties binnen de organisatie worden gelegd. Spreker informeert naar de visie van de gedeputeerde wat dit betreft.

Gedeputeerde Koppe is het daarmee eens. Middels de uitvoering van bepaalde actiepunten moeten betere horizontale verbindingen in de organisatie tot stand komen. Voorkomen moet echter worden dat er een politieke afrekencultuur ontstaat, waarin een ambtenaar datgene moet opschrijven wat een bestuurder wenst.

Een forum als een soort 'denkkamer' in plaats van een geïnstitutionaliseerd iets, spreekt het College meer aan. Het College heeft zeer goede ervaringen met het inzetten van externe deskundigheid.

In reactie op de SP merkt de gedeputeerde op, dat er diverse evaluatiemomenten zijn op verschillende vlakken. Er zou een limitatief lijstje opgesteld kunnen worden op welke tafels op welke momenten welke evaluaties aan de orde komen. De gedeputeerde zegt toe hierop terug te komen.

T1911 Gedeputeerde Koppe zegt toe de commissie RIF te informeren hoe de lerende organisatie wordt getoetst / geëvalueerd en in welke termijnen.

De gedeputeerde is van mening dat het garanderen van veiligheid binnen de organisatie nooit ver genoeg kan gaan. Daarnaast wordt hard gewerkt om de externe veiligheid van de werknemers zo optimaal mogelijk te garanderen.

De SP (Voncken) vraagt of het protocol dat hiervoor wordt gebruikt ter beschikking kan worden gesteld.

Gedeputeerde Koppe lijkt het verstandiger om dat vertrouwelijk met de SP te bespreken.

De SP (Voncken) stemt in met dit voorstel n.

Gedeputeerde Koppe merkt in reactie op 50PLUS op, dat het College de hiërarchische structuur binnen de organisatie niet voornemens is te wijzigen. Spreker bestrijdt dat een lerende organisatie binnen de huidige hiërarchie niet mogelijk zou zijn. Toekomstvast Limburg is juist vanuit maatschappelijk oogpunt doorgevoerd, om zo minder afdelingsgericht te werken, maar juist meer projectmatig en procesmatig te kunnen werken. Dat vereist een veranderingsproces in de denkwijze. Maar daar horen wel hiërarchische lijnen bij, naast taak- en procesgerichte lijnen.

50PLUS (Wijnands) is van mening dat een hiërarchische organisatie – in de vorm van een hark – niet past bij het beeld van een lerende organisatie.

Gedeputeerde Koppe stelt dat de organisatie van de Provincie geen harkvorm meer heeft.

De informatie die de PVV heeft met betrekking tot verantwoordingsgesprekken is niet juist. De gedeputeerde geeft aan dat deze systematisch plaatsvinden op alle niveaus.

De PVV (Hermans) doelt niet op de verantwoording van het functioneren maar meer op de verantwoording van gegeven adviezen – met name wanneer deze negatief zijn.

Gedeputeerde Koppe zegt open te staan voor alle ambtelijke adviezen, ook als die negatief zijn. Een ambtenaar moet worden gestimuleerd om, vanuit diens onafhankelijkheid, een goed advies te geven en moet dat veilig kunnen doen. Het College dient vervolgens de politieke afweging te maken om het ontvangen advies al dan niet op te volgen.

Tweede termijn

De PvdA (Bosch) meent dat de Staten ook zichzelf de vraag moeten stellen welke eigen rol hierin wenselijk is en dienen vervolgens die rol op te pakken en in te vullen. Het lijkt spreker niet zinvol om daar vòòr de verkiezingen nog werk van te maken, maar de rapportage, de reactie van het College daarop en de inbreng tijdens de commissievergadering van heden, biedt voldoende basis om hier op een later mo-

ment op terug te komen. Wat de PvdA betreft, wordt het voorstel aangehouden tot naar de volgende Statenperiode. De fractie motiveert dit door te stellen dat de Staten zelf ook na moeten denken over de vraag hoe aanbevelingen 7 en 8 een concrete invulling zouden moeten krijgen.

D66 (Van Wageningen) vindt het een serieuze overweging waard om het voorstel aan te houden, temeer daar omdat het College het niet met alle aanbevelingen eens is. In verband daarmee vraagt D66 welke aanbevelingen het College niet wenselijk acht.

GroenLinks (Brugman) constateert dat het rapport in een aantal gevallen 'de vinger op de zere plek legt' en een aantal waardevolle aanbevelingen doet, waar de organisatie mee aan de slag moet. De fractie benadrukt dat ook het thema 'veiligheid' aandacht verdient en dat het gevoel van onveiligheid moet worden weggenomen. Ook GroenLinks worstelt met alle punten die worden opgedragen aan Gedeputeerde Staten en bevestigt de gedachte dat het ook in de volgende Statenperiode vast wel weer eens een keer fout zal gaan. GroenLinks concludeert "niet zo veel te kunnen" met de acht genoemde aanbevelingen en vraagt zich af hoe de Staten systematisch lessen hieruit kunnen trekken. Daarom voelt de fractie ervoor om het voorstel terug te nemen en in plaats hiervan aanbevelingen te formuleren ten behoeve van de volgende Statenperiode.

De SP (Voncken) kan zich vinden in de redenering van GroenLinks, maar merkt op, dat het niet alleen gaat om verkeerde aanbestedingen en onjuiste subsidieverleningen. Het gaat ook om het klimaat binnen de organisatie om kritiek te durven uiten. Als een veilig klimaat wordt gegarandeerd, dan kan de SP instemmen met terugtrekken van het voorstel en doorschuiven hiervan tot na de Statenverkiezingen.

D66 (Van Wageningen) was het in eerste instantie met alle aanbevelingen eens, maar als het College deze niet goed werkbaar vindt, dan dient daar rekening mee te worden gehouden. D66 hoopt dat nu toch tot een Statenvoorstel kan worden gekomen. De derde aanbeveling van de ZRK acht D66 zeer waardevol.

De PvdA (Bosch) verwijst naar de afspraken die zijn gemaakt binnen de reguliere P&C cyclus en de RGP. Aanbeveling drie formuleert de verwachting dat bij aanvang van een project wordt nagegaan welke fouten in het verleden zijn gemaakt. Dit is een zeer intensieve voorbereiding. De voorbeelden die de ZRK onder de loep heeft genomen, zijn divers van aard en de fouten in de betreffende dossiers zijn zo verschillend, dat spreker zich eigenlijk afvraagt met welke bureaucratische opdracht het College wordt opgezet.

D66 (Van Wageningen) vindt aanbeveling drie – punt vier van het voorstel – juist heel zinvol omdat dit tot nu toe nog niet voldoende gebeurt en ziet de aanbeveling als een stap op weg naar een lerende organisatie.

GroenLinks (Brugman) is het niet met D66 eens en deelt de gedachte van de PvdA, wat dit betreft. Immers, ook bij de voorgestelde werkwijze onder aanbeveling drie kan het nog misgaan. Met deze aanbeveling wordt het College inderdaad opgezet met nog veel meer werk. Dat wil echter zeker niet zeggen dat de fractie niet op weg wil naar een lerende organisatie.

50PLUS (Wijnands) stelt dat de verwachting niet juist is dat een lerende organisatie geen fouten meer maakt. Met een lerende organisatie kun je wel verbetering realiseren en optimale condities bieden door procedures zo goed mogelijk te laten verlopen. Omdat dit zaken zijn voor de interne organisatie vindt 50PLUS dit een aangelegenheid van Gedeputeerde Staten. Wat 50PLUS betreft, hoeft het voorstel niet te worden ingediend.

De PVV (Hermans) stelt dat de boodschap uit het rapport goed is overgekomen. De fractie sluit zich aan bij de opmerking van 50PLUS dat dit een zaak van Gedeputeerde Staten is.

GroenLinks (Brugman) vraagt of de PVV zich wel kan vinden in de suggestie om een aantal aanbevelingen in het overdrachtsdocument voor Provinciale Staten mee te nemen.

De PVV (Hermans) wil wachten totdat de volgende coalitie is gevormd. Dat lijkt het juiste moment om dit weer op te pakken.

De SP (Voncken) meent dat in reactie van D66 een kern van waarheid zit. Er zal toch bij ieder project een evaluatiemoment moeten volgen om te bezien welke fouten op welke momenten zijn gemaakt. Deze evaluatie dient om van te leren en herhaling te voorkomen.

Het CDA (Van der Linden) stelt dat het ambiëren om een lerende organisatie te zijn, iets anders is dan

het uitbannen van een bepaald hiërarchisch systeem. Daarvoor zit de gedeputeerde op zijn bestuurdersstoel. Het CDA is het volstrekt eens met GroenLinks en de PvdA.

Gedeputeerde Koppe zegt toe van de punten één, vijf en zes werk te zullen maken, zonder dat daar een besluit over hoeft te worden genomen.

T1912 Gedeputeerde zegt toe dat de aanbevelingen van de ZRK in het rapport De provincie Limburg als lerende organisatie, verwoord in het voorstel onder 1, 5 en 6, al door Gedeputeerde Staten worden uitgevoerd.

Met betrekking tot de punten twee en drie zegt de gedeputeerde toe dat het College met een voorstel zal komen om dit verder vorm te geven. Dit voorstel kan sonderend worden besproken en kan vervolgens worden meegenomen in het overdrachtsdocument.

T1913 Gedeputeerde Koppe zegt toe de aanbevelingen van de ZRK in het rapport De provincie Limburg als lerende organisatie, verwoord in het voorstel onder 2 en 3, te verwerken in een sonderende notitie t.b.v. de commissie RIF.

Punt vier – aanbeveling drie van de ZRK – beschouwt de gedeputeerde als onwerkbaar. Hij kan zich wel vinden in uitsluitend de volgende formulering: *“GS op te dragen om bij de start van provinciale programma's in ieder geval aan te geven op welke wijze lessen zijn getrokken uit eerdere ervaringen.”*

De gedeputeerde adviseert de Staten om nogmaals goed naar de nuancerings van het College te kijken. Hij verwacht dat Provinciale Staten ook met een voorstel komen over de eigen rol. Die gedachten kunnen vervolgens landen in het overdrachtsdocument.

GroenLinks (Brugman) vraagt wat precies wordt bedoeld met de formulering *“bij de start van provinciale programma's”*.

Gedeputeerde Koppe antwoordt dat Provinciale Staten altijd het startmoment van provinciale programma's bepalen. Wanneer een voorstel ter besluitvorming voorligt bij Provinciale Staten moet ook worden stilgestaan bij eerdere ervaringen om daarmee herhaling van eerder gemaakte fouten te voorkomen.

GroenLinks (Brugman) vraagt of dit betekent dat bij de start van elk voorstel, waar subsidie mee is gemeoid, moet worden aangetoond welke wijze is geleerd van een vorig vergelijkbaar project.

Gedeputeerde Koppe wil punt vier niet op deze wijze interpreteren. Als dat het geval is, wil hij dit punt ook terugnemen en met een nieuw voorstel komen.

T1914 Gedeputeerde Koppe zegt toe de aanbeveling van de ZRK in het rapport De provincie Limburg als lerende organisatie, verwoord in het voorstel onder 4, te verwerken in een sonderende notitie t.b.v. de commissie RIF.

De punten waarvoor nadere voorstellen volgen, zullen landen in het overdrachtsdocument.

Daarmee hoeft voorliggend voorstel niet te worden voorgelegd aan Provinciale Staten.

Conclusie: De commissie besluit het voorstel terug te trekken en niet door te geleiden naar de Statenvergadering van 12 december 2014.

6.3 P-14-020 Statenvoorstel inzake Onderzoeksbrief en rapport van bevindingen Duurzaam inkopen en aanbesteden provincie Limburg van de Zuidelijke Rekenkamer (ZRK) d.d. 08-08-2014 (2014-61058)

De VVD (Meerts) verwijst naar het rapport van de Rekenkamer. De ambities zijn in de voorgaande Statenperiode geformuleerd en zijn vanaf 2011 niet meer geprioriteerd. Naar aanleiding van het rapport vraagt de VVD hoe belangrijk het College duurzaam inkopen en aanbesteden vindt. Ook wil spreker weten of de ambities uit 2009 voor Gedeputeerde Staten nog overeind staan. Ten tweede, wil de VVD weten hoe het staat met het shared service center en hoe duurzaamheid daarin een rol speelt. Ten derde, wil de fractie weten welke betekenis een SROI heeft met betrekking tot het inkoop- en aanbestedingsproces.

Het CDA (Van der Linden) vraagt zich af hoe er op bestuurlijk niveau geen oog meer kan zijn voor duur-

zame inkoop. Het CDA wil weten wie tussen 2007 en 2014 de portefeuillehouder was.

Duurzaam inkopen betekent - volgens het CDA - ook, dat de Provincie bij inkoop van facilitaire zaken ook naar lokale bedrijven moet kijken. De appels die vandaag gepresenteerd worden, blijken bijvoorbeeld uit Chili afkomstig. De vraag is hoe duurzaam dit is. Het CDA pleit voor lokaal duurzaam inkopen, voor zover mogelijk.

De PVV (Hermans) concludeert uit het rapport dat er met name voor Gedeputeerde Staten nog veel valt te leren op het gebied van duurzaam inkopen en aanbesteden. De verklaring dat de Provincie Limburg in 2015 honderd procent duurzaam inkoopt, dateert uit 2009. Gedane beloftes moeten worden nagekomen. In 2009 hebben Gedeputeerde Staten zich de plicht opgelegd om de Staten te informeren over de stand van zaken en ontwikkelingen op het gebied van duurzaam inkopen. Gedeputeerde Staten hebben dit echter verzuimd, maar de informatieplicht bestaat nog steeds en Provinciale Staten hoeven daar nu niet om te verzoeken. Voorliggend voorstel is daarom - wat de PVV - betreft "de wereld op zijn kop".

Ook ten aanzien van punt twee uit het voorstel geldt bovenstaande opmerking.

De oprichting van het shared service center is al lang een feit. De fractie acht het vanzelfsprekend dat de Staten hierover worden geïnformeerd. Punt 3 uit het rapport is mosterd na de maaltijd.

Ten aanzien van duurzaam inkopen, is de PVV met name benieuwd naar twee recente projecten, te weten de verbouwing van de Veldekezaal en de verbouwing van de fractiekamers. Het College stelt dat inkoop op maatschappelijk verantwoorde wijze dient plaats te vinden. Spreker vraagt zich af of hierover met de aannemer afspraken zijn gemaakt.

Tot slot, verwijst de PVV naar het overzicht betreffende de inkoop van diensten en goederen. Op nummer 1 in deze tabel staan de dienstauto's. De PVV is benieuwd naar de duurzaamheid van het huidige BMW-wagenpark.

D66 (Van Wageningen) hecht inhoudelijk aan duurzaam inkopen en vindt dat beloftes dienen te worden nagekomen, zoals de belofte met betrekking tot rapporteren. Dit laatste is niet alleen om procedurele verplichtingen in stand te houden, maar om te leren van hetgeen al dan niet goed verloopt op het gebied van duurzaam inkopen. In 2009 was sprake van nieuw beleid en wellicht is gebleken dat het niet zo goed uitvoerbaar is als verwacht. Middels evaluaties kan hiervan worden geleerd.

De SP (Van Rijnsbergen) is het met D66 eens dat een Statenvoorstel méér moet omvatten dan alleen het verzoek om informatie, maar dat er ook iets van moet worden geleerd. In die zin kan de SP instemmen met het voorstel. Duurzaam aanbesteden staat bij de SP hoog op de agenda. De duurzaamheidsdoelen moeten onder meer zijn gericht op arbeidsvoorwaarden en beloningen.

De SP wacht de informatie en praktische toepassing met belangstelling af.

GroenLinks (Brugman) stelt vast dat iedereen tegenwoordig duurzaamheid belangrijk vindt. De fractie vindt het goed om te horen dat dit ook bij de PVV het geval is. GroenLinks is het ook met de PVV eens dat het de omgekeerde wereld is als de Staten moeten vragen om te worden geïnformeerd, terwijl dit sinds 2009 beleid is. Spreker vraagt wanneer de informatie over de bereikte resultaten wordt verstrekt. Ook duurzaam - en waar mogelijk lokaal - inkopen van facilitaire zaken door de Provincie is een aandachtspunt voor GroenLinks.

De PvdA (Bosch) constateert dat zowel GroenLinks, als de PvdA de afgelopen jaren blijkbaar niet alert zijn geweest. Zij hebben geen schriftelijke vragen ten aanzien van de behaalde resultaten gesteld. Blijkbaar is een rapport van de ZRK nodig om daarvan bewust te worden.

GroenLinks (Brugman) meent dat, als het College heeft beloofd informatie te verstrekken, zij dat gewoon behoort te doen, zonder dat de Staten daarom hoeven te vragen.

De PvdA (Bosch) probeert zelfkritisch te zijn en is blij met het rapport van de ZRK, dat als een soort wake up call werkt.

In de reactie op het rapport stellen Gedeputeerde Staten, dat over aspecten van de bedrijfsvoering die niet het beleid raken, alleen op hoofdlijnen via de reguliere P&C cyclus wordt gerapporteerd. Deze stelling is op zich correct, maar kan in bepaalde gevallen niet tot in het oneindige overleefd worden gehouden.

De PvdA zou het op prijs stellen als op zeer korte termijn, op basis van de drie aanbevelingen en vragen die in het voorstel staan, een nadere actie volgt.

Gedeputeerde Koppe wijst op het bedrag dat de Staten beschikbaar hebben gesteld voor verduurzaming van de provinciale gebouwen om zo een voorbeeldfunctie te kunnen vervullen. Uit rapportages blijkt dat de terugverdientijd van zonnepanelen voor de Provincie op vijftientig jaar ligt, terwijl dit voor particulieren rond tien jaar ligt. Dit heeft te maken met de inkoopprijs van energie. Dat is een reden waarom de Provincie nog weinig heeft geïnvesteerd in zonnepanelen.

GroenLinks (Brugman) wijst op de ontwikkeling van zonnepanelen met een gebruikstermijn van vijftig jaar en vraagt of daarmee de investering aantrekkelijker wordt. Spreker pleit er voor om het hele dak vol te leggen met zonnepanelen.

Gedeputeerde Koppe zegt de praktijk met de zonnepanelen te hebben aangehaald als voorbeeld, om te laten zien hoe weerbarstig deze is.

De SP (Van Rijsbergen) is van mening dat ook naar maatschappelijk rendement moet worden gekeken en stelt dat dit bij aanbestedingen een grotere rol moet gaan spelen.

Gedeputeerde Koppe wijst er op dat dit een Statenvoorstel betreft. Als de Staten de formulering te voorzichtig vinden dan is het aan de Staten om deze te amenderen. Het College is graag bereid om, als de Staten besluiten de vragen te stellen zoals deze in het voorstel staan, daar antwoord op te geven.

De PVV (Hermans) wijst erop dat de informatieplicht als sinds 2009 bestaat. Dit Statenvoorstel is dus eigenlijk overbodig.

GroenLinks (Brugman) kan zich voorstellen dat de gedeputeerde de Staten informeert over de behaalde resultaten tot nu toe. De fractie wil deze informatie graag zien in combinatie met een voorstel, waarin staat welke verbeterpunten er zijn.

Gedeputeerde Koppe adviseert dit in het Statenvoorstel op te nemen.

GroenLinks (Brugman) wil dit dan als vierde punt aan het voorstel toevoegen.

Gedeputeerde Koppe meldt voorts dat in de commissie EBD een voorstel met betrekking tot SROI aan de orde komt, dat is gericht op organisatiebrede inkoop. De gedeputeerde heeft ervoor gezorgd dat bij een project als Parkstad telkens wordt gerapporteerd over SROI.

In reactie op de PVV zegt de gedeputeerde toe inzicht te verschaffen in de interne verbouwing die in 2013 heeft plaatsgevonden.

T1910 Gedeputeerde Koppe zegt toe de commissie RIF te informeren omtrent arbeidsmigratie, arbeidsomstandigheden en SROI inzake de verbouwing 2013 van het gouvernement.

Wat betreft de dienstauto's wijst de gedeputeerde erop dat bij de aanschaf het aspect 'duurzaamheid' nadrukkelijk in de offerte was opgenomen. Prijs technisch was het echter zeer onvoordelig om voor alle gedeputeerden de overstap te maken. Ook de actieradius van volledig elektrische auto's was voor met name gedeputeerden die veel kilometers afleggen niet werkbaar. Gezien de kosten en baten was het op het moment dat de nieuwe auto's moesten worden aangeschaft daarom niet verantwoord om over te stappen op een duurzaam wagenpark. Wellicht ziet dit er bij een volgende aanbesteding weer geheel anders uit.

In reactie op D66 merkt de gedeputeerde op, dat toevoeging van een vierde punt aan het besluit het mogelijk maakt de ambitie bij te kunnen stellen wanneer in bepaalde gevallen verduurzaming moeilijker blijkt dan verwacht.

GroenLinks (Brugman) geeft aan dat het vierde punt als volgt zou kunnen luiden: *"Provinciale Staten besluiten Gedeputeerde Staten op te dragen - naar aanleiding van de verstrekte informatie - met voorstellen voor verbeterpunten te komen".*

De PvdA (Bosch) lijkt een dergelijke formulering niet nodig. Immers, bij de behandeling in de vergadering waar dit voorstel aan de orde is, komt dit vanzelf naar voren.

GroenLinks (Brugman) is het daar niet mee eens. De fractie wil, aansluitend aan de verstrekte informatie, in een nieuw voorstel zien welke verbeterpunten er zijn met betrekking tot duurzaam inkopen.

De SP (Van Rijsbergen) denkt dat dit ook kan landen in een overdrachtsdocument.

Gedeputeerde Koppe is graag bereid optimaal inzicht te verschaffen. Op het moment er sprake is van

nieuw beleid of een afwijking van geformuleerd beleid wordt daarover gerapporteerd, maar wanneer iets is ingebed in de normale bedrijfsvoering wordt de rapportage onderdeel van de P&C cyclus. De Staten moeten zelf constateren of daarin nog verbeterpunten zitten.

De vraag van het CDA naar het portefeuillehouderschap 'duurzaamheid' zal samen met de behaalde resultaten schriftelijk worden beantwoord.

T1909 Gedeputeerde Koppe zegt toe de Staten te informeren over welke gedeputeerde verantwoordelijk was voor welke portefeuille en welke resultaten hiermee zijn behaald gedurende de laatste 2 Statenperioden (vanaf 2007).

Conclusie: De commissie besluit het voorstel als hamerstuk door te geleiden naar de Statenvergadering van 12 december 2014, met inachtnaam van de toevoeging onder punt 4, welke luidt *"Provinciale Staten besluiten Gedeputeerde Staten op te dragen, naar aanleiding van de verstrekte informatie, met voorstellen voor verbeterpunten te komen"*.

6.4 Mededelingen portefeuillehouder

Er zijn geen mededelingen.

6.5 Rondvraag

Er zijn geen vragen voor de rondvraag.

7. INFRATRUCTUUR

7.1 Mededelingen portefeuillehouder

Gedeputeerde Koppe geeft een toelichting op het te volgen proces ten aanzien van het oplossen van knelpunten met betrekking tot landbouwverkeer. Hij wijst op de lijst met 19 knelpunten.

Het knelpunt rondom Gennep is meegenomen in de reconstructie van de N271. In Sittard wordt een knelpunt opgelost door uitbreiding van de parallelvoorziening bij de reconstructie van de Dr. Nolenslaan. Voor het knelpunt bij Venray is onlangs een besluit genomen om het knelpunt bij de N270 op te lossen. Dit besluit is in overleg met de gemeenten en Cumela genomen. Ook de knelpunten bij Nederweert en de N280 zijn meegenomen in de lopende projecten. Voor het knelpunt Baanheide zijn afspraken gepland met de colleges van de betrokken gemeenten. Wettelijk gezien, hoeft de Provincie bij Baanheide niets te doen, maar de gedeputeerde is van mening dat - gezien de situatie aldaar - de Provincie toch iets zou moeten doen om tot verbetering te komen. Er zijn goede ervaringen opgedaan met de parkeerstroken ter hoogte van de provincialeweg bij Echt – Susteren.

Alle ervaringen worden meegenomen om tot een sluitend routenetwerk voor het landbouwverkeer te komen. De planning is erop gericht dat de opdrachtverstrekking voor 1 januari 2015 plaatsvindt. Deze tijdsplanning hangt samen met de totaalplanning van alle beleidsdocumenten die hierbij zijn betrokken. Bij de Nijmeegseweg wordt gedacht aan legalisering van de bestaande situatie. Dat is echter procedureel ingewikkeld omdat partijen zoals TLN daarop tegen zijn.

Als alle verkeerstechnische onderzoeken op orde zijn gebracht, staat de Provincie juridisch sterker. Een totaalplan voor de hele Provincie Limburg maakt de positie voor de provincie ook sterker.

Het CDA (Van der Linden) vindt het een goede zaak dat de gedeputeerde hier constructief mee bezig is. Toch is nog niet voor alle knelpunten een oplossing gevonden. In de motie wordt een datum genoemd, waar de gedeputeerde zich naar dient te richten. Het CDA wordt graag op de hoogte gehouden van de ontwikkelingen. Het oplossen van knelpunten zal altijd maatwerk blijven.

Gedeputeerde Koppe stelt dat niet altijd sprake is van maatwerk. Op landelijk niveau wordt ook aan dit thema gewerkt en dat maakt het als Provincie mogelijk meer generiek beleid te maken. Ten eerste, is een streep getrokken door concurrentievervalsing bij gebruik van rode diesel. Ten tweede, is de beken-tekening aangepast, waardoor het mogelijk is zeer langzaam landbouwverkeer te weigeren en snel landbouwverkeer toe te staan. Ten derde, moeten bestuurders van landbouwverkeer voortaan over een vol-

waardig rijbewijs beschikken om op de openbare weg te mogen komen.

7.2 Rondvraag

Er zijn geen rondvraagpunten.

8. RUIMTE

8.1 G-14-025 Statenvoorstel inzake Verordening Stimuleringsregelingen Levensloopbestendigheid Transitie Limburgse Woningmarkt, brief GS van 28-10-2014 (2014-60462)

Bij dit voorstel wordt de informerende notitie van Gedeputeerde Staten betrokken, die dinsdag jl. is toegezonden. De titel hiervan luidt: "Operationalisering Transitiefonds Limburgse Woningmarkt".

Eerste termijn

De VVD (Kirkels) vraagt zich af of er naast deze lening ook sprake kan zijn van een beroep op de duurzaamheidslening en vraagt of cumulatie kan plaatsvinden met de starterslening. Er bestaat een beeld van stapeling van een aantal leningen. De VVD vraagt hoe het College daarmee wil omgaan. Voorts informeert de VVD naar de relatie met de krediettoets van de SVn.

Het CDA (Van den Beuken) ziet met belangstelling de evaluatie tegemoet van de Verordening Wonen Zuid-Limburg, zodat eventueel nog aanpassingen doorgevoerd kunnen worden. De fractie ziet dit nog steeds als een zwaar instrument. Het CDA vraagt of er ook nog een verordening volgt voor leningen aan niet particulieren in compartiment 1a.

In artikel 2.2 staat dat minimaal één bewoner minimaal 55 jaar moet zijn. Het CDA vraagt om een toelichting op deze voorwaarde. Voorts wil het CDA weten wie gaat toetsen of maatregelen onder deze verordening, dan wel binnen de Wmo vallen. Tot slot, vraagt het CDA hoe de Provincie bekendheid gaat geven aan de Verordening.

De PVV (Hermans) kan zich vinden in onderhavig voorstel. Over het nagezonden stuk wil de PVV nog geen uitspraken doen.

50PLUS (Wijnands) is blij met de aandacht voor de problemen die bij ouderen kunnen spelen. Spreker vindt dat er geen inkomenstoets in de Verordening opgenomen moet worden. In dat geval zou niemand in aanmerking komen voor de regeling. De fractie vraagt wat er gebeurt als iemand niet meer in staat is de lening terug te betalen.

D66 (Van Wageningen) staat in algemene zin positief tegenover de regeling. D66 wil weten of deze Verordening met name is bedoeld voor verbetering van de woningvoorraad en een betere afstemming op de behoefte op de markt of dat de regeling is bedoeld om mensen te helpen. In het laatste geval is afstemming met gemeenten belangrijk. Spreker vraagt of dat laatste gebeurt.

D66 stelt voor om alle leeftijdsbepalingen te schrappen, want iedereen kan hiermee worden geholpen. Bovendien betreft het hier een lening en moet deze toch weer worden terugbetaald.

Tot slot, informeert D66 of er risico's voor de Provincie aan deze regeling zijn verbonden. Als dat inderdaad het geval is, informeert de fractie naar risicobeheersing.

De SP (Van Rijsbergen) vindt het een goede zaak dat deze regeling nader wordt uitgewerkt. Een aantal genoemde maatregelen kan in het kader van de Wmo ook bij de gemeente worden aangevraagd. De SP vraagt zich af of de mogelijkheden elkaar niet hinderen.

GroenLinks (Brugman) beoordeelt de regeling als uitstekend. De fractie ziet dit als een middel om als Provincie bij te dragen aan de mogelijkheid om mensen langer thuis te laten wonen. GroenLinks vindt dat de regelingen elkaar niet hinderen. De leeftijdsgrens zou - wat GroenLinks betreft - geschrapt mogen worden. Spreker vraagt hoe wordt omgegaan met zeer oude mensen die een lening aanvragen.

De zorg van de VVD ten aanzien van stapeling van leningen deelt GroenLinks niet.

De PvdA (Bosch) heeft vaker aandacht gevraagd voor de levensloopbestendigheid van het particulier woningbezit. De fractie vindt het prima dat er nu een voorstel voorligt dat zich daarop richt en een bepaalde categorie mensen wordt gefaciliteerd hier werk van te maken. Een aanscherping van de regeling, in relatie tot hetgeen de Wmo heeft te bieden, zou echter passend zijn.

De fractie is van mening dat maatregelen vanuit de rijksoverheid contraproductief werken. Illustratief wijst

spreker op het laten vervallen van de aftrekbaarheid van woningaanpassingen.

De PvdA sluit zich aan bij de opmerking dat het leeftijdscriterium zou moeten vervallen. De regeling dient de woningbezitter te stimuleren om de eigen woning tijdig aan te passen en niet te wachten tot ze op Wmo-voorzieningen zijn aangewezen.

Gedeputeerde Koppe licht toe dat de SVn de instantie is, die naar volle tevredenheid de startersregeling en de duurzaamheidslening uitvoert en bereid is ook voorliggende regeling uit te voeren. In reactie op het CDA geeft hij aan dat Gedeputeerde Staten hebben vastgesteld dat er ook voor niet-particulieren in compartiment 1a een regeling volgt.

Voordat de regeling in uitvoering kan worden genomen, zal overleg met de gemeenten moeten plaatsvinden over afstemming met de Wmo. Voor alle maatregelen die onder de Wmo vallen, is de gemeente aan zet. De regeling van de Provincie betreft een aanvullende maatregel.

Een leeftijdsgrens is altijd discutabel. Hoe jonger iemand met een lening begint, hoe makkelijker die kan worden afgelost. Met deze regeling is gekeken naar de doelgroep die 'tussen wal en schip dreigt te raken' omdat deze groep vaak bij de bank niet meer terecht kan. Bij de jongere leeftijdscategorie dient met name te worden gefocust op de bewustwording dat bij een verbouwing rekening wordt gehouden met levensloopbestendigheid.

Ten aanzien van de cumulatie van leningen, stelt de gedeputeerde dat de SVn per aanvraag zal bekijken of het verantwoord is om een bepaalde lening te verstrekken. De Provincie zal uitsluitend toetsen of de aanvraag binnen de geldende regels van de regeling valt. De SVn ziet er ook op toe dat de Provincie geen onaanvaardbare risico's zal nemen, maar risico's kunnen nooit helemaal worden voorkomen.

De gedeputeerde attendeert de commissie er vervolgens op, dat het College onlangs heeft geconstateerd dat de statiegeldregeling belemmerend werkt en niet wordt begrepen. Deze regeling is vervolgens in Zuid-Limburg losgekoppeld van het transitiefonds, maar blijft gehandhaafd voor Midden en Noord-Limburg. In het nagezonden stuk is aangegeven dat deze regeling nu ook voor Midden en Noord-Limburg wordt losgekoppeld van het Transitiefonds. Hiervoor is een wijzigingsvoorstel via Gedeputeerde Staten naar Provinciale Staten nodig. Er wordt naar gestreefd dit in januari 2015 aan de Staten voor te leggen.

De gedeputeerde wijst er op dat de regeling zich richt op de woningmarkt. De regeling draagt bij aan de transitie van de bestaande woningvoorraad, maar uiteindelijk worden ook individuen hiermee geholpen.

Tweede termijn

De PvdA (Bosch) vraagt te bezien of binnen de miljoenen die zijn vrijgemaakt voor het transitiefonds mogelijkheden vallen om het aspect 'communicatie' beter naar voren te laten komen. Daarmee valt immers winst te behalen, aldus de PvdA. Verder doet spreker de suggestie om dit samen met hypotheekverstrekkers op te pakken, zodat jonge mensen er op worden geattendeerd, dat het bij een verbouwing van belang is nu al rekening te houden met levensloopbestendigheid.

Gedeputeerde Koppe onderschrijft deze gedachte. Er zal worden gekeken welke communicatie-aanpak het beste is voor bewustmaking. De gedeputeerde wil echter voorkomen dat de communicatie wordt uitgelegd een publiciteitscampagne in het kader van de verkiezingen.

T1902 Gedeputeerde Koppe zegt toe om te bekijken of er extra mogelijkheden liggen voor de communicatie binnen de bestaande middelen.

De VVD (Kirkels) is tevreden met het antwoord inzake cumulatie van leningen. Ook ten aanzien van revolverendheid en risico's is de fractie tevreden. Wat de VVD betreft, kan dit voorstel als een hamerstuk worden geagendeerd.

Het CDA (Van den Beuken) heeft moeite met het leeftijdscriterium en wil het voorstel derhalve als bespreekstuk behandelen.

D66 (Van Wageningen) vindt de uitleg van de gedeputeerde ten aanzien van het leeftijdscriterium duidelijk, maar als het CDA op dit punt een amendement zou indienen, dan zou D66 dat ondersteunen.

Gedeputeerde Koppe wil ervoor waken dat een te grote groep gebruik gaat maken van de middelen. Hij zegt toe om na een jaar te evalueren en te bezien of de leeftijdsgrens dan omlaag kan.

T1901 Gedeputeerde Koppe zegt toe 1 jaar na vaststelling van de Verordening Stimuleringsregelingen Levensloopbestendigheid Transitie Limburgse Woningmarkt deze te evalueren en indien nodig de leeftijdsgrens bij te stellen.

Voorts dient in het overleg met de gemeenten te worden gezien hoe de regelingen zo goed mogelijk op elkaar kunnen worden afgestemd.

Ambtelijk (Adriaanse) wordt aangegeven dat het bij mantelzorg volstaat wanneer op het moment van de aanvraag iemand van 55 jaar of ouder in de woning woont. Deze bewoner hoeft niet de eigenaar van de woning te zijn.

De PvdA (Bosch) vraagt zich af of het voorstel wel behandelrijp is voor de Staten omdat de Verordening nog vragen oproept en het afstemmingsoverleg met gemeenten nog moet plaatsvinden.

Gedeputeerde Koppe stelt dat dit juist het kader is om met de gemeenten in overleg te gaan, maar daarvoor dient wel sprake te zijn van een vastgestelde tekst. Hij zegt toe de Staten te zullen betrekken in het verdere proces en op de hoogte te zullen houden van de resultaten van het afstemmingsoverleg met de gemeenten inzake de Wmo en de verdere implementatie van de regeling.

T1903 Gedeputeerde Koppe zegt toe aan de Staten terug te koppelen wat besproken is met de gemeenten in de afstemmingsgesprekken over de stimuleringsregelingen en de Wmo. De Staten worden meegenomen in het proces en hierover goed geïnformeerd.

Conclusie: De commissie besluit het voorstel als hamerstuk door te geleiden naar de Statenvergadering van 12 december 2014.

8.2 Mededeling portefeuillehouder

Er zijn geen mededelingen.

8.3 Rondvraag

Er zijn geen vragen voor de rondvraag.

9. Schorsing

De voorzitter schorst de vergadering om 22.37 uur.

1. Heropening

De voorzitter heropent de vergadering om 9.00 uur en meldt de berichten van verhindering.

Gedeputeerde Van der Broeck deelt mede te hebben verzuimd een aantal zienswijzen mee te nemen in het POL. Hij betreurt deze ommissie. Deze zienswijzen zijn gisteren alsnog aan de commissie toegezonden. De vraag die de commissie zich moet stellen, is of deze zienswijzen tot andere conclusies ten aanzien van het POL leiden. De gedeputeerde meent dat de niet verwerkte zienswijzen heel goed in andere zienswijzen zijn te passen, zodat deze niet tot aanvullende wijzigingen hoeven te leiden.

2. RUIMTE

Spreekrecht externen

Inspreker 1 - Mevrouw Arts, namens regio Midden-Limburg

Inspreker vraagt aandacht voor de zonering. Ten aanzien van de gebieden die in het POL 2006 perspectief P8 hebben gekregen, is via zienswijzen duidelijkheid gevraagd. De regio Midden-Limburg heeft aangegeven het standpunt van Gedeputeerde als volgt te interpreteren: "Reeds in gang gezette woningbouwontwikkelingen kunnen onder voorwaarden doorgang vinden."

Dit verzoek is niet expliciet in de nota van zienswijzen vermeld en daarom wordt gevraagd dit alsnog in het POL2014 te wijzigen door expliciet te vermelden dat reeds in gang gezette woningbouwontwikkelingen doorgang kunnen vinden.

Voorts vraagt spreker om expliciet te vermelden dat de zoneringen op kaart 1, met name met betrekking tot de zonering buitengebied, geen provinciale visie betreffen, maar een inventarisatie van de be-

staande situatie.

Ten tweede, reageert inspreker op de vijfjaarstermijn. In het POL2014 is opgenomen dat voor harde woningbouwplannen een vijfjaarstermijn voor realisatie zou moeten gelden. Deze passage wordt in de nota van zienswijzen genuanceerd. In de Structuurvisie Wonen, Zorg en Woonomgeving Midden-Limburg zijn afspraken gemaakt over terugdringing van de planvoorraad. In de Structuurvisie is echter niet bepaald dat de genoemde vijfjaarstermijn in acht moet worden genomen. Inspreker vindt het niet noodzakelijk om de door Gedeputeerde Staten genoemde termijn te hanteren. Deze termijn is willekeurig en juridisch niet afdwingbaar.

In de Structuurvisie is door de gemeenten een 'tweetrapsraket' ingebouwd. Overcapaciteit wordt in vier jaar tijd gesaneerd en vanaf 2018 vindt een integrale herijking plaats. Volgens inspreker beantwoordt de huidige Structuurvisie Wonen, Zorg en Woonomgeving aan het doel van het dynamisch voorraadbeheer en draagt bij aan de verkleining van de planvoorraad, zoals opgenomen in het POL 2014. Inspreker verzoekt daarom het POL te wijzigen door de betreffende passages te schrappen.

De voorzitter biedt gelegenheid tot het stellen van vragen.

De VVD (Van Bilsen) vraagt waarom inspreker zoveel nadruk legt op de vijfjaarstermijn.

Inspreker antwoordt dat de gemeenten dringend wordt geadviseerd aan te geven welke plannen over vijf jaar niet meer wenselijk zijn. Het is voor gemeenten echter moeilijk om zo ver vooruit te kijken. De maatregel die in de Structuurvisie is opgenomen, is eigenlijk veel strenger en daarom wil inspreker graag van de vijfjaarstermijn af.

Het CDA (Verhoijzen) stelt - in het verlengde hiervan - dat de vijfjaarstermijn niet keihard is. Hij constateert dat dit voor inspreker klaarblijkelijk niet voldoende is. Voorts vraagt het CDA of inspreker van mening is dat de doorlooptijd van een bestemmingsplan - te weten tien jaar - niet kan worden doorkruist door deze vijfjaarstermijn.

Inspreker bevestigt dit. Een marktpartij moet de tijd worden gegund om een bestemmingsplan te kunnen realiseren. De vijfjaarstermijn druist in tegen de Wro, waarin staat dat voor realisatie van een bestemmingsplan tien jaar geldt.

Het CDA (Verhoijzen) vraagt of inspreker vreest dat, wanneer de vijfjaarstermijn in het POL blijft staan, investeerders worden afgeschrikt.

Inspreker stelt dat dit inderdaad gevolgen kan hebben. Investeerders willen een betrouwbare overheid en wanneer er contracten liggen, zal het niet makkelijk zijn om die eenzijdig te ontbinden. De regio Midden-Limburg is zich ervan bewust dat er flink moet worden gesaneerd en daarom zijn daar in de Structuurvisie harde afspraken over gemaakt.

De PvdA (Heijmans) vraagt of inspreker het verschil tussen 'harde' en 'zachte' plannen kan aangeven.

Inspreker denkt bij harde plannen aan plannen met directe bouwuitelings. Ook als die in de zoning buitengebied liggen, kan de Provincie dergelijke plannen niet tegenhouden. Zachte plannen betreffen plannen met een uit te werken bestemmingsplan en wijzigingsbevoegdheden. Potentiële bouwplannen zijn plannen die bestemmingsplantechnisch nog niet zijn verwerkt. Inspreker wil graag de toezegging, dat reeds in gang gezette plannen, uit te werken bestemmingen en wijzigingsbevoegdheden gewoon door gang kunnen vinden, mits passend binnen de regionale afspraken.

D66 (Van Wageningen) vraagt of het voor inspreker acceptabel zou zijn wanneer in het POL zou staan dat de plancapaciteit vervalt wanneer het bestemmingsplan wettelijk moet worden herzien.

Inspreker denkt dat dit lastig is omdat de rekening dan toch bij de gemeenten terecht komt. Het POL kan niet worden gebruikt als aankondiging dat gemeenten plancapaciteit gaan schrappen. De gemeenten of regio's moeten daar zelf een visie voor maken.

Inspreekreactie 2 - Mevrouw Van Mensvoort, namens Gemeente Weert

Inspreker verzoekt het POL2014 op drie onderdelen aan te passen.

Ten eerste betreft dit het gebied van de centrale zandwinning. Dit gebied, het ernaast gelegen straalbedrijf Cuijpers en de ernaast gelegen gebieden zijn in de Structuurvisie benoemd als kansengebied, waar een integrale gebiedsontwikkeling mogelijk is. Het betreft een complexe opgave, waarbij de beperkte ro-

de functies belangrijke kostendragers zijn. Tijdens het planproces van het ontwerp POL 2014 heeft dit gebied de zonering 'zilver' gekregen. De Provincie heeft ook meegewerkt aan de visieontwikkeling. Inspreker acht het daarom zeer vreemd dat zonder enige reden delen van het gebied op het laatste moment als 'goud' zijn bestempeld. Dit frustreert de gehele gebiedsontwikkeling. Inspreker verzoekt op dit gebied de zonering 'buitengebied' te projecteren.

Ten tweede, gaat inspreker in op de kantorenlocatie centrum Noord. In het ontwerp POL2014 wordt dit gebied als 'balansgebied' benoemd. Inspreker meent echter dat centrum Noord alle kenmerken heeft van een concentratiegebied. Zò heeft de gemeente het dan ook in het bestemmingsplan opgenomen. Verder vindt inspreker het jammer dat de 'stadspoorten' uit het POL2014 zijn verdwenen. Juist daarin ligt een kans om de entree van Limburg te markeren.

Inspreker is van mening dat door de ligging van Weert, 'onder de rook van Eindhoven', er nog veel potentie ligt. Het stationsgebied, in het POL2014 aangeduid als concentratiegebied, wil de gemeente juist niet verdichten en ontwikkelen als kantorenlocatie. Inspreker verzoekt centrum Noord als concentratiegebied op te nemen en uit te ruilen tegen het stationsgebied.

Ten derde, gaat inspreker in op het thema wonen en de vijfjaarstermijn. Voor Weert wordt tot 2027 een groei verwacht met circa duizend huishoudens. De afgelopen jaren is de bevolking, tegen de prognoses in, jaarlijks gegroeid. Het is daarom zaak de komende jaren een en ander goed te monitoren. Dit vraagt om een flexibel instrumentarium, waar geen benadering in past waarbij in 2018 een definitieve uitspraak moet worden gedaan over al dan niet gewenste woningbouwplannen. Derhalve verzoekt inspreker de vijfjaarstermijn los te laten.

Ten aanzien van de P8 gebieden verwijst inspreker naar de voorgaande inspreker.

De voorzitter biedt gelegenheid tot het stellen van vragen.

De PvdA (Heijmans) vraagt of er al een indicatie bestaat ten aanzien van de kosten voor het verplaatsen van straalbedrijf Cuijpers. Voorts vraagt spreker op welke wijze een beperkte rode functie een bijdrage kan leveren aan de totale gebiedsontwikkeling.

Spreker stelt voorts dat de centrale zandwinning een vreemde eend in de bijt zou zijn nu in de gebiedsvisie Kemper-Broek de recreatieve ontwikkeling zich zou moeten concentreren rondom de IJzeren Man. De bevolkingsgroei die inspreker aanhaalt, moet worden gezien in de totale regio Weert, aldus spreker en hij pleit ervoor om niet uitsluitend te kijken naar de kern Weert.

Inspreker heeft met de groeicijfers voor Weert aan willen geven dat niet blind moet worden gevaren op prognoses. De gemeente heeft met andere gemeenten in de regio afspraken gemaakt ten aanzien van woningbouw. Deze afspraken zijn opgenomen in de Structuurvisie. Daarin wordt veertig procent van de overcapaciteit gesaneerd. Spreker pleit voor flexibiliteit en niet voor 'dichttimmeren' middels de vijfjaarstermijn.

De PvdA (Heijmans) wijst op de dramatische cijfers in de kantorensector en stelt dat in het POL2014 wordt uitgegaan van enkele concentratiegebieden. Spreker vraagt of het concept van de stadspoorten in Weert niet een achterhaald idee is.

Inspreker legt uit dat het feit dat centrum Noord als balansgebied wordt aangemerkt het grootste struikelblok voor de gemeente vormt. Ook in Weert staan kantoren leeg en zal naar andere functies moeten worden gezocht. Juist centrum Noord is een locatie waarvan duidelijk is dat kantoren er op een goede manier functioneren. Het concept Stadspoorten en de bebouwing langs de snelweg zal geen ruimtelijke ontwikkeling meer zijn waar alle pijlen op zijn gericht. Het concept kan in combinatie met de ontwikkeling van het nieuwe bedrijventerrein worden ingepast, maar dat zal alleen gebeuren als er 'n gegadigde voor is.

Ten aanzien van het zandwinningsgebied, stelt spreker dat momenteel wordt gezien hoe natuur en recreatieve ontwikkelingen kunnen worden gestimuleerd en hoe straalbedrijf Cuijpers kan worden verplaatst, waardoor meer ruimte ontstaat voor natuurontwikkeling. De verplaatsing van dit bedrijf is erg complex en kostbaar. Door dit te koppelen aan de centrale zandwinning is de hoop dat de kans op verplaatsing wordt vergroot. Als hier een beperkt aantal rode functies aan kan worden gekoppeld, kan er wellicht genoeg geld worden gegenereerd om de bedrijfsverplaatsing mogelijk te maken. Momenteel

worden hiervoor berekeningen opgesteld. Door delen van het gebied als 'goud' te bestempelen, wordt echter flexibiliteit weggenomen. Hiermee verkleint de kans dat de bedrijfsverplaatsing door kan gaan. Juist het POL2014 ademt uit dat integraal naar dit soort ontwikkelingen moet worden gekeken.

De PvdA (Heijmans) zegt dat het gebied nu onder de EHS valt. Op basis daarvan geldt het principe "Nee, tenzij". Dat zou hier ook kunnen gelden. Spreker geeft aan dat dit meer een bestuurlijke kwestie betreft. Het gaat om een locatie voor natuurontwikkeling, waarvan spreker zich afvraagt hoe de gemeenten erbij komt deze te willen zoneren als 'buitengebied'.

Inspreker vraagt waarom het aan de voorkant al bemoeilijkt zou moeten worden. Op de locatie waarop nu 'goud' is geprojecteerd, wordt nu juist gekeken naar extensieve recreatieve ontwikkelingen.

Het CDA (Verhoijzen) vraagt of inspreker dezelfde argumenten heeft tegen de vijfjaarstermijn als de inspreker namens de regio Midden-Limburg.

Inspreker zegt dat de argumenten in Midden-Limburg in dezelfde lijn liggen. Of dit ook in Noord-Limburg het geval is, weet spreker niet. Voor Weert heeft zij specifieke voorbeelden genoemd ter onderbouwing van die argumenten.

Inspreekreactie 3 - De heer Hoedemakers (namens Cumela Limburg)

In de beleidsnota RVWN wordt duidelijk aangegeven, dat landbouwverkeer een gelijkwaardige plaats verdient. Inspreker daagt de Staten uit om moties in te brengen bij de vaststelling van het PVVP in december 2014. Ook landbouwverkeer dient veilig en evenwichtig te worden gefaciliteerd door en in samenhang met alle wegbeheerders. Inspreker illustreert het belang hiervan met een voorbeeld.

Inspreker constateert tot zijn ontsteltenis dat ontwerpers en ambtenaren bij het ontwerp van de N280-West wel oog hebben voor het belang van de automobilist, maar niet of nauwelijks voor een economische activiteit zoals de landbouw. Spreker informeert naar de motivering.

Inspreker stelt voor om op dit traject voor het landbouwverkeer enkele extra oversteekplaatsen te realiseren, waardoor de dorpskern aan de westzijde van de A2 kan worden vermeden.

De genoemde voorbeelden sluiten goed aan bij de ingediende motie 'Aanpak landbouwverkeer verkeersonveilige trajecten' van 7 november 2014. Inspreker hoopt dat bij inrichting van provinciale wegen wordt gekozen voor een gelijkwaardige en veilige positionering van het landbouwverkeer en tevens voor een goede bereikbaarheid van de percelen en werklocaties.

De voorzitter biedt gelegenheid tot het stellen van vragen.

Het CDA (Verhoijzen) vraagt of twee extra oversteekplaatsen op de N280-West voor het landbouwverkeer voldoende zou zijn.

Inspreker bevestigt dit.

Inspreekreactie 4 - Mevrouw Van Herten (namens de LLTB)

Inspreker stelt dat vele agrariërs dagelijks met hun vervoersmiddelen op de openbare weg komen. Om die reden wil inspreker reageren op het RVVP. Het RVVP heeft een hoog ambitieniveau. Inspreker is voorstander van grote ambities, maar wil toch enkele aandachtspunten meegeven. Vervoer van mens en goederen mag de leefbaarheid niet aantasten. Door ingrepen in huidige situaties en wegen op te waarderen naar ideaalprofielen van vijftig meter breed, wordt de huidige leefbaarheid aangetast. Het Keyport 2020 rapport laat zien hoe belangrijk de agribusiness is.

Inspreker schetst in grote lijnen wat de effecten zijn van het scheiden van langzaam en niet langzaam verkeer. Voordeel hiervan is een veiliger situatie op de weg zelf, maar daartegenover staat een onveiligere situatie op de parallelstructuren en op gemeentewegen. Ook moeten voor een ideaalprofiel vaak veel gronden worden ingeleverd. Natuurcompensatie gaat daarnaast vaak ten koste van landbouwgrond. Ook vindt door versnijding versnippering van gronden plaats. Daarom verzoekt inspreker bij dergelijke projecten tot een herverkaveling te komen.

Een bijkomend nadeel zijn de hoge omrijdkosten voor agrariërs en loonwerkers. De LLTB wil meewerken aan vergroting van de veiligheid maar kiest niet bij voorbaat voor verbreding van het profiel. In de zienswijze verzoekt de LLTB om maatwerk, maar dit komt te weinig in het PVVP naar voren. Inspreker ver-

zoekt om een integrale benadering.

De voorzitter biedt gelegenheid tot het stellen van vragen.

Het CDA (Verhoijzen) constateert dat inspreker vindt dat sprake is van een te eenzijdige benadering in het PVVP, doordat alleen wordt gekeken naar de veiligheid op de provinciale wegen. Spreker vraagt of hier in het vooroverleg onvoldoende aandacht voor is geweest.

Het ideaalprofiel betekent een fors ruimtebeslag en daar heeft inspreker bezwaren tegen. Het CDA vraagt hoe dit zich verhoudt tot de Verklaring van Roermond.

Inspreker stelt dat is afgesproken zo zuinig mogelijk om te gaan met landbouwgrond. In de afweging dient dit te worden meegenomen. De LLTB is voorstander van zo weinig mogelijk gebruik van landbouwgrond voor provinciale wegen.

Inspreker geeft aan dat bij reconstructies van de N280 en de N266 er telkens op wordt aangedrongen zo weinig mogelijk landbouwgronden te gebruiken en - indien nodig - een herverkaveling te organiseren. Dit gebeurt uiteindelijk ook wel, maar in de stukken is daar te weinig van terug te zien.

D66 (Van Wageningen) constateert dat de LLTB zo veel mogelijk landbouwgrond wil behouden en vraagt hoe inspreker aankijkt tegen de vijfjaarstermijn in het POL, waarmee mogelijke bouwtitels vervallen.

Inspreker stelt dat dit een ander onderwerp is. De LLTB behartigt de belangen van de agrariërs en staat daarom positief ten opzichte van het behoud van agrarische grond.

2.1 G-14-028 Statenvoorstel inzake Nota van zienswijzen POL 2014, Omgevingsverordening 2014 en Provinciaal verkeers- en vervoersprogramma 2014, brief GS van 28-10-2014 (2014-61816)

De voorzitter verzoekt de vier nagezonden stukken te betrekken bij de behandeling van dit agendapunt.

Eerste termijn

De PvdA (Heijmans) wijst op het begrip co-creatie en vraagt of de gemeenten over voldoende kennis beschikken op het gebied van duurzame verstedelijking.

Voort vraagt spreker zich af waarom wordt gewerkt met bepalingen met een voorzorgkarakter en vraagt of dit niet in de Omgevingsverordening is opgenomen.

In de vorige periode werd veel nadruk gelegd op goed overleg en het maken van afspraken met gemeenten. De PvdA constateert dat de teugels hierin wat strakker worden aangehaald. De fractie vraagt zich af of het naar de gemeenten niet eenduidiger is om in de Verordening een aantal bepalingen op te nemen, die duidelijkheid bieden.

De rode en paarse contouren zijn losgelaten. De rode contouren vormden een sterk instrument, ook als het ging om het Limburgs kwaliteitsmenu, om de grenzen aan te geven, tenzij compensatie plaatsvindt.

De fractie vraagt zich af of dit niet allemaal te vrijblijvend wordt met het loslaten van die contouren.

Het is spreker niet duidelijk waarom de beekdalen zijn toegevoegd aan de bronsgroene natuur in plaats van aan de zilvergroeene natuur.

In het vorige POL is uitgebreid stilgestaan bij de verwevingsgebieden. De PvdA vraagt of de aanpak die nu voor de intensieve landbouw wordt voorgestaan ook de gewenste ontwikkeling teweeg brengt voor de verwevingsgebieden.

Een van de kernpunten in het POL2014 is het dynamisch voorraadbeheer. Theoretisch valt dit te begrijpen, maar de vraag is hoe het zich uiteindelijk in de praktijk vertaalt naar de drie regio's in Limburg. Als er planvoorraad wordt geschrapt, is het de vraag wie daarvan de rekening betaalt. Dit is de fractie niet helemaal duidelijk, noch waar de grens ligt tussen de harde en zachte planvoorraad.

Een derde van de bedrijventerreinen in Limburg is verouderd. Er is veel energie in de ontwikkeling van bedrijventerreinen gestoken en de fractie vraagt waarom nu nog steeds een derde als verouderd wordt aangemerkt. De PvdA wil weten welke instrumenten kunnen worden ingezet om het revitaliseringstempo te verhogen.

684 hectare bedrijventerrein is niet bouwrijp. De PvdA wil weten of dit onder de harde planvoorraad valt.

Bij dynamisch voorraadbeheer wordt ook gedacht aan de aanleg van nieuwe terreinen en het schrappen van oude. De vraag is of overeengekomen uitruil tussen centrumgemeenten ook daadwerkelijk plaatsvindt.

De PvdA stoort zich aan de benadering van Graetheide. Het betreft hier geen harde planvoorraad en toch wordt er ruimte gelaten voor een bepaalde gebiedsontwikkeling. Het terrein ligt al 45 jaar leeg en nog steeds wordt dit niet geschrapt.

De rol van de Provincie is faciliteren, initiëren en afstemmen. De PvdA vraagt hoe de uitruil van kantorengebieden eruit ziet op de schaal van Noord, Midden en Zuid-Limburg.

De fractie is het met insprekers eens, dat na het schrappen van veel overcapaciteit, bij woningbouw een bepaalde flexibiliteit, moet kunnen worden gehanteerd en de vijfjaarstermijn daarin belemmerend werkt. In de nota van zienswijzen wordt dit ook gecorrigeerd en spreker gaat ervan uit dat daarmee tegemoet wordt gekomen aan de zienswijze van de regio Midden-Limburg.

De PvdA is het met de inspreker namens de gemeente Weert eens, dat de stationslocatie geen kantorenlocatie is. Centrum Noord is ook dicht bij het station gelegen en de vraag is waar de grens moet worden getrokken tussen de stationslocatie en Centrum Noord.

Ten aanzien van windturbines vraagt de PvdA zich af of niet beter voor een andere benadering kan worden gekozen door eenduidig aan te geven dat bijvoorbeeld het terrein Klavertje Vier het terrein wordt voor het plaatsen van windturbines om zo te voldoen aan de taakstelling vanuit het Rijk. Er zijn nu diverse mogelijke locaties voor windturbines genoemd, maar dat lijkt niet tot concrete stappen te leiden. Voorts vraagt de fractie uitleg hoe het profijtbeginsel eraan kan bijdragen dat partijen wel over de streep komen.

De SP (Van Rijsbergen) denkt dat het profijtbeginsel wel kan helpen om draagvlak te creëren.

De PvdA (Heijmans) is het daar niet mee eens. Spreker denkt dat het enorm veel energie kost om draagvlak te creëren. De PvdA pleit voor een robuuste benadering.

De SP (Van Rijsbergen) is het ermee eens, dat moet worden 'doorgepakt', maar vindt het te ver gaan om dit van bovenaf op te leggen.

De PvdA (Heijmans) geeft aan dat dit laatste ook niet de intentie van de PvdA is, maar denkt dat met een aantal criteria geschikte locaties kunnen worden aangewezen. De fractie wil het grote aantal mogelijke locaties indikken tot een beperkt aantal concrete plannen.

D66 (Van Wageningen) vraagt of de PvdA het politiek gezien eens is met de taakstelling die door het Rijk aan de Provincie is opgelegd.

De PvdA (Heijmans) bevestigt dit.

Spreker verwijst vervolgens naar pagina 117, inzake de woon- en leefomgeving. Hier is gesteld, dat wanneer gemeenten er met hun woonopgave zelf niet uitkomen, de Provincie Wro-instrumenten inzet. De PvdA zou deze gedachtegang ook op kantorenlocaties toe willen passen.

De fractie wil weten welke financieringsinstrumenten worden ingezet voor sloop van woningen, waarvan het tempo momenteel veel te laag is. De huidige instrumenten zijn in de ogen van de fractie ontoereikend om grote stappen te kunnen zetten.

Er wordt gesteld dat permanente bewoning op recreatieterreinen niet past. De afgelopen jaren is echter gebleken hoe moeizaam het overleg daarover verloopt. Spreker vraagt zich af wat de effecten zijn van de inspanningen van de afgelopen jaren, wetende dat gemeentebesturen hier wat genuanceerder mee omgaan wanneer sprake is van grote weerstand.

De PvdA maakt zich grote zorgen over de verpaupering die in bepaalde wijken met veel particuliere woningen voorkomt.

Volgens de PvdA blijft ook in het POL2014 Graetheide 'in de lucht hangen'. Gemeenten worden er op aangesproken om de Ruimte voor Ruimte kavels op te nemen. Spreker vreest dat dit een doodlopende weg is.

GroenLinks (Brugman) spreekt waardering uit voor de goede kwaliteit van de kaarten die het POL vergezellen. Het POL2014 betreft een complex en dynamisch dossier, maar het geheel is zeer overzichtelijk gehouden. Hiervoor worden complimenten uitgesproken.

Behalve een visie is het POL bedoeld als sturingsinstrument. Vanuit de helicopterview die de Provincie

heeft, is het goed om over een dergelijk sturingsinstrument te beschikken.

In het kader van de energietransitie is een aantal zoeklocaties aangewezen. Het blijkt dat met name Noord-Limburg geschikt is voor windturbines. De vraag of windturbines wenselijk zijn, is niet aan de orde, want vanwege de opgelegde taakstelling is sprake van een verplichting. De vraag is alleen de locatiekeuze. Als er medio 2015 onvoldoende zicht bestaat op locaties dan zal de Provincie een inpassingsprocedure toepassen. Het is dan goed mogelijk om in één keer aan de taakstelling te voldoen, maar dit mag kleine initiatieven niet frustreren. Ook zonnepanelen als geluidsschermen langs snelwegen verdienen veel meer aandacht.

GroenLinks constateert dat in het POL2014 een zonering is verdwenen ten opzichte van het eerdere ontwerp. Spreker vraagt om uitleg. Er zijn nu nog zeven soorten gebieden.

In reactie op de insprekers zegt GroenLinks dat, wanneer een gebied wordt gewijzigd van zilvergroen naar goudgroen dit vooral zo moet blijven en niet omwille van een bepaalde visie moet worden teruggedraaid. Spreker is ook blij met de opwulling van witte vlekjes met goudgroene natuur, waardoor dit netwerk steeds robuuster wordt.

Graetheide is eerder bestempeld als groen, maar vanwege bezwaren van onder meer DSM is de deur toch weer opengezet door te stellen dat het een heroverwegingsgebied is. GroenLinks pleit ervoor het gebied groen te houden en de tekst daarop aan te passen. Dat past ook helemaal in het beleid.

De biodiversiteit neemt toe en daar horen, wat GroenLinks betreft, ook de wilde zwijnen bij.

Het CDA (Verhoijen) vraagt hoe GroenLinks dit ziet in relatie tot de schade die uitbreiding van het leefgebied van wilde zwijnen kan veroorzaken. Spreker wil GroenLinks graag uitdagen hiertoe oplossingen aan te dragen.

GroenLinks (Brugman) denkt dat de schade aan akkers hanteerbaar is. De leefgebieden moeten wel afgebakend kunnen worden, maar dat betekent niet dat de dieren zonder meer kunnen worden afgeschoten. Wat GroenLinks betreft, mogen de zwijnen in Natura2000 gebieden helemaal niet worden afgeschoten.

De intensieve veehouderij concentreert zich in Noord-Limburg. GroenLinks hoort zorgelijke geluiden over de ontwikkeling van bedrijven in die regio, die blijkbaar gebruik maken van een jaren oude vergunning, die is afgegeven op een bedrijf dat in feite niet meer bestaat.

De Milieufederatie heeft een reactie gegeven ten aanzien van de goudgroene en zilvergroene natuur. De zorg ten aanzien van zilvergroene natuur wordt door GroenLinks gedeeld. Als er niets gebeurt, dan biedt de beschrijving in het POL niet voldoende bescherming voor de zilvergroene gebieden. GroenLinks onderschrijft de aanpassing die de Milieufederatie heeft aangedragen.

D66 (Van Wageningen) stelt dat het grootste deel van de zilvergroene gebieden op dit moment geen natuur is. Wanneer over 'beschermen' wordt gesproken, wordt meestal gedacht aan 'natuur', maar dat is hier niet het geval.

GroenLinks (Brugman) zegt dat het streven wel moet zijn om ter plaatse natuur te ontwikkelen. Als het dan niet lukt, moet het niet helemaal worden losgelaten.

De fractie daagt de gedeputeerde uit om mee te gaan doen aan de Nederlandse coalitie tegen klimaatverandering. In de lijst van deelnemers staat tot nu toe nog maar één provincie. GroenLinks vindt dat Limburg daarin betrokken moet zijn.

Het PVVP had - wat GroenLinks betreft - omwille van de tijd, afzonderlijk moeten worden behandeld.

Het landbouwverkeer is al jaren onderwerp van gesprek en nog steeds bestaat er ontevredenheid. Spreker vraagt zich af hoe dit mogelijk is. De betreffende passage in het PVVP is zeer klein en GroenLinks vraagt zich af of dit niet een keer goed moet worden doorgesproken.

De VVD (Van Bilsen) vraagt of GroenLinks het er mee eens is, dat de wil er wel is, maar dat het vanwege de enorm ingewikkelde regelgeving niet kan worden uitgevoerd.

GroenLinks (Brugman) zegt dat het duidelijk moet worden gemaakt als uitvoering niet mogelijk is.

De SP (Van Rijsbergen) kan met een groot aantal punten uit het POL2014 prima uit de voeten. Het POL2014 is een positief verhaal over Limburg, waarin wordt uitgegaan van de eigen kracht van de Provincie. Het is goed om uit te gaan van de eigen kracht, maar het is pas compleet als ook de eigen zwakten worden benoemd. De SP vraagt zich af of dat voldoende naar voren komt.

Het uitnodigend karakter van het POL spreekt de SP zeer aan, maar de fractie vraagt zich af de uiteenlopende en soms strijdige belangen ten aanzien van het ruimtegebruik daarmee zijn geholpen.

Kwaliteit staat centraal in het POL, uitgaande van meer stad én meer landschap. Het ene gaat echter altijd ten koste van iets anders, aldus de SP, en daarom is een glashelder beleid noodzakelijk, waarin staat wat wel en wat niet kan. Volgens het POL dient dit te gebeuren middels zonering. Dat klinkt weliswaar goed, maar of het ook inderdaad goed is, hangt af van een duidelijke definiëring. Zonder duidelijke kaders is objectieve democratische besluitvorming niet mogelijk.

De ontwikkeling in de goudgroene natuur is gericht op een zo sober mogelijk realisatie van natuurdoelen. De SP concludeert dat dus geen stap méér wordt gezet dan strikt noodzakelijk en acht dit teleurstellend. Met de afspraken inzake met name de zilvergroeene natuur wordt onvoldoende bescherming geboden aan de doestellingen voor deze gebieden. De definitie van onomkeerbare ontwikkelingen ontbreekt in de tekst en de SP pleit ervoor om de kaders voor met name de zilvergroeene natuur aan te scherpen.

De SP staat achter de genoemde verduurzaming van de economie. De fractie is echter van mening dat tot op heden niet voldoende krachtig wordt ingezet op de verduurzaming. Het kader in het POL2014 is op zich goed, maar is zonder concrete stappen niets waard.

De SP is blij dat Graetheide als groen wordt bestempeld, maar is tegelijkertijd teleurgesteld om te horen "dat de achterdeur toch weer wordt opengezet". Wellicht zijn niet alle bedrijventerreinen geschikt voor de vestiging van bedrijven, maar dan zullen bestaande bedrijventerreinen geschikt moeten worden gemaakt om wél aan de doelen te kunnen voldoen. De SP vraagt of de herinrichting van bestaande bedrijventerreinen op koers ligt. Uitrust van bedrijventerreinen wil de SP niet tegenhouden maar de fractie is van mening dat Provinciale Staten hierover moeten besluiten.

De spoorverbindingen in Limburg zijn op orde en op het gebied van personenvervoer is de laatste jaren het nodige bereikt, zo staat in het POL te lezen. De SP is daar trots op. Daarnaast zijn er goede ambities geformuleerd ten aanzien van grensoverschrijdende verbindingen. Op het gebied van goederenvervoer ziet de SP nog wel de nodige opgaven; onder andere wanneer het gaat om het vervoer van gevaarlijke stoffen door stedelijk gebied. De SP adviseert de ambitie te formuleren om hier een oplossing voor te vinden.

De zienswijzenprocedure heeft ook een verzoek opgeleverd om naast recreatieve fietspaden ook recreatieve wandelpaden te faciliteren en te borgen in het POL. In de reactie van het College staat dat dit een taak is van de gemeenten. Limburg kent ook een aantal lange afstandspaden, die over gemeentegrenzen heenvoeren en bezoekers van elders aantrekken. Het belang om deze lange afstandspaden samen met gemeenten te borgen is groot en verdient volgens de SP een borging in het POL.

Over het landbouwverkeer bestaat veel discussie en de SP voelt er voor - evenals GroenLinks - om dit afzonderlijk en gedegen te behandelen, om te bezien wat mogelijk is, zodat deze discussie kan worden afgerond.

Ten aanzien van het thema 'Wonen' erkent de SP het grote belang van transformatie van de woningmarkt. Er is veel gesproken over de vijfjaarstermijn om bouwtitels op te schonen. De SP kan zich de tegenstand van de gemeenten wel voorstellen, maar vindt het toch belangrijk om als Provincie stevig regie te voeren. De SP wil wel weten waarom voor vijf jaar is gekozen.

Op het gebied van energiebesparing wordt in het POL ingezet op een reductie van anderhalf procent per jaar. Het blijkt dat Nederland deze besparing niet realiseert. Daarom is het zaak hier in de praktijk fors mee aan de slag te gaan. Met betrekking tot de opwekking van duurzame energie uit hernieuwbare bronnen dient Limburg alle kansen te grijpen, ook wat betreft kleine initiatieven, aldus de SP.

De concrete opgave voor windenergie heeft alleen kans van slagen als draagvlak wordt gecreëerd, door het delen van voordelen en door Limburgse bedrijven te laten profiteren. De reacties en zienswijzen op het POL laten zien hoe belangrijk draagvlak is. Toch vindt de SP dat de Provincie door moet pakken en spreker vraagt of er al enig zicht bestaat op gemeenten die ambities hebben ten aanzien van windenergie.

De opsomming van stedelijke centra in paragraaf 3.1.1 vermeldt de stad Sittard. Spreker vraagt deze naamsvermelding te wijzigen in Sittard-Geleen.

D66 (Van Wageningen) is tevreden over de aanpak van het POL op basis van co-creatie. Tevredenheid

bestaat voorts over de teneur dat de Provincie niet meer beperkingen oplegt dan strikt noodzakelijk. Het POL biedt niet alleen bescherming van bestaande waarden, maar ook ruimte om bepaalde waarden te ontwikkelen. Limburg moet een streek zijn waar het niet alleen mooi is om te verblijven, maar ook goed om te werken. Het POL beweegt zich in die richting. D66 vindt het wel jammer dat niet méér gebruik wordt gemaakt van het integrale karakter van het POL, want sommige ontwikkelingen verdienen in een integrale benadering meer aandacht. Het POL hecht bijvoorbeeld veel belang aan duurzaamheid. Milieu is een belang wat daarnaast staat. Kortom, D66 vindt het jammer dat deze thema's niet wat meer integraal worden bekeken en vraagt hoe dit naar de toekomst toe verbeterd kan worden. Voor D66 vormt dit mogelijk aanleiding om een amendement in te dienen.

Een ander onderwerp dat meer integraal zou kunnen worden beschouwd, is stedelijke opwarming. Dit is een probleem dat over een lange termijn dient te worden opgepakt en waar ruimtelijke ordening een grote rol in speelt. Het is jammer dat hier in het POL geen aandacht aan wordt besteed.

Ten aanzien van agglomeratielandbouw had D66 verwacht dat dit ook een goede ontwikkeling zou zijn voor het milieu. In de eerste fase van het MER is vermeld dat hiervoor ook aanwijzingen waren. Uit het MER dat nu bij het POL zit, valt dit niet meer af te leiden. D66 vraagt uitleg wat dit betreft.

Wat noodzakelijk gebeurt ten aanzien van de krimp en kwaliteitsverbetering van de detailhandel is afhankelijk van afspraken, die in regionaal verband moeten worden gemaakt. Het is onduidelijk welke uitdrukkelijke regie de Provincie heeft als er niet voldoende uit dat regionale overleg komt. Hetzelfde geldt voor agglomeratielandbouw, want ook dat is afhankelijk van regionale visies.

D66 onderkent dat de huidige situatie ten aanzien van agglomeratielandbouw niet goed is, maar als de Provincie slechts verbiedt, dan wordt de huidige situatie alleen maar versterkt. Een agrariër die wil investeren, is nu afhankelijk van het opkopen van rechten van agrariërs die voor bedrijfsbeëindiging kiezen. Daarmee blijft de huidige situatie in stand. Er moet daarom samen met ondernemers worden gezocht naar een uitweg. De inspreker verdient een compliment vanwege diens opmerking dat als nieuwvestiging uitsluitend wordt toegestaan in ontwikkelingsgebieden, het concept agglomeratielandbouw in feite niet wordt onderkend.

GroenLinks (Brugman) vraagt of D66 daar dan meer heil in ziet dan in bijvoorbeeld luchtwassers en andere verstrekkende maatregelen om overlast in het buitengebied te verminderen.

D66 (Van Wageningen) vindt procesgeïntegreerde oplossingen beter dan end op pipe oplossingen.

Luchtwassers vindt D66 een goede maatregel, maar de fractie ziet dit ook niet als ultieme oplossing voor het probleem. Het zou beter zijn als intrinsiek schoon kan worden geproduceerd. De inspraakreactie met betrekking tot dit onderwerp is gehonoreerd en heeft geleid tot een uitzondering in de verordening voor dergelijke ontwikkelingen op bedrijventerreinen.

GroenLinks (Brugman) vraagt of agglomeratielandbouw niet als een bedrijf wordt beschouwd en daarom in feite thuishoort op een bedrijventerrein.

D66 (Van Wageningen) bevestigt dit, maar dit betekent wel dat een agrarisch bedrijf ook moet meebetalen voor de aanleg van de infrastructuur van het bedrijventerrein. De huidige verdienmodellen van agrarische bedrijven zijn gebaseerd op goedkope grond in het buitengebied, terwijl de intensieve landbouw vaak niet grondgebonden is. Ook om die reden heeft de intensieve landbouw in het buitengebied eigenlijk geen toekomst, aldus D66.

D66 vindt dat de Provincie zich minstens aan de taakstelling ten aanzien van windenergie moet houden. De fractie wordt echter niet blij van grootschalige windparken in Limburg. Liever zou de fractie inzetten op duurzame energie die goed bij Limburg past, zoals het benutten van industriële restwarmte voor stadsverwarming.

De SP (Van Rijsbergen) meent dat dit ook aandacht verdient, maar niet in plaats van windenergie. Een aandeel in windenergie zal altijd nodig zijn om aan de taakstelling te kunnen voldoen.

GroenLinks (Brugman) vraagt of D66 het ermee eens is dat de ambitie ten aanzien van zonnepanelen te laag is omdat daarover een concrete doelstelling in het POL ontbreekt.

D66 (Van Wageningen) verwijst naar de ambitie van veertien procent duurzame energie in 2020 en stelt dat dit zeer ambitieus is. De uitwerking daarvan biedt geen duidelijk inzicht in hoe dit daadwerkelijk moet worden bereikt. Er zal alles op alles moeten worden gezet om dit te bereiken en dan kan niet voorbij

worden gegaan aan windenergie. Daarnaast moet naar de kracht van Limburg worden gekeken. Het beleid is afgestemd op grootschalige windmolenparken. D66 vraagt of het niet verstandig is om dat ook duidelijk te maken en open te laten welk ander beleid er geldt voor de benutting van windenergie op kleinere schaal. Kleinschalige en creatieve initiatieven dienen niet te worden gefrustreerd. D66 vraagt of het een idee is om dit in het POL op te nemen.

50PLUS (Wijnands) vraagt wat D66 zich voorstelt bij een kleinschalige windturbine. De fractie vraagt of D66 ook geen kleine windturbines wil toestaan, als in het POL staat dat in een bepaald gebied windmolens niet wenselijk zijn.

D66 (Van Wageningen) wil juist geen beperkingen voor kleine initiatieven en de beperkingen in het POL mogen daarvoor niet gelden.

50PLUS (Wijnands) wil geen concessie doen aan het standpunt dat in een gebied waar windmolens, vanuit landschappelijk oogpunt niet wenselijk zijn, ook niet één enkele windmolen zou zijn toegestaan.

D66 (Van Wageningen) vindt dat laatste terecht. In het te beschermen landschap Heuvelland horen naar de mening van D66 geen windmolens.

GroenLinks (Brugman) wijst op technische ontwikkelingen, waarbij bijvoorbeeld op kerktorens kleine windmolens kunnen worden geplaatst of via nokpannen windenergie kan worden opgewekt. De fractie vraagt of de Provincie niet verder moet gaan door dit soort ontwikkelingen middels subsidie of ontwikkelingsbijdragen te bevorderen.

D66 (Van Wageningen) constateert dat dit POL kleine initiatieven verbiedt omdat gemeenten geen bestemmingsplan mogen vaststellen waarin dit soort windmolens worden toegestaan. D66 wil deze beperking voorkomen. Alle kansrijke vormen van energieopwekking komen - wat D66 betreft - in aanmerking voor stimulering, maar dat hoeft niet expliciet in het POL te worden opgenomen.

50PLUS (Wijnands) ziet hele kleine initiatieven als snipperwerk. Spreker vindt het niet in het POL passen om dit soort zeer kleinschalige initiatieven op te nemen.

GroenLinks (Brugman) stelt dat alles wat kan worden bereikt, bijdraagt aan de duurzaamheidsdoelstellingen en wijst er op dat met name de weerstand tegen grote parken erg groot is.

D66 (Van Wageningen) vraagt zich af waarom juist de kleinschalige initiatieven zouden worden verboden in het POL2014. De fractie overweegt dan ook om een amendement op dit punt in te dienen. Dit amendement houdt in dat het in het POL geformuleerde beleid uitsluitend van toepassing wordt verklaard op grote windparken.

Aan het begin van de huidige Statenperiode hebben bedrijven op Chemelot aangegeven voldoende ruimte te hebben om te kunnen uitbreiden. Nu, vier jaar later is dat niet veranderd en D66 denkt dat het tijd wordt om de reservering van Graetheide af te halen. De fractie suggereert het POL op dit punt aan te passen.

D66 is het eens met de PvdA ten aanzien van de Ruimte voor Ruimte regeling. De fractie was in 2012 al voorstander van beëindiging van deze regeling onder andere om reden dat de Provincie hierdoor in een belangenconflict terecht kan komen. Dat is precies wat nu gebeurt.

Het CDA (Verhoijzen) vraagt zich af of het wellicht verstandig is om deze regeling los te zien van de bestaande gemeentelijke bouwtitels. Daarmee kunnen conflicten met gemeenten wellicht worden voorkomen.

D66 (Van Wageningen) ziet dit als een deeloplossing, terwijl D66 juist van de hele regeling af wil.

50PLUS (Wijnands) complimenteert met de wijze waarop het POL tot stand is gekomen en waarop het wordt gepresenteerd. Het is een visie waarin keuzes worden gemaakt, maar die ook flexibel moet zijn. De fractie is tevreden, maar heeft enkele kanttekeningen. Er is geen hoofdstuk specifiek gericht op luchtkwaliteit. Dit onderwerp is versnipperd over diverse onderdelen. De berichten over microplastics in het milieu zijn zo alarmerend, dat de fractie meer aandacht aan luchtkwaliteit wil besteden, bijvoorbeeld door bij de eerste evaluatie een apart hoofdstuk over luchtkwaliteit op te nemen.

Bij de voorkeursgebieden voor windturbines worden gebieden genoemd waar reeds windturbines staan, die bij voorkeur aan de grens zijn gelegen. De fractie vraagt of daarbij ook de turbines aan de andere zijde van de grens worden bedoeld. De kaart geeft op dit punt geen duidelijkheid. De fractie is er geen voorstander van om windparken buiten de Nederlandse grens uit te breiden.

D66 (Van Wageningen) stelt dat concentratie - gezien vanuit landschappelijk oogpunt - juist de voorkeur verdient.

50PLUS (Wijnands) is het daar niet mee eens. De genoemde voorkeursgebieden in Noord en Midden-Limburg vinden draagvlak bij de fractie.

De VVD (Van Bilsen) lijkt concentratie juist beter. Alleen ten aanzien van het stedelijk gebied Maastricht heeft de VVD bedenkingen.

50PLUS (Wijnands) sluit zich aan bij opmerking van de PvdA met betrekking tot het profijtbeginsel. Ook 50PLUS dit principe niet. Het is een algemeen belang om energie op te wekken en degene die daar overlast van ondervindt, mag daarvoor niet worden beoordeeld, want dat zou dan ook bij snelwegen en spoorlijnen moeten gelden.

De SP (Van Rijsbergen) begrijpt de redenering niet dat 50PLUS de windturbines niet in stedelijke gebieden als Maastricht wil en wel in Noord en Midden-Limburg, in relatie tot de daarop volgende opmerking van die fractie.

50PLUS (Wijnands) vervolgt de eerste termijn. Spreker stelt vast dat aan energieopslag weinig aandacht wordt besteed. 50PLUS vindt dat meer aandacht moet worden besteed aan alternatieven voor opslag van energie die op een bepaald moment nog niet kan worden afgenomen. De fractie wil de ambitie, om meer te kijken naar andere vormen van energieopslag dan uitsluitend ondergronds, graag terugzien in het POL. Limburg zou daarmee als een soort condensator, ook voor omringende landen, een rol kunnen spelen.

Spreker verwijst naar de zienswijze van Waterschap Roer en Overmaas. Het Waterschap wijst er op dat in het POL te weinig over waterberging is opgenomen. De fractie vraagt hoe het College tegen deze kritiek aankijkt en informeert naar de bereidheid om het tekstvoorstel van het Waterschap over te nemen.

De PVV (Van Soest) spreekt waardering uit voor het proces van totstandkoming van het POL. Ook partners hebben het totstandkomingsproces positief ervaren. De PVV vindt het POL ruimte bieden en de fractie verzoekt het College antwoord te bieden op de vragen van de sprekers.

In een van de bijlagen gaat het over het effect van de veehouderij op Natura2000 gebieden. Het betreft slechts één pagina en de PVV vraagt zich af hoe waardevol dit is voor de beeldvorming van de Staten. Er is de laatste tijd veel geschreven over stikstofdeposities en de PVV vraagt naar de stand van zaken op dit moment.

De PVV vraagt of intrekking van de POL-aanvullingen efficiencywinst c.q. kostenbesparing betekent.

Het CDA (Verhoijen) sluit zich aan bij de eerder uitgesproken complimenten. De zienswijzen zijn serieus genomen en daar waar nodig zijn veranderingen doorgevoerd. Vaak heeft dit geleid tot een verduidelijking van beleid. Kortom, dit is het proces en de inhoud van het POL ten goede gekomen.

De relatie tussen natuur en landbouw staat op gespannen voet. In dit POL wordt gekozen voor een robuuste goudgroene natuur. Daarnaast worden ruimtelijke reserveringen voor natuur geschrapt, die niet meer nodig blijken; dat is een goede ontwikkeling in het belang van de landbouw. Daarmee is sprake van evenwicht en versterking van beide sectoren.

Het CDA complimenteert met de algemene teneur van het POL, die gericht is op sturing op doelen en anticiperen waar nodig.

De fractie plaatst enige kanttekeningen bij het PVVP. Het CDA maakt zich zorgen over de wijze waarop het College aankijkt tegen de inrichting van de provinciale wegen. Dat geldt eveneens voor woningbouw. De Woonverordening Zuid-Limburg is nu een half jaar van kracht en het CDA vindt dit het moment om na te gaan hoe tot een verdiepings- en verbeteringsslag kan worden gekomen. De doelstelling – verbetering van het leef- en woonklimaat in Zuid-Limburg – dient niet uit het oog te worden verloren. Een verordening mag daarin geen blokkade vormen. Daarnaast dient sprake te zijn van een betrouwbare overheid die staat voor een goed woon- en vestigingsklimaat. Het CDA meent dat met sommige onderdelen uit het POL het tegenovergestelde wordt bereikt. Dat blijkt ook uit de inspreekreacties.

Uit de demografische ontwikkelingen valt een afname van het aantal huishoudens te constateren, maar dat betekent niet dat de behoefte aan kwalitatief goede woningen afneemt. Het is zaak de behoefte goed te definiëren.

Het belang van de Chemelot campus wordt breed onderkend. Dit zou de onderbouwing moeten zijn voor

voldoende ruimte voor de vestiging van kleine innovatieve bedrijven. Het CDA vraagt of het College dit onderschrijft.

Het CDA heeft eerder gevraagd wat de effecten van de gebiedsontwikkeling Ooijen – Wanssum zijn voor de landbouw. Spreker informeert naar de stand van zaken.

Het CDA zou voorts graag zien dat de natuurcompensatieverplichting wordt gekoppeld aan een beheer- of onderhoudsvergoeding. Niet in alle gebieden kan een agrariër een beroep doen op een dergelijke vergoeding en het CDA stelt voor om de natuurcompensatieplicht voor de goudgroene zone en de bronsgroene landschapszone en het Nationaal Landschap Zuid-Limburg uitsluitend toe te passen voor zover er beroep kan worden gedaan op een duurzame en marktconforme onderhoudsvergoeding.

Daar waar ingrepen worden gedaan of nieuw wordt gebouwd, zijn bedrijven verplicht compensatie te leveren ingevolge het Limburgs kwaliteitsmenu. Op het moment dat een ondernemer een tegenprestatie levert, zou dat bij de goudgroene natuur moeten kunnen worden betrokken. Het CDA wil deze compensatie - voor zover die niet op het eigen terrein kan plaatsvinden - graag laten landen in de goudgroene natuur.

D66 (Van Wageningen) vraagt met welk doel het CDA de compensatieplicht wil koppelen aan de goudgroene natuur.

Het CDA (Verhoijzen) zegt dat de middelen voor compensatie reeds beschikbaar zijn. Het CDA hecht eraan om in het geval een ondernemer niet kan compenseren op eigen terrein, dat die compensatie plaatsvindt in de goudgroene natuur.

Vervolgens wijst het CDA op de wijzigingsbevoegdheid van Gedeputeerde Staten op het gebied van beperkte herbegrenzing van de ecologische hoofdstructuur. Het is niet uit te leggen dat verzoeken uit 2010 voor beperkte herbegrenzing van de ecologische hoofdstructuur niet op voorhand zijn meegenomen in de afweging en besluitvorming. Gedeputeerde Staten is tot op heden ruimhartig omgegaan met herbegrenzing en het CDA verzoekt om ook de aanvragen uit 2010 op dezelfde wijze te betrekken en via de wijzigingsbevoegdheid op te pakken.

Het PVVP ligt het CDA zwaar op de maag. Kennelijk is het uitgangspunt erin geslopen dat provinciale wegen tweemaal éénbaans moeten worden. Door de uitgezette beleidslijn moeten wegen namelijk twee keer zo breed worden – vanwege een tussenstrook – hetgeen enorm veel ruimtebeslag met zich meebrengt. Het CDA acht dit absoluut onwenselijk. In het PVVP wordt uitgegaan van de hoogste veiligheidsnorm. Het CDA ontvangt signalen dat de Provincie nogal rigide met de regelgeving omgaat. Dat komt de veiligheid niet altijd ten goede.

GroenLinks (Brugman) vraagt of het CDA de tussenstrook dan weg zou willen laten. Ze informeert naar een alternatief waarmee de veiligheid is geborgd.

Het CDA (Verhoijzen) kiest voor de traditionele wegenstructuur zonder tussenstrook. Voor het CDA is veiligheid ook een uitgangspunt. Dat betekent echter niet dat eendimensionaal naar de weg wordt gekeken, maar ook naar de omliggende wegenstructuur. Het is beter om te kijken naar een integraal concept waarbij veiligheid integraal wordt benaderd. Het CDA wil niet kiezen voor het maximale op de ene plaats, terwijl op andere locaties de veiligheid ver beneden de norm ligt. Het CDA wil de middelen dan liever verdelen en de verkeersveiligheid in de totale Provincie vergroten.

De keuze voor een variant via het dorp is ook uit te leggen aan de bewoners. Bij de N280 en de N270 is dit goed te merken. Het CDA heeft in de motie daarom aangedrongen om te kiezen voor de gebruikelijke wegen- en fietspadenstructuur.

De VVD (Van Bilsen) meent dat de Staten hebben besloten dat bij de N280 voor de toekomst de mogelijkheid zou worden opengelaten om hier twee keer tweebaans van te maken. Het CDA heeft daar ook mee ingestemd.

Het CDA (Verhoijzen) stelt dat dit los staat van de keuze voor een bepaalde wegenstructuur. Het CDA kiest niet voor een wegenstructuur van twee maal éénbaans. Bij de N280 is straks over een lengte van twintig kilometer sprake van niet minder dan vier verschillende wegprofielen. Dat lijkt het CDA niet bepaald veilig en dus ook niet wenselijk. Bovendien heeft deze keuze verstrekkende financiële gevolgen. Ten aanzien van het thema 'Wonen' worden tegenstrijdige berichten ontvangen. In de gemeente Eijsden - Margraten is al fors geschrapt in de plancapaciteit en toch worden eerder door Gedeputeerde Staten

gemaakte afspraken nog steeds geblokkeerd. In Vaals daarentegen staat er nieuwbouw op stapel. Blijkbaar geeft de Provincie daar wel toestemming voor. Het CDA vindt dat niet acceptabel. Het beleid moet er op zijn gericht dat eerst herbestemming van bestaand bouwvolume plaatsvindt.

Een te rigide overheidsbeleid ten aanzien van de woningmarkt werkt volgens het CDA belemmerend voor economische ontwikkelingen en draagt niet bij aan het functioneren van de markt. Het CDA vraagt of de gedeputeerde het daarmee eens is. De fractie vraagt een kritische beschouwing van de scheiding tussen harde en zachte planvoorraad en vraagt te bezien of zachte plannen, waar draagvlak voor bestaat en waartoe reeds stappen zijn gemaakt, toch op een andere manier kunnen worden benaderd.

De PvdA (Heijmans) is van mening dat het CDA met deze opvatting één van de belangrijkste kernpunten uit het POL aantast. De fractie doet daarmee een fundamentele uitspraak.

Het CDA (Verhoijzen) bevestigt dit. Als hoofdlijn in het POL wordt gekozen om te sturen op doelen en dat is ook voor het CDA het vertrekpunt. De fractie vindt dat bij woningbouw te veel wordt gestuurd op middelen. Het is zaak om te komen tot een situatie die werkbaar is voor gemeenten én recht doet aan de markt, zonder daarbij de doelen uit het oog te verliezen. Regels zijn bevroren doelen. Het is de uitdaging om het belang van de woonconsument en het hogere maatschappelijke belang - die ogenschijnlijk tegenstrijdig zijn - met elkaar te verbinden. Alleen daarmee kan een goed woon- en leefklimaat worden bereikt voor nieuwvestiging van inwoners.

De vijfjaarstermijn veroorzaakt veel onrust. Wat het CDA betreft, wordt aangesloten op de bestemmingsplannen en de daarvoor geldende termijn van tien jaar. De fractie zou daarom liever afstand nemen van de vijfjaarstermijn.

Aanvankelijk zouden, conform afspraak, de Ruimte voor Ruimte kavels niet meetellen in het woningcontingent. Nu gebeurt dat wel en het CDA wil daar graag duidelijkheid over.

De VVD (Van Bilsen) sluit zich aan bij de complimenten en waardering van alle voorgaande sprekers ten aanzien van de procedure en de inhoud. Het POL is een algemene visie geworden waarin met beperkte regelgeving de ontwikkelingen voor de komende jaren worden vormgegeven. Een voorbeeld is het afschaffen van de rode contouren, hetgeen door de VVD zeer positief wordt ervaren, omdat de Provincie de bemoeienis op perceelgrensniveau hiermee eindigt.

Een van de principes is verweving van de functies wonen, landbouw en toerisme. De VVD denkt dat dit niet alleen een issue is voor het Nationaal Landschap Zuid-Limburg maar ook voor de zogenoemde 'tuin van Limburg', die een rechtstreekse verbinding heeft met het Maasplassengebied.

In de regiovisie voor de Kop van Limburg en de Maasduinen zou - wat de VVD betreft - nog nadrukkelijker de waterrecreatie genoemd moeten worden. Dit gebied biedt kansen voor zeer specifieke ontwikkeling.

In het POL is gesteld dat de tekorten in de beroepsbevolking in Noord-Limburg niet vanuit het werklozenbestand kunnen worden opgelost. Er wordt niet aangegeven welke opties er zijn om dit tekort aan te vullen.

Bij de vermelding van het kooptoerisme in Midden-Limburg ontbreekt het Belgisch kooptoerisme.

Wat betreft het thema 'wonen', wijst de fractie op de reactie van insprekers. Zij hebben gewezen op een inconsequentie ten aanzien van de zonering rond de stedelijke gebieden. De nog niet bebouwde gebieden van reeds in aanleg zijnde woningbouwgebieden zijn gezoneerd in het buitengebied. Dit lijkt onjuist omdat ter plaatse planologisch alles reeds is geregeld voor de realisatie van woningbouw. Bij bedrijventerreinen zijn daarentegen vrijwel alle onbebouwde delen positief gezoneerd. Spreker vraagt om uitleg.

De VVD wacht de reactie van de gedeputeerde op de vijfjaarstermijn met belangstelling af.

Op pagina 80 wordt bijzondere aandacht gevraagd voor terreinen met havenfaciliteiten en terreinen met vestigingsmogelijkheden voor de zogenaamde H en C bedrijven. De VVD wil weten in welk opzicht deze bedrijven uit de hogere milieucategorie meer aandacht vragen. Ze vragen zich af of dit voortvloeit uit de specifieke problematiek of te maken heeft met het tekort aan vestigingsmogelijkheden. De beleidsdoelen die enkele jaren geleden zijn benoemd ten aanzien van de ontwikkeling van binnenhavens zijn in dit POL grotendeels niet meer terug te vinden.

De VVD vraagt met betrekking tot het kaartmateriaal waarom de provinciale wegen vanuit westelijk Limburg op de kaart niet aansluiten op het Belgische net, terwijl dat bij andere grensregio's wel wordt weer-

gegeven.

In het POL staat dat wordt gewerkt aan de ontwikkeling van de grootschalige winkelgebieden aan de rand van steden. Volgens de VVD kan in deze gebieden ook worden ingezet op de zeer snelle ontwikkeling van afhaalpunten van internetwinkels, retailers en distributeurs.

De ambitie ten aanzien van natuurzones is gericht op behoud van biodiversiteit, aldus de VVD. Toch staat in het POL dat het areaal goudgroene natuur met 3.500 hectare moet worden uitgebreid. Uitgangspunt daarvoor is de diversiteit, maar met deze uitbreiding wordt juist ingezet op kwantiteit en niet op kwaliteit. De biodiversiteit moet middels handhaving in natuurgebieden in stand worden gehouden. Dat betekent niet dat het uitgangspunt uitbreiding van het aantal hectares moet zijn.

GroenLinks (Brugman) stelt dat de cijfers met betrekking tot het areaal goudgroene natuur reeds lang bekend zijn. Bovendien is biodiversiteit niet het enige uitgangspunt waar de uitbreiding van het areaal aan is gekoppeld.

De VVD (Van Bilsen) blijft van mening dat het uitgangspunt kwantitatief is, terwijl dit kwalitatief moet zijn. Voor de land- en tuinbouw wordt uitgegaan van het bieden van ruimte en een kwaliteitsslag door verduurzaming, functioneel hergebruik van leegstaande gebouwen. Voor de VVD is het belangrijk dat daar geen extra regelgeving aan wordt gekoppeld boven op de nationale en Europese regelgeving.

Het onderwerp PAS wordt in het POL alleen behandeld in relatie tot natuur en landbouw. Spreker vraagt waarom dit ook niet in samenhang met ruimte, economie en infrastructuur wordt gezien.

Ten aanzien van windenergie verwijst spreker naar het standpunt van de VVD, zoals verwoord tijdens de commissievergadering EBD op 9 oktober 2014. Dit standpunt komt er in het kort op neer, dat de regie bij de gemeenten hoort te liggen.

D66 (Van Wageningen) wijst er op dat de VVD fractie Limburg – en niet de gemeenten – verplichtingen is aangegaan ten aanzien van windenergie. D66 vraagt of spreker het ermee eens is, dat de VVD Limburg die verplichting ten minste na dient te komen. In een overeenkomst tussen Rijk en Provincie is de taakstelling vastgelegd.

De VVD (Van Bilsen) vindt dat niet de Provincie de locatie van de windmolens moet bepalen. De fractie is geen absolute tegenstander van windenergie.

Wonen op recreatieparken wil de VVD niet in algemene zin verbieden, maar per park is maatwerk het beste, aldus de VVD.

Reactie College op thema energie en duurzaamheid

Gedeputeerde Kersten stelt dat bij de zandwinning in Weert als hard uitgangspunt is vastgesteld dat daar sterke maatschappelijke doelen tegenover moeten staan. Het overleg hierover is nog in volle gang, dus het is nog niet mogelijk daar op dit moment nadere uitspraken over te doen. Spreker gaat ervan uit dat het POL op dit punt leidend is.

Bij beekherstel is het uitgangspunt dat, zodra dit is uitgevoerd, het peil leidend is. Daar waar beekherstel nog niet is uitgevoerd, wordt het peil afgestemd op de agrarische functie. In het verlengde daarvan merkt de gedeputeerde op het niet verstandig te achten om de veiligheidsnorm nu al te verhogen naar één op honderd. Het is weliswaar een streven, maar als belofte zou de Provincie dit niet waar kunnen maken. Dit heeft onder meer te maken met de grote financiële gevolgen die hieraan vastzitten. De uitwerking van dit streven zal in 2015 worden meegenomen in het Provinciaal Waterplan.

De opmerking dat de Provincie een verplichting ten aanzien van windenergie is aangegaan, is volledig terecht. Momenteel is vijftien Megawatt gerealiseerd en zijn er 44 windturbines gepland bij vijf gemeenten. Daarnaast zijn er 84 turbines door de markt geopperd. In het POL wordt ervan uitgegaan dat de gemeenten de lead krijgen, maar dat is niet vrijblijvend. Vanaf januari 2015 gaat de Provincie in overleg met de gemeenten in de zoekgebieden. Omstreeks de zomer zal de balans worden opgemaakt en zo nodig zal de Provincie de lead overnemen. De gedeputeerde denkt dat het zover niet hoeft te komen. De gedeputeerde vindt het voorts niet onterecht dat, daar waar mensen zich benadeeld voelen omdat er een windmolen in de nabijheid van hun woning wordt geplaatst, hier iets tegenover wordt gesteld.

De gedeputeerde stelt dat kleine molens niet worden uitgesloten, maar het is logisch om te kiezen voor de aangewezen gebieden en voor gebieden waar plaatsing geclusterd kan plaatsvinden.

D66 (Van Wageningen) zegt dat in het POL geen onderscheid wordt gemaakt tussen grote en kleine windmolens. De fractie constateert dat in de Verordening niet is opgenomen dat kleine windmolens - beneden vijftig meter hoogte - zonder meer buiten de zoekgebieden mogen worden geplaatst.

Gedeputeerde Kersten zal dit nakijken. Het College is geen tegenstander van kleine initiatieven.

50PLUS (Wijnands) vindt dat een wezenlijk onderscheid moet worden gemaakt tussen gemeenten met veel open gebied en gemeenten met veel stedelijk gebied. Als windmolens veel hinder opleveren voor een grote groep mensen dan is dat een argument om die locatie niet voor windmolens te kiezen.

Gedeputeerde Kersten zegt dat dit altijd een subjectief uitgangspunt blijft. De gedeputeerde wil het initiatief vooral aan gemeenten laten. Op het moment de taakstelling niet wordt behaald, gaat de Provincie de druk opvoeren en zal zich dan met name op de zoekgebieden richten.

Ook ten aanzien van zonne-energie loopt een aantal projecten, waaronder een pilot voor zonnepanelen in geluidschermen langs provinciale wegen. De vergunningaanvraag voor Belvédère in Maastricht is inmiddels ingediend.

In de volgende vergadering van de commissie EBD wil de gedeputeerde terugkomen op de vraag of de Provincie aan moet haken bij de landelijke coalitie tegen klimaatverandering.

De SP merkt terecht op dat Nederland niet vooroploopt in een duurzaamheidsstreven. Dit heeft volgens de gedeputeerde te maken met het warrige beleid van de Rijksoverheid gedurende de afgelopen jaren. De ondertoon is altijd geweest dat de markt het moet oplossen, maar dat zal niet gebeuren zolang investeren in duurzaamheid niet rendabel is. De overheid zal er daarom alles aan moeten doen om de taakstelling te halen en niet steeds verder achterop te raken. Draagvlak blijft heel belangrijk en daarom is communicatie en overleg met gemeenten zo belangrijk.

Ten aanzien van stedelijke opwarming zijn reeds enkele maatregelen getroffen. Bij deerschikking van stedelijk gebied en de opslag van water en vergroening wordt hier altijd rekening mee gehouden, maar dit kan niet worden afgedwongen. Klimaatadaptatie staat niet in de milieuparagraaf vermeld, maar komt wel terug in andere paragrafen.

De provincie Limburg doet mee in het nationaal samenwerkingsprogramma luchtkwaliteit. Daaruit blijkt dat bijna alle knelpunten in Limburg zijn opgelost en wordt voldaan aan de grenswaarden. De Provincie wil een duurzaamheidsslag gaan slaan met de OV-concessie, waarmee wordt ingezet op verduurzaming van het buspark. De vraag is of de Provincie verder zou moeten gaan dan de vastgestelde grenswaarden. Het College wil wel doorgaan met deelname aan het nationaal samenwerkingsprogramma luchtkwaliteit.

D66 (Van Wageningen) vindt dat dit een goede opsomming is, maar het komt nog wel over als een programma zonder kader. D66 vraagt zich af of het niet beter is om een kader in het POL op te nemen. De vraag of de Provincie verder moet gaan dan de grenswaarden wil D66 voor fijnstof bevestigend beantwoorden, want fijnstof is in iedere concentratie slecht voor de gezondheid.

Gedeputeerde Kersten geeft aan dat de discussie op dit laatste punt vooral op Europees niveau wordt gevoerd. De gedeputeerde acht het positief dat de grote knelpunten inmiddels zijn opgelost. Nog verder gaan, zal heel veel geld vereisen. Dat is dan ook niet verstandig. Veel vervuiling is afkomstig van de andere zijde van de grens. De vraag is of het reëel is om hele hoge normen te stellen als die toch niet haalbaar zijn.

D66 (Van Wageningen) wijst er op dat in het POL tal van onderwerpen staan, waarvoor geen middelen zijn opgenomen, maar waar het wel een goede zaak is om een kader te bieden. Luchtkwaliteit hoort daar - wat D66 betreft - ook bij.

GroenLinks (Brugman) ondersteunt dit pleidooi van D66 van harte.

Gedeputeerde Kersten stelt dat in de milieuparagraaf wel degelijk kaders voor luchtkwaliteit zijn opgenomen. Doelen moeten wel haalbaar zijn en bij luchtkwaliteit is sprake van een grote invloed vanuit het buitenland.

D66 (Van Wageningen) vindt het argument dat er weinig geld beschikbaar is niet een reden om geen hogere doelen te stellen.

Gedeputeerde Kersten wil voorkomen dat de Provincie zichzelf doelen op gaat leggen, die ze niet kan

waarmaken. Hij wil afgerekend worden op wat hij werkelijk kan waarmaken. Het benoemen van nieuwe normen is een Europese aangelegenheid. De Provincie wil wel deel blijven nemen aan het Nationaal Programma Luchtkwaliteit en streeft na om de verdere knelpunten op te lossen.

GroenLinks (Brugman) heeft er vaker voor gepleit om met de partners aan de andere kant van de grens te gaan praten. Er is sprake van een erkend probleem en er moet naar worden gestreefd om dat gezamenlijk op te lossen. Dat brengt mee dat hier in het POL iets over opgenomen zou moeten worden.

Gedeputeerde Kersten is het daar mee eens en voelt voor de suggestie van D66 om een meer beschrijvende paragraaf over luchtkwaliteit op te nemen, waarin de actuele situatie en de inspanningen worden vermeld die op internationaal niveau worden verricht. Daarnaast kan worden aangegeven wat de Provincie zelf doet via het Nationaal Programma Luchtkwaliteit. Spreker merkt op dat het moeilijk is om met de Belgische partners in gesprek te raken.

T1915 Gedeputeerde Kersten zegt toe aan het POL2014 een paragraaf toe te voegen over luchtkwaliteit, waarin beschreven zal worden wat de actuele stand van zaken is, wat de mogelijkheden zijn via het programma luchtkwaliteit en welke inspanningen internationaal worden gedaan.

50PLUS (Wijnands) is blij dat het probleem wordt benoemd want het is een plicht van de politiek om problemen te benoemen om vervolgens in gezamenlijkheid naar oplossingen te zoeken.

Gedeputeerde Kersten merkt met betrekking tot energieopslag op dat het Rijk nooit serieus heeft willen kijken naar OPAC. Nu stelt Den Haag dat energieopslag wel nodig is en is een tender uitgeschreven om verschillende varianten te onderzoeken, waaronder ook OPAC. De gedeputeerde gaat er van uit dat dit een lange termijn kwestie is, maar is er ook van overtuigd dat, hoe meer er wordt verduurzaamd, des te groter de noodzaak van energieopslag wordt.

In paragraaf 6.1.1 is het thema milieu samengevat. Gesteld kan worden dat dit tevens het milieubeleidsplan vormt.

D66 (Van Wageningen) verwijst naar het verantwoordingsdebat. Gedeputeerde Kersten heeft gesteld dat twee miljoen euro van de reservering voor subsidie aan Imtech inmiddels is teruggevloeid naar de algemene middelen. Spreker vraagt een nadere toelichting.

Gedeputeerde Kersten stelt dat het gebruikelijk is om subsidies die niet worden benut op enig moment weer terug te storten in de algemene middelen. Daarmee wordt voorkomen dat er honderden budgetjes met geormerkt geld zijn. Wat betreft de subsidie voor Imtech is het nog niet zover. Bij de jaarrekening zal de principiële vraag aan de orde moeten komen of het geld geormerkt moet blijven voor duurzaamheid of dat het terug moet vloeien naar de algemene middelen. Dat vraagt om een politieke afweging.

D66 (Van Wageningen) wil niet wachten tot er een voorstel komt voor terugboeking, maar zal met een initiatiefvoorstel komen om het geld beschikbaar te houden voor duurzame energie.

De vergadering wordt geschorst om 12.35 uur voor een lunchpauze.

De vergadering wordt hervat om 13.16 uur.

Gedeputeerde Van der Broeck dankt voor de positieve reacties op het POL2014 en neemt - ook namens de ambtelijke organisatie - de complimenten graag in ontvangst.

De Provincie is van reguleringsplanologie via ontwikkelingsplanologie met het POL2014 uitgekomen op uitnodigingsplanologie. De opgave is niet meer zozeer op regelgeving gericht, maar op doelrealisatie.

Dat komt bij ieder thema naar voren en vormt de grote uitdaging voor de komende jaren.

Met het POL2014 is het aantal P-gebieden gereduceerd tot zeven. Uit de reacties van gemeenten blijkt dat dit als onduidelijk wordt ervaren. In regionale uitwerkingsmaatregelen zal dit worden verduidelijkt.

Met dit POL wordt voor het eerst uitgesproken dat Noord-, Midden- en Zuid-Limburg drie regio's zijn met ieder een eigen karakter. Dit zal leiden tot regionale visies, die samen met de gemeenten zullen worden geconcretiseerd.

Woningbouw is een lastig thema. Er is gekozen voor het concept van regionale uitwerkingsprogramma's, vastgelegd in een bestuursovereenkomst. Met een voorzorgsverordening wordt dit geborgd. Omdat sprake is van krimp is het noodzakelijk om als Provincie iets meer te gaan sturen op dit thema, maar wel

in gezamenlijkheid met de regio. De reden dat de voorzorgsverordening nu nog niet is vastgelegd in de verordening heeft te maken met het feit dat de regionale uitwerkingsprogramma's eerst klaar moeten zijn. De gedeputeerde verwacht dat wat dit betreft binnen een jaar meer duidelijkheid zal bestaan. Met dit POL worden veel thema's opgeschoond. Veel POL aanvullingen komen te vervallen. Een voorbeeld zijn de LOG's. Dit concept heeft nooit goed gewerkt en is daarom terug gebracht van 43 naar achttien LOG's. Deze achttien LOG's zijn blijven staan omdat ze in bestemmingsplannen zijn vastgelegd, maar de gedeputeerde had ze er liever allemaal uitgehaald. In de praktijk blijkt dat juist in de verwevingsgebieden de laatste tijd groei heeft plaatsgevonden. Daarom zijn in het POL ook maar enkele landbouwwagglomeratiegebieden aangewezen. Gemeenten krijgen hier ook meer vrijheid in.

De opmerking van de VVD is terecht, dat bij de goudgroene natuur wordt gekozen voor kwantiteit om diversificatie te bereiken. De Staten hebben ervoor gekozen om eerst de natuur in oppervlaktes neer te leggen waarna de gebieden zich verder kunnen ontwikkelen in diversiteit.

De ruimtelijke reservering voor her-meandering van beken wordt geschrapt omdat inmiddels een groot deel daarvan is gerealiseerd. Deze gronden komen weer ter beschikking van de landbouw. Omdat de Keur van het Waterschap al beperkingen oplegt voor de zone langs beken, is het niet verstandig om daar als Provincie ook nog eens een zonering overheen te leggen.

Ook de paarse en rode contouren verdwijnen. Spreker is het met de VVD eens, dat de Provincie niet op perceelgrensniveau moet willen sturen. Het gemeentelijk bestemmingsplan is het enige wettelijk bindende instrument, waarmee op perceelniveau zaken kunnen worden geregeld.

De PvdA (Heijmans) stelt dat de rode draad in het Limburgs kwaliteitsmenu handhaving en controle is. Het is van belang dat gemeenten daar concrete handvatten voor hebben. Dat kan via bestemmingsplannen, contouren of kaarten. Aan de hand daarvan moeten ook de compensaties - ingevolge het kwaliteitsmenu - kunnen worden afgedwongen.

Gedeputeerde Van der Broeck licht toe dat de rode contouren kunnen komen te vervallen omdat deze worden vervangen door de wettelijk bindende regels van stedelijke duurzame vernieuwing. De regionale uitwerkingsmaatregelen zullen op basis hiervan worden vastgesteld.

GroenLinks (Brugman) wijst op de doelstelling van het POL2014: 'meer stad en meer land'. De rode contouren waren destijds bedoeld om ongebreidelde groei in de overgangsgebieden tegen te gaan. In feite is dat hetzelfde. GroenLinks vraagt of met het vervallen van de rode contouren de VORM-gelden nu ook komen te vervallen.

Gedeputeerde Van der Broeck bevestigt dat de doelstelling ten opzichte van het POL2006 niet is veranderd. Wél wordt gebruik gemaakt van andere instrumenten. Voor het Limburgs kwaliteitsmenu heeft de Provincie de kaders vastgelegd. Wanneer compensatie niet op eigen terrein kan plaatsvinden, kan dat worden afgekocht door en zal elders compensatie plaatsvinden. De gedeputeerde maakt zich op dit punt geen zorgen voor wat betreft handhaving, omdat in veel gevallen sprake is van een verdienmodel voor gemeenten.

Gedeputeerde Van der Broeck sluit zich aan bij de toezegging van gedeputeerde Kersten met betrekking tot de aanvulling met een paragraaf inzake luchtkwaliteit. Hij stelt voor bij de Statenbehandeling aan te geven wat de aanvulling in dient te houden en zal bij de volgende commissiebehandeling de tekst daarvoor voorleggen.

T1927 Gedeputeerde Van der Broeck zegt toe om ten behoeve van de vergadering van PS op 12-12-2014 aan te geven waar het POL2014 m.b.t. luchtkwaliteit wordt aangevuld.

Als fracties andere zaken gewijzigd willen zien in het POL, dan adviseert de gedeputeerde dat via moties te initiëren.

De gedeputeerde wijst op een opleidingstraject voor ambtenaren, bestuurders en adviseurs, dat recent is gestart: 'Expeditie Ruimte' genaamd. In dit traject wordt geleerd hoe doelen kunnen worden gerealiseerd en hoe regels daarbij kunnen helpen en kunnen worden toegepast. Het blijkt dat dit met name voor bestuurders hard nodig is.

De beekdalen zijn als een afzonderlijke categorie benoemd en niet toegevoegd aan de zilvergroeene natuur omdat de waterschappen middels de Keur sturing geven aan wat daar is toegestaan. Het betreffen uitnodigingsgebieden waarin het mogelijk is om natuur te realiseren met vijftig procent cofinanciering.

Ook de zilvergroene natuur is flexibel. Als een agrariër met een deel van zijn grond wil omschakelen vanwege een andere bedrijfsvoering, dan is dat mogelijk, mits dit leidt tot landschappelijke kwaliteitsverbetering. Het doel moet centraal staan en niet het kaartbeeld, zoals dat op 12 december wordt vastgesteld. Het doel is, dat in 2027 de goudgroene natuur is gerealiseerd. De gedeputeerde wil erop aansturen dit reeds in 2020 te hebben gerealiseerd.

GroenLinks (Brugman) heeft er op zich vertrouwen in dat goede oplossingen worden bedacht voor de zilvergroene natuur als daarom wordt verzocht. Toch wijst de fractie nogmaals op de zorg van de Milieufederatie of dit wel voldoende is geborgd. Uitrui voor goudgroene natuur is mogelijk, maar GroenLinks wil weten of ook uitrui “de andere kant op” mogelijk is, zodat onwenselijke ontwikkelingen kunnen worden voorkomen.

Gedeputeerde Van der Broeck antwoordt dat dit laatste niet mogelijk is. Woningbouw wordt afgezekerd middels de voorzorgsverordening. Ook voor bedrijventerreinen zal met een voorzorgsverordening gewerkt worden, zodat ook dat is afgezekerd.

Er bestaat een verordening voor de goudgroene natuur. Er is een motiveringsverordening voor de bronsgroene natuur, terwijl de zilvergroene natuur een uitnodigingsgebied is, waarin maximale flexibiliteit wenselijk is. Doordat in dit gebied met vijftig procent cofinanciering wordt gewerkt, verwacht de gedeputeerde veel betere resultaten dan met een verordening.

GroenLinks (Brugman) begrijpt het dilemma en daarom lijkt het de fractie goed om over een jaar te kijken hoe deze uitnodigingsplanologie werkt.

De PvdA (Heijmans) vraagt hoe de discussie met de Milieufederatie over dit onderwerp is verlopen. De fractie heeft begrepen dat men hierover niet tot overeenstemming is gekomen.

Gedeputeerde Van der Broeck zegt dat het lastig is om met alle externe partijen tot overeenstemming te komen. Hij benadrukt dat de op het gebied van natuur wel heel veel is gerealiseerd.

De SP (Van Rijsbergen) denkt dat bij de Milieufederatie ook de vraag speelt of de juiste uitnodiging op tafel wordt gelegd. De SP is er absoluut voorstander van om dit na een jaar te evalueren en in te grijpen op het moment dat blijkt dat niet de juiste uitnodiging op tafel heeft gelegen.

Gedeputeerde Van der Broeck zegt toe het hele POL2014 over een jaar te agenderen om te bezien hoe ver de regionale uitwerkingsmaatregelen zijn gevorderd en met name hoe de ambities ten aanzien van de zilvergroene natuur uitpakken.

T1919 Gedeputeerde Van der Broeck zegt toe het POL2014 een jaar na vaststelling te evalueren.

Ten aanzien van bedrijventerreinen stelt de gedeputeerde dat inmiddels ruim achthonderd hectare bedrijventerrein is gerevitaliseerd. Daarmee was 13,3 miljoen euro gemoeid. Er is echter nog wel een hele weg te gaan. Actief voorraadbeheer is een theoretisch denkmodel, maar wel een logisch model op basis waarvan gesprekken met de regio kunnen worden gevoerd.

De gedeputeerde verwijst naar de inspraakreactie van de gemeente Weert, waarin aandacht wordt gevraagd voor een inconsequentie omdat nog niet gerealiseerde woningbouw op woningbouwlocaties is gezoneerd als buitengebied, terwijl bij bedrijventerreinen - ook als de bedrijven nog niet zijn gerealiseerd - wél sprake is van een positieve bestemming. De gedeputeerde dat dit het gevolg is van de grote urgentie om te sturen op de woningmarkt. Kijkend naar de horizon van 2023 dan blijkt dat er grofweg tien procent te veel aan bedrijventerrein is.

De gedeputeerde stelt met betrekking tot Graetheide dat in het POL wordt overgestapt van de “Ja, mits” benadering naar de “Nee, tenzij” benadering. Er is sprake van een duidelijke link met Brightlands en de gedeputeerde is van mening dat over anderhalf jaar duidelijk zal zijn welk deel wordt teruggegeven aan de natuur en welk deel over moet blijven voor eventuele toekomstige uitbreidingen.

D66 (Van Wageningen) stelt dat in het POL wordt aangegeven dat er voor die uitbreidingen voldoende ruimte is op overige bedrijventerreinen. Het lijkt D66 beter om op het betreffende gebied nu de bestemming ‘buitengebied’ te leggen. Het lijkt alsof het de eigenaar van dit gebied, DSM, telkens weer lukt om diens claim voort te zetten, terwijl daar feitelijk geen reden voor bestaat. D66 vindt dat de Provincie daarom nu maar eens duidelijkheid moet verschaffen.

De PvdA (Heijmans) wijst er aansluitend op, dat in het POL andere locaties wel heel concreet worden geschraapt, terwijl dit gebied na vijfenveertig jaar nog steeds als mogelijke optie open wordt gehouden.

Gedeputeerde Van der Broeck begrijpt dat dit onlogisch lijkt. Het verschil is echter dat voor bedrijven-terreinen die worden geschrapt overeenstemming bestaat met de gemeenten. Over Graetheide wordt nog overleg gevoerd met de gemeente en de bedrijven. De gedeputeerde denkt over een jaar tot anderhalf jaar een definitief besluit te kunnen nemen.

De SP (Van Rijsbergen) meent dat de gemeente toch altijd duidelijk is geweest en van de claim op Graetheide af wil.

Gedeputeerde Van der Broeck geeft aan dat het gebied op de kaart reeds als buitengebied staat aangegeven met de kanttekening dat het een heroverwegingsgebied betreft.

GroenLinks (Brugman) kondigt aan een motie op dit punt te overwegen.

Gedeputeerde Van der Broeck geeft in reactie op de inspreekreactie van de gemeente Weert aan, dat stationlocaties bij voorkeur kantorenlocaties zijn. De gemeente vraagt nu om een uitwisseling tussen centrum Noord en de stationsomgeving. De gedeputeerde vindt dat niet het meest voor de hand liggend. Als de gemeente aan centrum Noord meer kantoren wil toevoegen, dan is dat mogelijk, maar dan moet elders wel worden geschrapt.

De gedachte achter het profijtbeginsel voor de plaatsing van windturbines is om de omwonenden mee te laten profiteren van de revenuen als tegemoetkoming voor de last die men ervan ondervindt. Er zijn zoekgebieden aangegeven voor windturbines. Daarbij is met name gekeken naar locaties langs de Duitse grens en aansluiting op windparken aan Duitse zijde.

Ten aanzien van permanent wonen op recreatieterreinen in relatie tot arbeidsmigranten is de gedeputeerde van mening dat de afgelopen vijftien jaar veel is bereikt ten aanzien van de leefomstandigheden van deze groep. Toch kan er nog het nodige worden verbeterd.

Woningbouw op recreatieterreinen wil de Provincie niet toestaan.

Het schrappen van Ruimte voor Ruimte lijkt logisch nu de gemeenten ook woningbouwplannen moeten schrappen. Toch zouden daarmee afspraken uit het verleden open worden gebroken, want bepaalde acties die in dat kader moesten plaatsvinden, zoals het slopen van stallen, zijn reeds uitgevoerd. Het is wat te makkelijk om nu te zeggen dat het niet doorgaat. Dat zou bovendien forse financiële consequenties hebben.

Ten aanzien van biodiversiteit is het noodzakelijk dat er duidelijk beleid wordt geformuleerd. Hieraan ontbreekt tot nu toe. Er moet een veel sterkere scheiding komen tussen natuur en landbouw en tussen natuur en mens. De gedeputeerde voelt een bepaalde verantwoordelijkheid wanneer het gaat om schade die wilde zwijnen veroorzaken, maar in feite zijn ze van niemand. Het melden van schade kost momenteel zoveel aan legeskosten, dat het logisch is, dat er bijna geen meldingen binnenkomen. De gedeputeerde zou het waarderen als er vanuit de Staten een opdracht volgt om hiertoe beleid te formuleren.

Ambtelijk (Cimmermans) wordt toegelicht waarom de zonering stedelijk gebied is verdwenen. Er bestond een onderscheid tussen stedelijk gebied en landelijke kernen. Naar aanleiding van vragen van diverse gemeenten is besloten om dit onderscheid te laten vervallen. De gemeenten vroegen met name wat de meerwaarde is om in het POL dit onderscheid te maken. De discussie over de wenselijke ontwikkelingen voor het stedelijk gebied of de landelijke kernen dient op regionaal niveau te worden gevoerd en betreft veelal maatwerk. Het heeft dan geen meerwaarde om bij dit soort lastige discussies op de POL-kaart onderscheid te maken tussen de twee soorten gebieden. Met name vanuit de gemeenten tussen het landelijk gebied en de stedelijke kernen is verzocht om dit onderscheid te laten vervallen.

Gedeputeerde Van der Broeck voegt hier aan toe dat de Provincie in het regionaal overleg ook als één van de partners aan tafel zit. Voorts gaat de Provincie de woningbouw afzekeren met een voorzorgsverordening. De gedeputeerde stelt dat met een instrument als de voorzorgsverordening eigenlijk de zwakte van de provincie wordt onderkend.

De gedeputeerde heeft eerder aangegeven dat er geen sprake is van een tegenstrijdigheid tussen natuur en landbouw. De natuur wordt veel compacter, maar daar wordt de natuur echter wel veel beter en robuuster van. Ook de landbouw is geholpen met minder versnippering van natuurgebieden.

De VVD (Van Bilsen) vraagt of de gedeputeerde nu bevestigt wat de VVD heeft gevraagd, namelijk dat kwaliteit belangrijker is dan kwantiteit.

Gedeputeerde Van der Broeck zegt dat dit niet zo kan worden gesteld. De Provincie heeft aan haar

taakstelling te voldoen en het Rijk gaat straks gewoon afrekenen op hectares.

De SP (Van Rijsbergen) heeft met de tegenstrijdige belangen tussen natuur en landbouw met name gedoeld op situaties zoals bij Graetheide, waarin één groot bedrijf alle andere partijen overstemt.

Gedeputeerde Van der Broeck onderkent dat er altijd wel ergens sprake zal zijn van tegenstrijdige belangen, maar het doel van het POL is juist om te bezien hoe je elkaar kunt versterken.

Op de realisatietermijn voor goudgroene natuur komt de gedeputeerde later terug. Hij verkent momenteel de mogelijkheden om de goudgroene natuur niet in 2027, maar reeds in 2020 gerealiseerd te hebben.

De gedeputeerde vindt het een goede zaak dat het thema 'grensoverschrijdend spoor en goederenvervoer' is benoemd door de commissie. De gemeente Venlo gaat veel overlast ondervinden van de aanleg van de derde Betuweroute in Duitsland. Er wordt hard aan gewerkt om de overlast te voorkomen.

Recreatieve wandelpaden betreffen met name een gemeentelijke taak.

Wat de lange afstandspaden betreft, adviseert de gedeputeerde om dit na de verkiezingen op te pakken en niet in het POL op te nemen.

De gedeputeerde geeft voorts aan, dat het PVVP een actualisatie betreft. Het bevat niet veel wijzigingen ten opzichte van de vorige versie. Het beleid en de uitgezette lijnen in het PVVP zijn helder, maar in de dagelijkse praktijk wordt dit niet altijd zo ervaren.

De gedeputeerde zegt toe in paragraaf 3.1.1 de naamsvermelding 'Sittard' te wijzigen naar 'Sittard-Geleen'.

T1926 Gedeputeerde Van der Broeck zegt toe dat Sittard wordt vervangen door Sittard-Geleen waar de gemeente als geheel bedoeld is.

In reactie op D66 geeft de gedeputeerde aan met dit POL nog niet te kunnen spreken over volledige integraliteit. Hij illustreert dit met een voorbeeld en geeft aan dat voorliggend POL middels uitnodigingsplanning de ruimte biedt voor nieuwe combinaties.

De gedeputeerde geeft aan bezig te zijn met het opstellen van een energievisie, waarbij ook de gemeenten worden betrokken. Daarnaast wordt ingezet op verduurzaming van het openbaar vervoer. Ook het Deltaprogramma Hoge Zandgronden, waarin onder meer over klimaatneutrale stallen wordt gesproken, wil de gedeputeerde niet onvermeld laten. Hiermee wil hij illustreren dat op tal van terreinen wordt gewerkt aan verbetering van de luchtkwaliteit. Ook al is de grensoverschrijdende invloed op de luchtkwaliteit groot, toch wil de gedeputeerde nagaan hoe de Provincie aan verbetering van luchtkwaliteit kan bijdragen. De inzet ten aanzien van schoner openbaar vervoer is daar een voorbeeld van.

In reactie op D66 meldt de gedeputeerde dat in het vervolg van de MER de effecten van agglomeratielandbouw op het milieu niet meer zijn onderzocht. Om die reden komt dit nu niet meer terug.

Ten aanzien van bedrijventerreinen is een aantal plannen geschrapt. Er wordt een model gehanteerd waarin de goede terreinen worden beloond met uitbreidingsmogelijkheden, terwijl er elders dan moet worden geschrapt. Voor dit model bestaat draagvlak. Als de gemeenten er gezamenlijk niet uitkomen, dan zal de Provincie meer druk uitoefenen. Voor binnenstedelijke detailhandel is dat lastig, want daarvoor ligt het primaat bij de gemeenten.

De berichten in de krant dat het mestbeleid in Nederland heeft gefaald, zijn door het Ministerie ontkracht met argumenten die zichtbaar maken dat het beleid wel degelijk heeft gewerkt. Het blijft echter een lastige materie. In het kader van 'Limburgse Land- en Tuinbouw Loont' zullen er voorstellen volgen waarbij ondernemers worden beloond die meer maatregelen aan hun stallen treffen dan zij wettelijk zijn verplicht. Het einddoel uit de nota 'Limburgse Land- en Tuinbouw Loont' is dat Limburg in 2025 een lust voor het oog is. Op het gebied van emissie gaan de ontwikkelingen zo snel dat dit einddoel ook reëel is. De gedeputeerde zegt toe het rapport inzake stikstofdepositie via de Griffie te doen toekomen en daarbij zal hij schriftelijk aangeven hoe relevant dit is voor de verdere beeldvorming.

T1920 Gedeputeerde Van der Broeck zegt toe het rapport over stikstofdepositie toe te zenden aan de commissie RIF.

T1921 Gedeputeerde Van der Broeck zegt toe schriftelijk een reactie voor te bereiden op het rapport over stikstofdepositie.

De gedeputeerde stelt dat van een tegenstelling tussen kleine bedrijven en grote conglomeraten geen sprake is. Kleine bedrijfjes zijn vaak weer toeleveranciers voor de grote en daarmee versterken ze elkaar. Desalniettemin hebben de Staten gemeend het MKB middels een fonds te moeten ondersteunen. Voor Ooijen-Wanssum is een landbouweffectenrapportage, LER, opgesteld, waaruit blijkt dat de landbouw erop achteruit gaat omdat de huiskavelgrootte afneemt en er grond wordt onttrokken aan de landbouw voor de ontwikkeling van natuur. Daarnaast worden fietspaden aangelegd om dorpen met elkaar te verbinden. In de LER worden voorts oplossingen aangedragen om bestaande landbouwgronden te verbeteren. De gedeputeerde zal de landbouw effectrapportage toezenden zodra die door de stuurgroep is vastgesteld.

T1922 Gedeputeerde Van der Broeck zegt toe het Landbouweffectrapport Ooijen-Wanssum, na vaststelling door de Stuurgroep Ooijen-Wanssum, aan de commissie RIF toe te zenden.

De natuurcompensatieverplichting wordt toegespitst op een drietal gebieden. Daarmee worden de gebieden compacter; dit kan als 'winst' worden gezien. De gedachte is sympathiek om natuurcompensatie aan een vergoeding te koppelen. De gedeputeerde meent echter, dat dit in de meeste gevallen al gebeurt, want in de goudgroene en zilvergroene gebieden bestaat reeds een beheervergoeding. Uitsluitend in het kader van het Nationaal Landschap Zuid-Limburg bestaat deze nog koppeling niet, maar er wordt gewerkt aan een model waarin een vergoeding wordt gekoppeld aan het beheer van landschapselementen.

Het Limburgs kwaliteitsmenu wordt overgedragen aan gemeenten. De gedeputeerde is ervan overtuigd dat 99 procent van de compensatie gerealiseerd zal worden in de goudgroene natuur.

De zestig agrariërs die in 2010 reeds een verzoek voor herbegrenzing van de EHS hebben ingediend, omdat hun huiskavel binnen de EHS is gelegen, hebben een brief gekregen waarin de nodige uitleg wordt gegeven. Bedrijven met hun huiskavel binnen de goudgroene natuur hebben te horen gekregen dat het bedrijf niet zal worden geëxclaveerd. Het grootste gedeelte van de bedrijven wordt echter in het gelijk gesteld en dat zal ertoe leiden dat hun bedrijf buiten de EHS komt te liggen.

De bijzondere aandacht voor natte bedrijventerreinen heeft te maken met het feit dat er te weinig van dergelijke bedrijventerreinen zijn. De Provincie wil er op sturen dat op dergelijke terreinen uitsluitend watergerelateerde bedrijven gevestigd kunnen worden.

Ten aanzien van de centrale zandwinning merkt de gedeputeerde op hierover nog overleg met de betrokken partijen te zullen voeren. De kaarten van de Provincie zijn nog niet helemaal juist en overleg kan daar duidelijkheid in verschaffen. De gedeputeerde zegt toe hier schriftelijk op terug te zullen komen.

T1923 Gedeputeerde Van der Broeck zegt toe de situatie rondom de bedrijven Centrale Zandwinning en Straalbedrijf Cuijpers met betreffen de partijen te bespreken en dit schriftelijk terug te koppelen aan de commissie RIF.

De opmerking van de VVD dat het Belgische wegennet op de kaart niet goed is aangesloten op de provinciale wegen in Limburg, zal de gedeputeerde meenemen.

De gedeputeerde deelt de mening van de VVD dat afhaalpunten van internetbedrijven en retailers niet op bedrijventerreinen thuis horen.

Het niet opnemen van de kantorenlocatie Stadspoort is een bewuste keuze. Spreker verwijst naar de beleidskeuze om kantorenlocaties in stationsgebieden te concentreren. Door uitruil kan lokaal maatwerk plaatsvinden.

Het CDA (Verhoijzen) wijst er op dat de stationslocatie in Weert wel is bestemd voor kantoren, maar daar feitelijk nog geen kantoren zijn. Dit vormt een knelpunt omdat een uitruil met centrum Noord dus niet mogelijk is. Dat is het grote knelpunt.

De PvdA (Heijmans) stelt dat Weert nog vasthoudt aan de groeigedachte. Dat is echter niet meer van deze tijd. Als er behoefte bestaat aan kantooroppervlakte, dan is daartoe ruimte genoeg in centrum Noord.

Gedeputeerde Koppe verwijst naar de inspreekreactie van de Midden-Limburgse gemeenten. Deze gemeenten vragen om in gang gezette plannen doorgang te laten vinden, passend binnen de regionale afspraken. Ze verzoeken om een toezegging omdat dit ook zo in het POL2014 vastligt. In het verlengde

daarvan stelt de gedeputeerde dat de vijfjaarstermijn is losgelaten. Hij verwijst voor de herformulering naar pagina 137 van de Nota van Zienswijzen. De gedeputeerde wijst met name op de laatste zin: *“Daarom kan - naar onze mening - een termijn van vijf jaar hiervoor ruim genoeg zijn, zeker als de regio daar beargumenteerd van kan afwijken”*. Deze zin vormt voor de gemeenten de mogelijkheid tot escape. De gemeenten hebben hierin de lead en kunnen samen met de partners in de woningbouw tot maatwerkafspraken komen.

Het CDA (Verhoijzen) vraagt hoe dit zich verhoudt tot een betrouwbare overheid, want gemeenten maken bestemmingsplannen voor een periode van tien jaar. Met deze herformulering wordt daar toch min of meer overheen gelopen.

Gedeputeerde Koppe bestrijdt dit. Op basis van voorzienbaarheid worden bestemmingsplannen vastgesteld, maar daar zit geen termijn van tien jaar meer aan vast. In de huidige tijd wordt gewerkt met regionale woonvisies met daaraan gekoppeld een programmering met afspraken. Op basis van de trendcijfers worden de plannen iedere paar jaar bijgesteld. Het is dan ook logisch om per raadsperiode de programmatische afspraken bij te stellen. Dat dit op een betrouwbare manier dient te gebeuren, is vanzelfsprekend. Een gemeente kan beargumenteerd afwijken van de vijfjaarstermijn, mits dat past binnen de regionale afspraken. Het Ministerie van Binnenlandse Zaken heeft een protocol gemaakt, waarmee gemeenten, op basis van voorzienbaarheid, binnen anderhalf tot twee jaar harde bouwtitels kunnen wegbestemmen. Dat is hier niet ter sprake omdat de geboden termijn veel ruimer is.

Het CDA (Verhoijzen) beschouwt de materie als lastig te bevatten. Daardoor ontstaan ook discussies bij gemeenten. De duidelijkheid die - volgens de gedeputeerde - in het POL wordt geboden, wordt door de gemeenten niet als zodanig ervaren. De fractie wil graag naar een oplossing zoeken, waarbij enerzijds de doelstellingen overeind blijven, maar waarbij anderzijds het realiseren van een goed woonklimaat door gemeenten en investeerders voorop blijft staan. Het CDA is van mening dat dit laatste niet overeind blijft staan als de gedeputeerde aan diens gedachtelijn vasthoudt.

Gedeputeerde Koppe wijst er op dat niet ieder naar de geherformuleerde tekst in de Nota van Zienswijzen kijkt, maar naar de oude tekst in het POL. Daardoor blijft de onduidelijkheid bestaan. Met de herformulering is tegemoet gekomen aan het pleidooi van de gemeenten. De gedeputeerde wijst op de start van een project door een Kopgroep met afgevaardigden uit het hele veld, waarin wordt gekeken hoe ontwikkelaars de bouwtitels, die geen toekomst meer hebben, kunnen inleveren en kunnen uitruilen tegen 'zachte' plannen, die veel aantrekkelijker zijn. Zodoende wordt de kans op toekomstige realisatie veel groter. Op die manier kunnen de verliezen voor de ontwikkelaars zoveel mogelijk worden beperkt. Dit is een traject dat parallel naast het POL is opgestart. De ontwikkelaars zijn ook het eens met de herformulering van de tekst in het POL.

Het CDA (Verhoijzen) vraagt wat dit concreet betekent voor een aantal zachte plannen.

Gedeputeerde Koppe stelt dat de vijfjaarstermijn, zoals deze nu is geformuleerd, de ruimte biedt om - in geval alle partijen hierachter staan - af te wijken van de termijn van vijf jaar voor plannen die tien tot vijftien jaar nodig hebben om te ontwikkelen. De gedeputeerde wil de vijfjaarstermijn wel blijven benoemen in het POL, want iedereen moet wel beseffen dat er een 'sense of urgency' is. Op het moment dat de vijfjaarstermijn helemaal wordt geschrapt, gaan de ontwikkelaars achterover leunen en nemen zij een afwachtende houding in. Daarmee wordt de wenselijke beweging niet op gang gebracht. Het bevreemdt de gedeputeerde dat het CDA een stap terug wil zetten.

Het CDA (Verhoijzen) zegt juist een stap voorwaarts te willen maken en te leren van de situatie zoals deze is ontstaan. Het CDA wil een oplossing door te zoeken naar verdieping, maar dan wel op een zodanige manier dat de doelstellingen wél worden bereikt. Klaarblijkelijk kijken de ontwikkelaars en de markt daar anders tegenaan dan de gedeputeerde en het is belangrijk dat er een gemeenschappelijk beeld ontstaat.

Gedeputeerde Koppe meent dat er geen licht tussen de visies zit. Met de verzorgingsverordening heeft de Provincie van bovenaf een stok achter de deur. Tegelijkertijd wordt met het veld gekeken hoe een verfijning kan plaatsvinden. Die beweging van onderop en de stok achter de deur van bovenaf leiden ertoe dat er op de korst mogelijke termijn helderheid ontstaat voor alle partijen die actief zijn op de wo-

ningmarkt. Dit maakt het mogelijk dat iedereen vanuit diens eigen kracht de eigen rol weer kan oppakken.

Het CDA (Verhoijzen) vindt de reactie van de sprekers heel duidelijk. Daaruit blijkt dat de vijfjaarstermijn toch in de weg staat bij het bereiken van de doelstellingen.

Gedeputeerde Koppe vraagt zich af of de sprekers kennis hebben genomen van de herformulering op pagina 137.

De gedeputeerde verwijst vervolgens naar pagina's 145 tot 147. Hier wordt gesproken over de plancapaciteit. De Verordening maakt op dit moment geen onderdeel uit van het POL2014, maar speelt wel een rol als in te zetten instrumentarium. Na vaststelling van het POL volgen er nog meer instrumenten om de gereedschapskist van het POL compleet te maken. Binnenkort zal het College de tussenstand met betrekking tot de Woonverordening aan de Staten melden. Na één jaar tot anderhalf jaar zal de Woonverordening verder worden geanalyseerd en worden bezien hoe daar, in relatie met het POL, mee verder wordt gegaan. De Woonverordening ligt echter momenteel niet voor.

Het CDA (Verhoijzen) vindt het wel verstandig om, vanuit die Verordening, te kijken welke stap kan worden gezet.

Gedeputeerde Koppe stelt dat het op dit moment mogelijk is om de 8.000 harde bouwtitels, waar een vastgesteld bestemmingsplan onder ligt, doorgang te laten vinden, maar dat is nog steeds te veel. Als er nieuwe zachte plannen komen, die omgezet zouden moeten worden naar harde bouwtitels, dan bestaat daarvoor - met name in Midden en Noord-Limburg - ook nog steeds ruimte. De gedeputeerde vraagt in dat kader of het CDA zich nog steeds gehouden voelt aan het coalitieprogramma, waarin aan Gedeputeerde Staten de expliciete opdracht is gegeven in te grijpen in de situatie die in Zuid-Limburg is ontstaan omdat gemeenten er gezamenlijk niet meer uitkwamen. De gedeputeerde adviseert met klem om op dit moment geen afbreuk te doen aan de Woonverordening. De Woonverordening is hard nodig om in de regio tot afspraken te kunnen komen. De gedeputeerde hoopt dat 'de stok achter de deur' over een à twee jaar niet meer nodig is, maar op dit moment acht hij het instrumentarium gewoon nog noodzakelijk. Met betrekking tot inspreekreactie van Cumela, meldt de gedeputeerde dat vòòr eind 2014 opdracht zal worden verleend om een totaalplan voor landbouwverkeer op te stellen. Voor de zomer 2015 zal dit totaalplan, waarin alle knelpunten zijn meegenomen, aan de Staten worden voorgelegd met daarin een routesluitend netwerk voor Limburg. De gedeputeerde zal in januari 2015 reeds inzicht geven in de knelpunten.

T1916 Gedeputeerde Koppe zegt toe bij de commissie RIF terug te komen met een totaal plan van oplossingen voor het landbouwverkeer op de provinciale weg, waarbij onder andere ingegaan zal worden op extra oversteekplaatsen.

Spreker benadrukt de weerbarstigheid van de materie, maar wil de Staten wel bewust maken van de bestaande verhoudingen. Het gaat hierbij om 2.000 landbouwvoertuigen ten opzichte van 500.000 auto's en vrachtauto's in Limburg. Er wordt alles aan gedaan om dit in goede banen te leiden. De toekomst ligt in het scheiden van langzaam verkeer, langzamer verkeer en sneller verkeer. Met de huidige landelijke wetgeving is dat nog niet mogelijk, maar ook daar wordt aan gewerkt. Er ligt niet alleen 'n taak bij de Provincie, maar ook bij de wegbeheerders c.q. de gemeenten om het verkeer in goede banen te leiden. In de praktijk blijkt vaak dat de gemeenten bij de weginrichting het weggebruik voor landbouwverkeer praktisch onmogelijk maken. De verantwoordelijkheid van gemeenten om landbouwverkeer door te laten, is echter net zo groot als die van de Provincie, aldus de gedeputeerde.

De Provincie heeft oog voor alle ontwikkelingen en voor de hoogste nood die er op dit moment is. Daarom worden nu diverse punten successievelijk opgepakt, maar ook daarbij wordt tegen procedures aangelopen. De reden waarom in Roermond het doel is bereikt, is gelegen in de kwaliteit van de studies die hieraan ten grondslag lagen en vanwege de bestaande overeenstemming tussen de bestuursorganen.

Het CDA (Verhoijzen) vraagt of in dit totaalplan voor de belangrijkste tien knelpunten ook het traject wordt benoemd om uit te leggen hoe tot een oplossing kan worden gekomen.

Gedeputeerde Koppe bevestigt deze verwachting.

In reactie op de vierde spreker, bevestigt de gedeputeerde de signalen dat er de laatste weken spanningen zijn ontstaan voor wat betreft de toepassing van de provinciale regels op de N280. Samen met

gedeputeerde Van der Broeck zal hij nader naar de problematiek op de N280 kijken.

GroenLinks (Brugman) vraagt zich nog steeds af waarom het PVVP per sé in combinatie met het POL moet worden meegenomen. De fractie heeft niet goed in beeld wat de gevolgen zijn van de vaststelling van het POL voor dit onderwerp.

Gedeputeerde Koppe zegt dat het abstractieniveau van het PVVP vrij hoog is. De zorg van GroenLinks is ongegrond.

GroenLinks (Brugman) vindt dit “erg kort door de bocht” en kondigt op dit punt een motie aan.

Het CDA (Verhoijzen) sluit zich daarbij aan.

Gedeputeerde Koppe vervolgt met de beantwoording van de aan hem gerichte vragen in eerste termijn. In reactie op de PvdA meldt hij de intentie om de transformatie van de woningmarkt met zo min mogelijk gemeenschapsgeld op gang te brengen. Met de beperkte middelen die beschikbaar zijn, hoopt hij een zo groot mogelijk effect te bereiken. Daartoe is met Binnenlandse Zaken en Parkstad een onderzoek gedaan naar financiële arrangementen om grootschalige transitie mogelijk te maken. Wat uit dat onderzoek naar voren kwam, is dat het inrichten van een sloopfonds het grootste effect heeft. Dit fonds kan een beweging in gang zetten, waarbij oude en niet meer te renoveren woningen – vaak in portiekflats – worden vervangen door kwalitatief goede grondgebonden woningen, gericht op de woningbehoefte.

De SP (Van Rijsbergen) geeft aan dat er dan ook betaalbare huurwoningen voor de onderkant van de markt moeten komen. In de oude portiekwoningen wonen nu mensen die alleen een lage huur kunnen betalen. Als die woningen worden vervangen door grondgebonden woningen ontstaat er een tekort voor de groep die momenteel in de portiekwoningen woont.

Gedeputeerde Koppe is het daarmee eens. De corporaties moeten er ook voor zorgen dat er voldoende aanbod voor de onderkant van de markt blijft. In de praktijk blijkt echter, dat er al veel portiekflats leeg staan omdat niemand deze meer wil huren. Er moet wel voor worden gewaakt dat de beweging die op gang wordt gebracht niet te snel gaat, want dan kunnen lange wachtlijsten ontstaan voor bepaalde groepen.

De SP (Van Rijsbergen) sluit zich aan bij de oproep voor waakzaamheid, want met de sloop van portiekflats kan inderdaad heel makkelijk een ‘gat’ in het woningaanbod ontstaan.

Gedeputeerde Koppe zegt toe dat het sloopfonds zal worden geëvalueerd. Dan zal ook worden gezien waar extra financiële middelen vandaan kunnen worden gehaald. De Provincie richt zich met name op de particuliere sloop.

De Provincie Limburg is er als enige in Nederland in geslaagd om alle woningcorporaties in Limburg op één lijn te krijgen voor wat betreft de sloop- en herbouwopgave. De komende jaren wordt door de woningcorporaties een half miljard euro besteed aan verbetering van de woningmarkt, waarbij ze oog moeten hebben voor de minst draagkrachtigen.

Ten aanzien van Ruimte voor Ruimte stelt de gedeputeerde niet te willen tornen aan wat hierover in het POL staat. Hij verwijst naar hetgeen gedeputeerde Van der Broeck hierover reeds heeft gezegd. De Staten mogen de wens om Ruimte voor Ruimte te schrappen wel uitspreken, maar moeten niet de onderhandelingsbasis onder de eigen voeten wegslaan om tot een goede afbouw van de regeling te komen. Dat gebeurt wel als wordt ingegrepen op de Ruimte voor Ruimteregeling, zoals deze nu in het POL staat.

De PvdA (Heijmans) verwijst naar pagina 144 van de Nota van Zienswijzen en citeert: “*Wij bevelen niet aan dat de financiële consequenties leidend worden in de beoordeling van de kwaliteit en de toekomstige gewenstheid van een plan*”. Deze passage is in tegenspraak tot de wens van de gedeputeerde om de Ruimte voor Ruimteregeling in stand te houden.

Gedeputeerde Koppe adviseert dringend om het College de tijd te geven de regeling af te bouwen. Desgevraagd geeft de gedeputeerde aan dat de Ruimte voor Ruimteregeling meetelt in de woningbouwcontingenten. Deels vallen de plannen onder de harde bouwtitels en deels onder de zachte planvoorraad. Voor deze laatste categorie liggen er echter wel afspraken met gemeenten om ze in bestemmingsplannen te effectueren.

Het CDA (Verhoijzen) vraagt zich af of de discussie met de gemeenten hiermee niet wordt vertroebeld.

Het betreft een geheel andere categorie woningen en de fractie vraagt zich af of die bij de normale contingents moeten worden betrokken.

Gedeputeerde Koppe begrijpt de opmerking, maar in de statistieken wordt geen rekening gehouden met een onderscheid tussen Ruimte voor Ruimtewoningen en andere woningen.

Ten aanzien van de op stapel staande nieuwbouw in Vaals geeft de gedeputeerde aan, dat dit met name studentenhuysvestiging betreft. Dit valt buiten de regeling. De woningen moeten wel voldoen aan bepaalde voorwaarden. De overige nieuwbouw vindt plaats op basis van harde bouwtitels. Daarop kan de Woonverordening niet op ingrijpen. De Woonverordening kan alleen voorkomen dat er vanuit zachte plannen nieuwe harde bouwtitels bijkomen.

In reactie op GroenLinks geeft de gedeputeerde aan schriftelijk terug te zullen komen op de vraag met betrekking tot de elektronische snelheidsignaleringsborden langs provinciale wegen. Hierover is ook door een burger een vraag gesteld.

T1917 Gedeputeerde Koppe zegt toe schriftelijk de commissie RIF te informeren over de snelheid bebording op de N271 bij Afferden.

Ten aanzien van afzonderlijke behandeling van het PVVP geeft de gedeputeerde aan dat de Staten zelf hebben besloten de procedure zo te laten verlopen zoals nu gebeurt.

Tweede termijn

De PvdA (Heijmans) is het woord 'megastallen' niet meer tegengekomen in het POL. Er wordt niet gestuurd op dieren aantallen en de PvdA is het eens met de wijze waarop dit nu in het POL is verwoord. De PvdA vraagt of het een toezegging is van de gedeputeerde dat hij - mits hem daarvoor de tijd wordt gegund - zal nagaan hoe verder met de Ruimte voor Ruimte regeling moet worden omgegaan.

Gedeputeerde Koppe zegt toe daar in het voorjaar 2015 op terug te zullen komen.

T1918 Gedeputeerde Koppe zegt toe in het voorjaar 2015 de commissie RIF te informeren hoe om gegaan gaat worden met Ruimte voor Ruimte.

GroenLinks (Brugman) blijft zich wel zorgen maken over de ontwikkelingen in de intensieve veehouderijgebieden, in relatie tot dieren aantallen. Het gaat er bij GroenLinks om dat er nu bedrijven zonder luchtwassers kunnen worden gebouwd terwijl sprake is van grote dieren aantallen. Ook in relatie tot het PAS maakt de fractie zich zorgen, want met de komst van dit soort bedrijven is sprake van een optelsom.

Het CDA (Verhoijzen) wijst er op dat ook deze bedrijven moeten voldoen aan de Verordening Veehouderij en aan andere regelgeving.

GroenLinks (Brugman) bevestigt dit kader, maar in de praktijk werkt het toch vaak anders omdat deze bedrijven bijvoorbeeld – niet altijd terecht - oude ammoniakrechten overnemen. Er gebeurt in de praktijk dus nog te veel ten aanzien van stikstof. Hierover maakt de fractie zich zorgen.

Het CDA (Verhoijzen) zegt dat deze bedrijven ook moeten voldoen aan de reductieverplichting uit de Verordening; dat hoeft echter niet altijd middels luchtwassers te gebeuren.

GroenLinks (Brugman) vindt dat er strikter moet worden gehandhaafd. De fractie vertrouwt erop dat de gedeputeerde hier heel kritisch naar kijkt.

Spreker verwijst vervolgens naar de lijst van bezwaarmakers met betrekking tot Graetheide en constateert dat er twee bezwaarmakers niet met naam worden geduid. Voorts staat er allerlei BV's genoemd, waar GroenLinks nog nooit van heeft gehoord en die allemaal tegenstrijdige belangen hebben op het terrein. Dat maakt het blijkbaar moeilijk om in te zetten op het groen maken van Graetheide. Spreker vraagt de gedeputeerde uit te leggen waar al die BV's vandaan komen. In 2010 is een intentieovereenkomst ondertekend om tot stappen te komen met betrekking tot Graetheide, maar de afgelopen vier jaar is er niets gebeurd. De gedeputeerde verwijst nu naar een gebiedsvisie. Het gevolg is dat de Staten straks niet meer te vertellen hebben. Om die reden zal de fractie een amendement inbrengen.

Ten aanzien van het PVVP acht spreker het een vreemde zaak dat de N280 vier verschijningsvormen krijgt. Er zou juist uniformiteit moeten worden nagestreefd. Een afzonderlijke behandeling van het PVVP lijkt de fractie daarom niet onlogisch want de onderwerpen zijn belangrijk genoeg. De fractie kan niet overzien wat het betekent als dit in de vaststelling van het POL wordt meegenomen. De toezegging van

de gedeputeerde dat hij hier nader naar zal kijken, is voor GroenLinks niet geruststellend genoeg. Ten aanzien van windturbines stelt GroenLinks de taakstelling van Limburg tegenover het gerealiseerde vermogen van het afgelopen jaar in Duitsland. Spreker concludeert dat de omvang waar Limburg over spreekt in het niet valt bij de Duitse realisatie. De fractie vindt het met het oog op milieudoelen en maatschappelijk rendement belangrijk dat de taakstelling wordt gehaald.

De SP (Van Rijsbergen) is blij met de toezegging ten aanzien van de zilvergroene gebieden en met name met de evaluatie.

In het verleden is veel gezegd over megastallen, maar op een bepaald moment is de discussie geëindigd. De SP kan zich voorstellen dat dit punt in de Staten toch nog wordt aangehaald.

Wanneer GroenLinks een amendement ten aanzien van Graetheide inbrengt, zal de SP dat zeker ondersteunen.

D66 (Van Wageningen) is blij met de toezegging ten aanzien van een passage inzake luchtkwaliteit. Afhankelijk van de formulering zal D66 overwegen het amendement ten aanzien van Graetheide te ondersteunen.

D66 heeft van het CDA en de PVV niet gehoord of deze fracties voor of tegen de met het Rijk afgesproken taakstelling ten aanzien van windenergie in Limburg zijn.

De PVV (Van Soest) is verbaasd dat D66 niet op de hoogte is dat de PVV tegen windmolens is.

De VVD (Van Bilsen) zegt niet op de hoogte te zijn geweest van wat letterlijk in het verkiezingsprogramma staat ten aanzien van windmolens. Hij heeft dit nagezocht en de formulering is zodanig dat maar één conclusie mogelijk is, namelijk dat windmolens geen goede keuze voor Limburg zijn.

D66 (Van Wageningen) vraagt of deze fracties dan wel kunnen instemmen met het POL, want daar staat duidelijk in dat deze taakstelling wél wordt opgepakt. De VVD heeft ook eerder ingestemd met deze taakstelling. Het zou vreemd zijn om als fractie in te stemmen met het POL en vervolgens in het verkiezingsprogramma afbreuk te doen aan een bepaald onderdeel. In de Staten zal de fractie hier zeker op terug komen.

De PVV (Van Soest) wijst er op dat de discussie rondom windenergie nog volop gaande is. Vaststelling van het POL staat daarbij - wat de PVV betreft - niet in de weg. De taakstelling is wel vastgelegd, maar het is nog maar de vraag hoe dit ten uitvoer wordt gebracht.

De SP (Van Rijsbergen) meent dat de PVV hiermee het belang van het POL onderschat.

De PVV (Van Soest) onderkent de waarde van het POL wel degelijk, maar vindt het te ver gaan om vanwege één punt tegen te stemmen.

Het CDA (Verhoijzen) spreekt uit voorstander te zijn van windmolens in Limburg.

50PLUS (Wijnands) is blij met de beantwoording door het College. De fractie is voorstander van windmolens, maar tegen de redenering dat daar waar al windmolens staan aan de andere kant van de grens, er heel goed windmolens aan Nederlandse zijde bij kunnen worden geplaatst.

D66 (Van Wageningen) constateert dat de beschrijving in het POL de indruk wekt dat windmolens lelijke dingen zijn. Spreker pleit daarom voor aanpassing van de tekst om die indruk weg te nemen. Daarmee kan ook direct het onderscheid tussen grote en kleine windmolens worden gemaakt, voor wat betreft de toepassing van het beleid.

50PLUS (Wijnands) stelt dat, omdat het in verhouding tot Duitsland maar om een klein aantal windmolens gaat, een zorgvuldige locatiekeuze juist heel goed mogelijk is.

Het CDA (Verhoijzen) zegt dat grote stappen zijn gemaakt, maar de fractie blijft zich nog wel zorgen maken ten aanzien van het PVVP en woningbouw.

Per saldo komt er nog 3.500 hectare natuur bij. Dat betekent dat circa 125 agrarische bedrijven moeten stoppen. Spreker wil dat iedereen zich dit beseft, maar wil de discussie op dit punt niet opnieuw aangaan.

Door Cumela is verzocht om extra oversteekplaatsen op de N280 te realiseren. Spreker is benieuwd of de gedeputeerde bereid is daaraan mee te werken.

De VVD (Van Bilsen) meent dat iedereen uitstekend is voorbereid om de laatste stap op 12 december te zetten. De VVD wijst op de brief van de gemeente Roermond over de zonering van het bestaande bebouwde gebied. Hierin wordt de vraag gesteld of sprake is van een provinciale visie of van een inventari-

satie.

Gedeputeerde Van der Broeck zegt dat de Provincie vanuit het Rijk de taakstelling opgelegd heeft gekregen om 95 Megawatt aan windenergie te realiseren. Daarbij bestonden twee mogelijkheden, namelijk dat de Provincie de sturende rol zou nemen of dat dit aan het Rijk zou worden overgelaten. De Provincie heeft voor het eerste gekozen, maar wil graag aan de gemeenten overlaten om met ideeën en initiatieven te komen. In het POL is wel een indicatie gegeven waar de windmolens zouden kunnen komen, maar betere ideeën vanuit het lokale niveau zijn welkom. Als de gemeenten er voor medio 2015 niet uitkomen, gaat de Provincie de locaties aanwijzen; als de Provincie er niet uitkomt, dan gaat het Rijk deze aanwijzen. De gedeputeerde meent dat het Rijk daarvoor 2016 als termijn heeft aangegeven. Als deze termijn niet juist is, zal hij dat schriftelijk melden.

T1925 Gedeputeerde Van der Broeck zegt toe dat de termijn van realisatie van windmolens ligt in 2016. Indien dit niet klopt wordt hier schriftelijk op terug gekomen.

De problemen waar bij de N280, de N266 en de N270 tegenaan wordt gelopen, staan los van het PVVP en betreffen met name problemen in het kader van het RVWN. Het PVVP is veel abstracter en meer strategisch. De gedeputeerde zegt desgevraagd toe het RVWM aan de commissie te doen toekomen.

T1924 Gedeputeerde Van der Broeck zegt toe de nota Regionaal Verbindend Wegennet toe te zenden aan de commissie RIF.

Het College wil vasthouden aan het principe voor Graetheide, inhoudende de verschuiving van een 'Ja, mits' benadering naar een 'Nee, tenzij' benadering. Op basis van dat principe zijn twee bezwaren binnen gekomen.

GroenLinks (Brugman) verwijst naar de brief van DSM, welke mede is ondertekend door een aantal BV's. De fractie meent dat, als je een bezwaar hebt, je je dan ook kenbaar moet maken.

Gedeputeerde Van der Broeck zegt toe schriftelijk mee te zullen delen wie de bezwaarmakers zijn.

T1928 Gedeputeerde Van der Broeck zegt toe schriftelijk aan te geven namens welke BV's de inspraakreactie van DSM is ingediend.

De gedeputeerde zegt voorts toe – in reactie op D66 – de tekst ten aanzien van windmolens aan te zullen passen.

Gedeputeerde Koppe licht ten aanzien van de zonering bij Roermond toe, dat er een verschil is gemaakt tussen bebouwd en niet bebouwd. Het betreft een inventarisatie van de bestaande situatie.

Naar aanleiding van de vraag van het CDA over het verzoek van Cumela heeft de gedeputeerde reeds aangegeven met gedeputeerde Van der Broeck te zullen bezien wat de mogelijkheden zijn.

Conclusie: De commissie besluit het voorstel als besprekingsstuk door te geleiden naar de Statenvergadering van 12 december 2014.

2.2 G-14-024 Statenvoorstel inzake Aanwijzing coördinatie Gebiedsontwikkeling Ooijen Wanssum, brief GS van 28-10-2014 (2014-60111)

Conclusie: De commissie besluit het voorstel als hamerstuk door te geleiden naar de Statenvergadering van 12 december 2014.

2.3 Brief van portefeuillehouder Van der Broeck inzake Programmatie Aanpak Stikstof (PAS) van 23-10-2014 (2014-59320)

De voorzitter leidt de bespreking kort in. Statenlid Verhoijzen heeft om agendering van de betreffende brief verzocht. Bij de agendering heeft hij diverse vragen gesteld. De voorzitter geeft de gedeputeerde de gelegenheid om de gestelde vragen te beantwoorden, waarna desgewenst aanvullende vragen kunnen worden ingebracht.

Gedeputeerde Van der Broeck verwijst naar het recente overleg met het IPO en het Rijk over de PAS. Hierbij is overeenkomen om het PAS op 10 januari 2015 ter inzage te leggen. Voorts is besloten tot een

geclausuleerd 'Go!'. Dit houdt in dat de tijd tot 10 januari wordt gebruikt om de resterende knelpunten op te lossen. Dit vraagt een aantal bestuurlijke acties. Op 19 december 2014 worden die acties besproken. In Limburg bestaat een bijzondere situatie voor wat betreft de ligging ten opzichte van het buitenland. Volgens de rechter moeten buitenlandse natuurgebieden, getoetst worden aan Nederlands beleid, terwijl dit andersom niet het geval is. De heer Backes van de Universiteit Maastricht is gevraagd te onderzoeken of buitenlandse gebieden kunnen worden getoetst aan buitenlandse wetgeving, die over het algemeen ruimer is. Daarmee wordt in Nederland voldaan aan de Nederlandse wetgeving en voor buitenlandse gebieden aan buitenlandse wetgeving. Het is de bedoeling om daar beleid van te maken. Het gaat daarbij over de ammoniakuitstoot.

GroenLinks (Brugman) vraagt wat het voordeel van dit nieuwe beleid is.

Gedeputeerde Van der Broeck vindt het oneerlijk dat boeren, die grond bewerken aan de andere kant van de grens zich toch moeten houden aan de Nederlandse regels, terwijl de buitenlandse boeren in datzelfde gebied te maken hebben met de regelgeving uit eigen land, die een stuk soepeler is. Het is eigenlijk ook het meest logisch om in het buitenland de buitenlandse wetgeving te laten gelden en in Nederland de Nederlandse, maar zo is het de afgelopen jaren niet het geval geweest.

De gedeputeerde is er zeker van dat de PAS niet 'Raad van State-proof' is. Spreker vreest dat er altijd wel iemand is die hier een proefproces van wil maken.

Met betrekking tot de vraag hoe tot het moment van inwerkingtreding van de PAS wordt omgegaan met aanvragen, antwoordt de gedeputeerde dat dit zal gebeuren zoals dit tot nu toe altijd gebeurde, namelijk middels saldering. De gedeputeerde verwacht dat de PAS in april 2015 in werking zal treden.

2.4 Schriftelijke mededeling portefeuillehouder Van der Broeck inzake luchtwassers (ter afdoe- ning van toezegging 1805 aan de Statencommissie Ruimte, Infrastructuur en Financiën), brief GS van 28-10-2014 (2014-60178)

GroenLinks (Brugman) dankt voor de beantwoording. Er is aangegeven dat de Verordening geen stalsystemen zoals luchtwassers voorschrijft, maar dat een norm wordt gesteld aan de maximale ammoniakuitstoot per dierplaats. GroenLinks vraagt hoe een bedrijf dat zonder luchtwassers kan bereiken.

Gedeputeerde Van der Broeck zegt dat er onderscheid bestaat tussen verschillende soorten stallen. Voor melkvee gelden weer andere normen dan voor bijvoorbeeld varkens. Ammoniak ontstaat door gisting van ontlasting en urine. Er zijn bedrijven die overwegen geen mestput meer te bouwen. De kostenbesparing die dat oplevert, kan worden gebruikt om iedere dag de mest te verwijderen en af te voeren naar een mestverwerkinginstallatie. Daarmee kan al een flinke ammoniakreductie worden bereikt en is een luchtwasser niet nodig. De gedeputeerde verwacht dat met de huidige ontwikkelingen het probleem over een paar jaar onder controle is.

Bij melkvee gaat het vooral om emissiearme technieken, maar er zijn nog geen emissiearme erkende stalsystemen omdat er nog maar weinig van zijn. De Ammoniakverordening gaat uit van lagere waarden dan wettelijk is verplicht. Bij melkvee is geen sprake van luchtwassers omdat melkvee zoveel mogelijk buiten loopt, maar ook hiervoor gelden strengere normen dan de landelijke normen.

GroenLinks (Brugman) is enthousiast dat wordt gezocht naar alternatieve oplossingen.

Het CDA (Verhoijzen) is geen voorstander van verordeningen, maar de kracht van deze verordening is dat ermee wordt gestuurd op doelen en niet op middelen. Een luchtwasser is een middel. Op deze manier wordt de markt uitgenodigd om systemen te leveren die aan de norm kunnen voldoen.

Conclusie: De commissie neemt de mededeling voor kennisgeving aan.

3. Rondvraag

Er zijn geen vragen voor de rondvraag.

4. Sluiting

De voorzitter dankt de aanwezigen voor hun inbreng en sluit de vergadering om 16.13 uur.

Vastgesteld in de vergadering van 9 januari 2015,

De commissiegriffier,

De voorzitter,

L. van Birgelen

M. Bosch


Moties/Initiatiefvoorstellen

Ruimte, Infrastructuur en Financiën

ID	Behandeld in	Indiener	Onderwerp	Toelichting	Verantw.	Cluster	Stand van zaken
620	PS 07-11-2014 - 3.2.1. G-14-023 Statenvoorstel Programmabegroting 2015, brief GS van 23-9-2014 (2014- 52452)	Heijmans, A.J.L. Kirkels A. Mackus H. Wijnands L.	Motie 620 Kirkels c s inzake herbestemming Van Hornekazerne (KMS)	1. zodra de gemeente Weert en andere particuliere partijen concrete plannen hebben, te komen tot een plan van aanpak wat zal leiden tot een gewenste herbestemming van de Van Hornekazerne, in samenhang met het omliggend gebied;2. tezamen met de gemeente Weert, het Rijk en andere betrokken partijen, intensief te gaan bekijken welke ontwikkel- en gebruiksmogelijkheden mogelijk en gewenst zijn voor de korte én middellange termijn die recht doen aan het provinciaal belang;3. daarbij in het bijzonder te kijken naar de gebieden sport, leisure, toerisme & recreatie en leefbaarheid;4. het Rijk te bewegen het KMS-terrein om niet over te dragen aan de lagere overheden.	RIF - Koopmans G.	Ontwikkeling	

ID	Behandeld in	Indiener	Onderwerp	Toelichting	Verantw.	Cluster	Stand van zaken
628	PS 07-11-2014 - 3.2.1. G-14-023 Statenvoorstel Programmabegroting 2015, brief GS van 23-9-2014 (2014-52452)	Prevoo D. Wageningen, van H.	Motie 628 Van Wageningen en Prevoo inzake op peil houden immunisatiereserve expliciet in begroting	- vanaf de begroting 2016 expliciet aan te geven hoe aan de hierboven genoemde clause wordt voldaan,	RIF - Koopmans G.	Financiën	11-12-2014 Dit wordt in de begroting 2016 expliciet meegenomen.
529	PS 20-06-2014 - 13.1.3. G-14-014 Statenvoorstel Voorjaarsnota 2014	Bosch J.	Motie 529 H Bosch inzake energietransitie samen met de burens	Dragen GS op: in het programma Transitie Limburgse woningmarkt op te nemen, dat de Provincie Limburg een gezamenlijke aanpak voor Vereniging van Eigenaren en blok-voor-blok aanpak ontwikkelt en uitrolt waarbij ontzorgen en gezamenlijke inkoop kernwoorden zijn,	RIF - Koppe E.	Wonen en Leefomgeving	16-12-2014 PS zullen in het begin van 2015 worden geïnformeerd.
536	PS 04-07-2014 - 9. MOTIES VREEMD AAN DE ORDE VAN DE DAG	Heemels M.	Motie 536 gewijzigd Heemels c.s. inzake kostenvermelding provinciale projecten	Roepen het college van GS op: om borden te plaatsen bij alle openbare / publieke werken, projecten, musea, erfgoed, kunstprojecten, etc. die de Provincie Limburg uitvoert en / of subsidieert om duidelijk te maken waar de Provincie zich mee bezig houdt en om op deze manier ook de afstand tussen deze bestuurslaag en de burgers te verkleinen; op deze borden die geplaatst worden de totale projectbedragen die de provincie heeft bijgedragen te vermelden;	RIF - Koppe E.	Facilitaire Dienstverlening	26-11-2014 Zie informerend stuk in GS 25-11-2014 (2014/65371). Voorstel voorzitter AFDOEN.

ID	Behandeld in	Indiener	Onderwerp	Toelichting	Verantw.	Cluster	Stand van zaken
614	PS 07-11-2014 - 3.2.1. G-14-023 Statenvoorstel Programmabegroting 2015, brief GS van 23-9-2014 (2014-52452)	Heemels M.	Motie 614 Heemels inzake indexatie en verlaging opcenten Motorrijtuigenbelasting (MRB)	- aan te tonen waaraan de noodzaak van indexatie ten grondslag ligt; af te zien van indexatie van de opcenten MRB;- de opcenten MRB te verlagen met 12,5% waarbij dekking kan worden gezocht in een bezuiniging naar keuze	RIF - Koppe E.	(Geen)	
619	PS 07-11-2014 - 3.2.1. G-14-023 Statenvoorstel Programmabegroting 2015, brief GS van 23-9-2014 (2014-52452)	Bilsen, van L. Brugman C. Heijmans, A.J.L. Hermans L. Krebber T. Linden, van der J. Rijnsbergen , van M. Wageningen, van H. Wijnands L.	Motie 619 Van der Linden c s inzake aanpak landbouwverkeer verkeersonveilige trajecten	om met het overzicht (dat reeds bekend is) van knelpunten landbouwverkeer in Limburg in ogenschouw nemend, nog voor het einde van dit kalenderjaar te komen met een oplossingsvoorstel voor alle knelpunten.	RIF - Koppe E.	Mobiliteit	09-12-2014 Voorstel zal worden toegestuurd voor de commissievergadering van 9 januari 2015 (GS 16-12-2014, 2014/73163). Zie ook toezeggingen 1871, 1916 en 1949. Voorstel voorzitter: AFDOEN
622	PS 07-11-2014 - 3.2.1. G-14-023 Statenvoorstel Programmabegroting 2015, brief GS van 23-9-2014 (2014-52452)	Heijmans, A.J.L. Linden, van der J. Meerts C. Wijnands L.	Motie 622 Meerts c s inzake verkeersveiligheid	- Ten behoeve van bovengenoemde wegen en in samenspraak met de betrokken gemeenten de top 5 van de lijsten 'blackspots' sociale verkeersveiligheid en fysieke verkeersveiligheid voor fietsers en voetgangers , z.s.m. in uitvoering te nemen;- Hiervoor voor eind 2014 een middels een adequaat financieringsvoorstel binnen de begroting 2015 te herprioriteren,	RIF - Koppe E.	Mobiliteit	09-12-2014 Inventarisatie wordt toegestuurd voor commissievergadering van 9 januari 2015. GS AFGEDAAN 16-12-2014 (2014/73149) Voorstel voorzitter: AFDOEN

ID	Behandeld in	Indiener	Onderwerp	Toelichting	Verantw.	Cluster	Stand van zaken
485	PS 08-11-2013 - 5.2.2. G-13-023-1 Statenvoorstel Programmabegroting 2014 met gewijzigd ontwerp-besluit	Akker, van den J. Helvert, van M. Medendorp W. Wijnands L.	Motie 485 Medendorp c.s. inzake voorfinancieringsruim te spoor sittard heerlen aken	PS roepen GS op: Bij haar inzet om te komen tot het realiseren van elektrificatie en verdubbeling van de lijn (Sittard)-Heerlen-Aken ook het instrument voorfinanciering indien nodig te gebruiken.	RIF - van der Broeck P.	Ontwikkeling	12-12-2014 Is voor de gemaakte afspraken omtrent elektrificatie niet nodig. De motie blijft aan de orde bij eventuele spoorverdubbeling.
621	PS 07-11-2014 - 3.2.1. G-14-023 Statenvoorstel Programmabegroting 2015, brief GS van 23-9-2014 (2014- 52452)	Akker, van den J. Heijmans, A.J.L. Titulaer J. Wijnands L.	Motie 621 Van den Akker c s inzake verbreding A2 Het Vonderen - Leenderheide	1. met inzet van alle bondgenoten en medestanders, medeoverheden, de Provincie Brabant en regio Eindhoven voorop, en verdere stakeholders, de A2- verbreding tussen Leenderheide en Het Vonderen hoger op de prioriteitenlijst van de MIRT- agenda te krijgen; 2. zich in te zetten om zo snel mogelijk resultaten te boeken, ook via het programma 'beter benutten', door hierbij vooral in te zetten op capaciteitsverruiming en niet alleen op gedragsbeïnvloeding, daar dit onvoldoende soelaas zal bieden;	RIF - van der Broeck P.	Mobiliteit	09-12-2014 Project is al ondergebracht binnen Beter Benutten 2 als het gaat om gedragsbeïnvloeding. Voor fysieke verbreding is geen ruimte binnen dit programma. Daartoe heeft de regio samen met provincie en LWV studie verricht om knelpunt in beeld te brengen en heeft dit aangekaart binnen het MIRT. Afspraak daar gemaakt is dat dit gedeelte van de A2 wordt toegevoegd aan kennisonderzoek Utrecht-Eindhoven. (relatie met T1676)

ID	Behandeld in	Indiener	Onderwerp	Toelichting	Verantw.	Cluster	Stand van zaken
638	PS 12-12-2014 - 5.2.2. G-14-028 Statenvoorstel inzake Nota van zienswijzen POL2014, Omgevingsverordening 2014 en Provinciaal verkeers- en vervoersprogramma 2014, brief GS van 28-10-2014 (2014- 61816)	Bilsen, van L. Heijmans, A.J.L. Verhoijzen J. Wijnands L.	Motie 638 Verhoijzen c s inzake faunabeheer		RIF - van der Broeck P.	Natuur	

Toezeggingen
Ruimte, Infrastructuur en Financiën

ID	Behandeld in	Toezegging	Verantw.	Cluster	Stand van zaken
1889	PS 07-11-2014 - 3.2.1. G-14-023 Statenvoorstel Programmabegroting 2015, brief GS van 23-9-2014 (2014-52452)	Gedeputeerde Beurskens zegt toe de commissie RIF (medio februari 2015) te informeren over de stand van zaken m.b.t. de uitvoering van de regeling Ruimte voor Ruimte.	RIF - Beurskens A.	Ontwikkeling	12-12-2014 Tijdens de recente aandeelhoudersvergadering heeft de directie van de RvR Beheer BV van de beide aandeelhouders opdracht gekregen om een operationele visie, eventueel in meerdere varianten, concreet uit te werken. Naar verwachting zal deze in het voorjaar 2015 door de directie aan de aandeelhouders worden aangeboden. Daarna zal de commissie RIF worden geïnformeerd. (zie ook toezegging 1918).
1884	PS 07-11-2014 - 3.2.1. G-14-023 Statenvoorstel Programmabegroting 2015, brief GS van 23-9-2014 (2014-52452)	Gedeputeerde Van der Broeck zegt toe om het totale plaatje van wat we al allemaal doen m.b.t. Schone Maas in een notitie aan de commissie RIF te sturen en hierin ook aandacht te besteden aan of en hoe we bedrijven (zoals bijv. DSM) hierbij betrekken.	RIF - Kersten H.	Natuur	19-12-2014 GS AFGEDAAN 16-12-2014 (2014/73148) Voorstel voorzitter: AFDOEN
1915	RIF 21-11-2014 - 2.1. G-14-028 Statenvoorstel inzake Nota van zienswijzen POL2014, Omgevingsverordening 2014 en Provinciaal verkeers- en vervoersprogramma 2014, brief GS van 28-10-2014 (2014-61816)	Gedeputeerde Kersten zegt toe aan het POL2014 een paragraaf toe te voegen over luchtkwaliteit, waarin beschreven zal worden wat de actuele stand van zaken is, wat de mogelijkheden zijn via het programma luchtkwaliteit en welke inspanningen internationaal worden gedaan.	RIF - Kersten H.	Ruimte	10-12-2014 Zie informerend stuk in GS 9 dec. (2014/69113). Voorstel voorzitter AFDOEN.

ID	Behandeld in	Toezegging	Verantw.	Cluster	Stand van zaken
1948	PS 12-12-2014 - 5.2.2. G-14-028 Statenvoorstel inzake Nota van zienswijzen POL2014, Omgevingsverordening 2014 en Provinciaal verkeers- en vervoersprogramma 2014, brief GS van 28-10-2014 (2014-61816)	Gedeputeerde Kersten zegt toe de commissie EBD in januari 2015 te informeren over de resultaten van de gesprekken met de gemeenten over het bouwen van nieuwe windmolens in Limburg.	RIF - Kersten H.	(Geen)	
1876	PS 07-11-2014 - 3.2.1. G-14-023 Statenvoorstel Programmabegroting 2015, brief GS van 23-9-2014 (2014-52452)	Gedeputeerde Koopmans zegt toe met de motie 620 Kirkels c.s. inzake herbestemming Van Hornekazerne (KMS) te Weert aan de slag te willen gaan maar niet als provincie te willen bijdragen in de (grond-)exploitatie.	RIF - Koopmans G.	Ontwikkeling	
1151	SC R&I 05-10-2012 - 3.1. Basisrapportage Buitenring Parkstad Limburg	Gedeputeerde Koppe zegt toe de commissie nader te zullen informeren over het BTW-compensatiefonds in het algemeen en de uitkomst van het overleg met de Belastingdienst hierover in het bijzonder.	RIF - Koppe E.	Wegaanleg	12-12-2014 In augustus is contact geweest met de minister om tot overeenstemming, rondom de toegezegde financiële bijdrage van het Rijk aan de "aansluiting Nuth", te komen. In navolging van dit overleg is op 4 november 2014 een brief aan de minister gestuurd waarbij conform art. 8.2 van het Convenant Bereikbaarheidsimpuls Limburg, wordt geconstateerd dat Rijk en Provincie van mening verschillen of en op welke wijze de btw kan worden teruggevorderd. Wij hebben de Minister verzocht om met elkaar in overleg te treden.

ID	Behandeld in	Toezegging	Verantw.	Cluster	Stand van zaken
1169	PS 12-10-2012 - 12.2.3. P-12-017-1 Basisrapportage Buitenring Parkstad LimburgG-12-036-1 Kredietbesluit Buitenring Parkstad Limburg (Formalisering projectbudget Buitenring Parkstad Limburg)	Gedeputeerde Koppe zegt toe een budgetoverzicht aan te leveren met de verschillen inzake de Binnen- en Buitenring en PS hierover te informeren.	RIF - Koppe E.	Wegaanleg	12-12-2014 Zodra de eindafrekening van de Binnenring bij ons bekend is zullen wij die met u delen.
1268	PS 14-12-2012 - 8.2.8. G-12-042 Vaststelling nieuwe Legesverordening 2013 met bijbehorende tarieventabel 2013 en vaststelling van de Grondwaterbelastingver ordening 2013, brief van Gedeputeerde Staten d.d. 23 oktober 2012	Gedeputeerde Koppe zegt toe te rapporteren over een aantal gevallen waarin leges versus dienstverlening kostendekkend zijn en op het moment dat het ICT-systeem het toelaat en de administratieve lasten niet onevenredig toenemen, zullen kosten beter worden verbijzonderd zodat er beter gemonitord kan worden op kostendekkendheid van leges en dienstverlening die hiermee betaald wordt.	RIF - Koppe E.	Financiën	11-12-2014 Het resultaat van het extern uitgevoerd onderzoek is aan Provinciale Staten beschikbaar gesteld. Voorstel voorzitter AFDOEN.
1348	RIF 05-04-2013 - 1. Opening, mededelingen voorzitter, inventarisatie rondvraag/mondelinge mededelingen portefeuillehouder en vaststelling agenda	Diverse fracties hebben art. 38 vragen gesteld inzake Edelchemie; deze zijn verdaagd. Een informatiebrief is 3 april verzonden aan de Staten en aan de commissie RIF. Er volgt nog vertrouwelijke informatie. Eind april / begin mei zullen alle vragen zijn beantwoord.	RIF - Koppe E.	Milieuonderzoek en -advies	04-06-2014 De artikel 38 vragen betrekking hebbend op de verontreiniging zijn middels mededelingen van de portefeuillehouder inzake de resultaten nader bodemonderzoek beantwoord. Vragen met betrekking tot de historie zullen op een nader moment, na afhandeling van de lopende juridische procedures worden beantwoord. 13-10-2014; Afhandeling van de lopende juridische procedure is voorzien in het eerste kwartaal van 2015.

ID	Behandeld in	Toezegging	Verantw.	Cluster	Stand van zaken
1607	PS 20-12-2013 - 8.2.1. G-13-034 Statenvoorstel Financiële Eindejaarsbijstelling Programmabegroting 2013	Gedeputeerde Koppe zegt toe om de toelichting op de structurele toename van de IPO-bijdrage t.b.v. provinciale samenwerking op ICT-gebied schriftelijk aan Provinciale Staten te laten toekomen.	RIF - Koppe E.	Organisatie en Informatie	19-11-2014 Zie informerend stuk in GS 18-11-2014 (2014/63212). Voorstel voorzitter AFDOEN.
1653	PS 07-02-2014 - 5. VRAGENUUR	Gedeputeerde Koppe zegt toe om te bekijken of er na de vorming van de RUD's voldoende draagvlak is voor een coördinerend handhavingsoverleg	RIF - Koppe E.	Vergunningen	01-12-2014 Momenteel vindt er overleg plaats met de werkgroep georganiseerde Milieucriminaliteit om te kijken of het coördinerend handhavingsoverleg onderdeel kan worden van deze werkgroep. De SCRIF zal begin 2015 worden geïnformeerd.
1659	PS 07-02-2014 - 7.2.2. G-13-037 Gewijzigd Statenvoorstel Transitiefonds Limburgse Woningmarkt	Gedeputeerde Koppe zegt toe in de evaluatie van het Transitiefonds en rapportage daarover oog te hebben voor de verhouding waarin gebruik gemaakt wordt van de verschillende compartimenten van het fonds.	RIF - Koppe E.	Wonen en Leefomgeving	28-10-2014 Waarschijnlijk zomer 2015.
1660	PS 07-02-2014 - 7.2.2. G-13-037 Gewijzigd Statenvoorstel Transitiefonds Limburgse Woningmarkt	Gedeputeerde Koppe zegt toe de intentie te hebben het sloopprotocol Re-Usematerials, zodra dit gereed en uitvoerbaar is, te koppelen aan het sloopfonds.	RIF - Koppe E.	Wonen en Leefomgeving	19-11-2014 Zie informerend stuk in GS 18-11-2014 (2014/63950). 10-12-2014; Voorstel voorzitter AFDOEN
1715	RIF 11-04-2014 - 6.2. Besprekstuk: 2e Rapport kwaliteitsnetwerk landbouwverkeer van Cumela Limburg d.d. 15- 01-2014	Gedeputeerde Koppe zegt toe de commissie na de zomer te informeren over de actualisatie van het rapport 'Boer Zoekt Weg'. Hierin wordt tevens de mening van GS over het Rapport kwaliteitsnetwerk landbouwverkeer meegenomen.	RIF - Koppe E.	Mobiliteit	19-12-2014 Voorstel voorzitter: AFDOEN

ID	Behandeld in	Toezegging	Verantw.	Cluster	Stand van zaken
1743	RIF 23-05-2014 - 7.2. G-14-011 Gewijzigd Statenvoorstel hoofdlijnen Tenderregeling Transitiefonds Limburgse Woningmarkt, brief Gs van 16-05-2014 (2014/31004)	Gedeputeerde Koppe zegt toe om de uitgewerkte tender per informerende brief gelijk te laten agenderen voor de commissie RIF.	RIF - Koppe E.	Wonen en Leefomgeving	19-11-2014 Zie informierend stuk in GS 18-11-2014 (2014/63950). 10-12-2014; Voorstel voorzitter AFDOEN.
1745	RIF 23-05-2014 - 6. INFRASTRUCTUUR	Gedeputeerde Koppe zegt toe om in het najaar financieel inzichtelijk te maken wat de mogelijkheden zijn om armaturen vroegtijdig te vervangen in het kader van duurzaamheid. Dit zal gegoten worden in een vervangingsbesluit dat sonderend aan de commissie RIF wordt voorgelegd.	RIF - Koppe E.	Wegbeheer	16-12-2014 GS AFGEDAAN 16-12-2014 (2014/71599)
1768	RIF 23-05-2014 - 6. INFRASTRUCTUUR	Gedeputeerde Koppe zegt toe dat naar sociale onveiligheid op fietspaden langs provinciale wegen een literatuurstudie zal worden uitgevoerd. Tevens zal dan bekeken worden of er mogelijke verbeteringen / oplossingen zijn. De commissie RIF zal in het najaar 2014 hieromtrent worden geïnformeerd.	RIF - Koppe E.	Wegbeheer	16-12-2014 GS AFGEDAAN 16-12-2014 (2014/71420) Voorstel voorzitter: AFGEDAAN
1782	PS 20-06-2014 - 13.1.3. G-14-014 Statenvoorstel Voorjaarsnota 2014	Gedeputeerde Koppe zegt toe om, in het kader van het werken met een Open Data portaal, te inventariseren of het organiseren van een hackathon mogelijk is.	RIF - Koppe E.	Organisatie en Informatie	11-12-2014 In januari start een trainee met een opdracht „Open Data stimuleert innovatie en burgerparticipatie“. Onderdeel van deze opdracht is het onderzoeken of het organiseren van een hackathon mogelijk is.
1783	PS 20-06-2014 - 13.1.3. G-14-014 Statenvoorstel Voorjaarsnota 2014	Gedeputeerde Koppe zegt toe om een actieve lobby in te zetten richting de Minister van Veiligheid en Justitie om Limburg als pilot te gebruiken het karsysteem in politieauto's te installeren zodat ook de politie aangesloten wordt op het project „Groene Golf voor Blauw Licht“.	RIF - Koppe E.	Mobiliteit	29-10-2014 Uit eerder contact met de politie blijkt dat zij het landelijk beleid t.a.v. KAR-voorzieningen volgen. Hier is het plaatsen van het KAR-systeem in politievoertuigen niet voorzien. Lobby richting het ministerie wordt voorbereid.

ID	Behandeld in	Toezegging	Verantw.	Cluster	Stand van zaken
1785	PS 20-06-2014 - 13.1.3. G-14-014 Statenvoorstel Voorjaarsnota 2014	Gedeputeerde Koppe zegt toe dat de provincie deskresearch gaat doen naar blackspots. Er zullen 5 pilots, die de hoogste kans van slagen hebben om opgelost te worden, worden geselecteerd. Mochten 5 pilots financieel niet haalbaar zijn, dan wordt dit teruggelegd bij Provinciale Staten.	RIF - Koppe E.	Wegbeheer	16-12-2014 GS AFGEDAAN 16-12-2014 (2014/71420) Voorstel voorzitter: AFDOEN
1799	PS 04-07-2014 - 9. MOTIES VREEMD AAN DE ORDE VAN DE DAG	De CdK zegt toe na de zomer 2014 een notitie aan te leveren waarin motie 536 Heemels c.s. inzake kosten en werkzaamheden provinciale projecten verder is uitgewerkt.	RIF - Koppe E.	Facilitaire Dienstverlenin g	26-11-2014 Zie informerend stuk in GS 25-11 (2014/65371). Voorstel voorzitter AFDOEN.
1803	RIF 29-08-2014 - 7.1. Verkeersveiligheid en sociale veiligheid op en rond provinciale wegen, brief GS van 19-08-2014	Gedeputeerde Koppe zegt toe bij gemeenten te inventariseren welke infrastructurele projecten ter bevordering van de verkeersveiligheid dusdanig ver zijn gevorderd dat met de uitvoering gestart kan worden voor 1 maart 2015 en welke nu nog niet zijn aanbesteed.	RIF - Koppe E.	Mobiliteit	09-12-2014 Inventarisatie wordt toegestuurd voor commissievergadering van 9 januari 2015. GS AFGEDAAN 16-12-2014 (2014/73149) Voorstel voorzitter: AFDOEN
1871	PS 07-11-2014 - 3.2.1. G-14-023 Statenvoorstel Programmabegroting 2015, brief GS van 23-9- 2014 (2014-52452)	Gedeputeerde Koppe zegt toe dat hij in de eerstvolgende vergadering van de commissie RIF een toelichting zal geven op het te volgen proces t.a.v. het oplossen van de knelpunten landbouwverkeer n.a.v. motie 619 Van der Linden c.s. inzake de aanpak landbouwverkeer en verkeersonveilige trajecten. Gedeputeerde Staten zullen voor de zomer 2015 inhoudelijk op dit onderwerp terug komen aan de hand van de integrale nota voor landbouwverkeer.	RIF - Koppe E.	Mobiliteit	09-12-2014 Wordt voor vergadering van 9 januari 2015 aan commissie toegezonden (GS 16-12-2014, 2014/73163) Relatie met M619 en toezeggingen 1916 en 1946. Voorstel voorzitter: AFDOEN
1872	PS 07-11-2014 - 3.2.1. G-14-023 Statenvoorstel Programmabegroting 2015, brief GS van 23-9- 2014 (2014-52452)	Gedeputeerde Koppe zegt toe dat het punt inzake de faunapassage, waaronder de eco-verbinding bij de A76 Schinnen, wordt meegenomen in het bestuurlijk overleg met de Minister van Infrastructuur en Milieu.	RIF - Koppe E.	Wegaanleg	16-12-2014 Zodra overleg met minister gepland is, zal dit worden meegenomen bij het opzetten van de agenda/bespreekpunten.

ID	Behandeld in	Toezegging	Verantw.	Cluster	Stand van zaken
1873	PS 07-11-2014 - 3.2.1. G-14-023 Statenvoorstel Programmabegroting 2015, brief GS van 23-9-2014 (2014-52452)	Gedeputeerde Koppe zegt toe dat er voorafgaande aan de PS-vergadering van 12 december 2014 een nieuwe manier van het presenteren van de begroting wordt gepresenteerd (begrotings-app).	RIF - Koppe E.	Financiën	16-12-2014 Voor de PS-vergadering van 12 december jl. was er de gelegenheid voor Statenleden om de presentatie bij te wonen. Aangezien dit pas op het allerlaatste moment is gecommuniceerd en de opkomst gering was, is besloten om in de pauze van RIF 9 januari, de presentatie alsnog te geven voor geïnteresseerden. Voorstel voorzitter AFGEDAAN
1874	PS 07-11-2014 - 3.2.1. G-14-023 Statenvoorstel Programmabegroting 2015, brief GS van 23-9-2014 (2014-52452)	Gedeputeerde Koppe zegt toe de commissie RIF z.s.m. schriftelijk te informeren over de toevoeging van 15fte budgettair neutrale formatie aan het provinciale personeelsbestand.	RIF - Koppe E.	Personeel en Organisatie	
1875	PS 07-11-2014 - 3.2.1. G-14-023 Statenvoorstel Programmabegroting 2015, brief GS van 23-9-2014 (2014-52452)	Gedeputeerde Koppe zegt toe de commissie RIF z.s.m. te informeren over EuroRAP (European Road Assessment Programme).	RIF - Koppe E.	Mobiliteit	09-12-2014 SCRIF zal zo spoedig mogelijk worden geïnformeerd.
1898	RIF 20-11-2014 - 6.1. G-14-027 Statenvoorstel inzake Belastingvoorstellen 2015, brief GS van 04-11-2014 (2014-61418)	Gedeputeerde Koppe zegt toe de rapportage naar de kostendekkendheid van de provinciale leges aan de Statenleden beschikbaar te stellen.	RIF - Koppe E.	Financiën	19-12-2014 Voorstel voorzitter: AFDOEN
1899	RIF 20-11-2014 - 6.1. G-14-027 Statenvoorstel inzake Belastingvoorstellen 2015, brief GS van 04-11-2014 (2014-61418)	Gedeputeerde Koppe zegt toe vóór de begrotingsbehandeling voor de programmabegroting 2016 een overzicht te verstrekken van de aanvragers in 2015 van bouwgerelateerde Wabo-vergunningen en de daarmee samenhangende gederfde legesinkomsten en het verder expliciteren van de aantoonbare gevolgen van de genomen maatregel (tax-holiday).	RIF - Koppe E.	Financiën	

ID	Behandeld in	Toezegging	Verantw.	Cluster	Stand van zaken
1900	RIF 20-11-2014 - 6.1. G-14-027 Statenvoorstel inzake Belastingvoorstellen 2015, brief GS van 04-11-2014 (2014-61418)	Gedeputeerde Koppe zegt toe een nadere toelichting te geven op de door het onderzoeksbureau (onderzoek kostendekkendheid provinciale leges) gehanteerde productiviteitsnorm van 1.400 uur op jaarbasis en mogelijke alternatieven.	RIF - Koppe E.	Financiën	19-12-2014 Voorstel voorzitter: AFDOEN
1901	RIF 20-11-2014 - 8.1. G-14-025 Statenvoorstel inzake Verordening Stimuleringsregelingen Levensloopbestendigheid Transitie Limburgse Woningmarkt, brief GS van 28-10-2014 (2014-60462).	Gedeputeerde Koppe zegt toe 1 jaar na vaststelling van de Verordening Stimuleringsregelingen Levensloopbestendigheid Transitie Limburgse Woningmarkt deze te evalueren en indien nodig de leeftijdsgrens bij te stellen.	RIF - Koppe E.	Wonen en Leefomgeving	10-12-2014 Evaluatie volgt begin 2016.
1902	RIF 20-11-2014 - 8.1. G-14-025 Statenvoorstel inzake Verordening Stimuleringsregelingen Levensloopbestendigheid Transitie Limburgse Woningmarkt, brief GS van 28-10-2014 (2014-60462).	Gedeputeerde Koppe zegt toe om te bekijken of er extra mogelijkheden liggen voor de communicatie binnen de bestaande middelen.	RIF - Koppe E.	Wonen en Leefomgeving	10-12-2014 Wordt opgepakt begin 2015.
1903	RIF 20-11-2014 - 8.1. G-14-025 Statenvoorstel inzake Verordening Stimuleringsregelingen Levensloopbestendigheid Transitie Limburgse Woningmarkt, brief GS van 28-10-2014 (2014-60462).	Gedeputeerde Koppe zegt toe aan de Staten terug te koppelen wat besproken is met de gemeenten in de afstemmingsgesprekken over de stimuleringsregelingen en de Wmo. De Staten worden meegenomen in het proces en hierover goed geïnformeerd.	RIF - Koppe E.	Wonen en Leefomgeving	10-12-2014 Wordt opgepakt begin 2015.

ID	Behandeld in	Toezegging	Verantw.	Cluster	Stand van zaken
1908	RIF 20-11-2014 - 6.1. G-14-027 Statenvoorstel inzake Belastingvoorstellen 2015, brief GS van 04-11-2014 (2014-61418)	Gedeputeerde Koppe zegt toe de passage uit het statenvoorstel te halen dat betrekking heeft op de vergelijkingscijfers uit de benchmark t.a.v. de Wabo-vergunningen.	RIF - Koppe E.	Financiën	11-12-2014 Passage is komen te vervallen in gewijzigd voorstel aan Provinciale Staten. Voorstel GS; AFDOEN.
1909	RIF 20-11-2014 - 6.3. P-14-020 Statenvoorstel onderzoeksbrief 'Duurzaam inkopen en aanbesteden' van de Zuidelijke Rekenkamer 2014, Statenvoorstel Griffie van 4-11-2014 (2014-61058)	Gedeputeerde Koppe zegt toe de Staten te informeren over welke gedeputeerde verantwoordelijk was voor welke portefeuille en welke resultaten hiermee zijn behaald gedurende de laatste 2 Statenperioden (vanaf 2007).	RIF - Koppe E.	Wonen en Leefomgeving	11-12-2014 De gevraagde informatie wordt meegenomen in het statenvoorstel, dat naar aanleiding van het besluit van PS inzake bevindingen van de Zuidelijke Rekenkamer i.k.h. van duurzame inkopen en aanbesteden, in samenwerking met JZI, voorbereid wordt. Geplande behandeling Statenvoorstel: 17 april 2015.
1910	RIF 20-11-2014 - 6.3. P-14-020 Statenvoorstel onderzoeksbrief 'Duurzaam inkopen en aanbesteden' van de Zuidelijke Rekenkamer 2014, Statenvoorstel Griffie van 4-11-2014 (2014-61058)	Gedeputeerde Koppe zegt toe de commissie RIF te informeren omtrent arbeidsmigratie, arbeidsomstandigheden en SROI inzake de verbouwing 2013 van het gouvernement.	RIF - Koppe E.	Facilitaire Dienstverlening	
1911	RIF 20-11-2014 - 6.2. P-14-019 Statenvoorstel inzake Rapport Zuidelijke Rekenkamer (ZRK) De provincie Limburg als lerende organisatie d.d. 21-08-2014 (2014-57776)	Gedeputeerde Koppe zegt toe de commissie RIF te informeren hoe de lerende organisatie wordt getoetst / geëvalueerd en op welke termijn.	RIF - Koppe E.	Personeel en Organisatie	11-12-2014 Notitie is in voorbereiding.

ID	Behandeld in	Toezegging	Verantw.	Cluster	Stand van zaken
1912	RIF 20-11-2014 - 6.2. P-14-019 Statenvoorstel inzake Rapport Zuidelijke Rekenkamer (ZRK) De provincie Limburg als lerende organisatie d.d. 21-08-2014 (2014-57776)	Gedeputeerde Koppe zegt toe dat de aanbevelingen van de ZRK in het rapport De provincie Limburg als lerende organisatie, verwoord in het voorstel onder 1, 5 en 6, al door Gedeputeerde Staten worden uitgevoerd.	RIF - Koppe E.	Personeel en Organisatie	11-12-2014 Notitie is in voorbereiding.
1913	RIF 20-11-2014 - 6.2. P-14-019 Statenvoorstel inzake Rapport Zuidelijke Rekenkamer (ZRK) De provincie Limburg als lerende organisatie d.d. 21-08-2014 (2014-57776)	Gedeputeerde Koppe zegt toe de aanbevelingen van de ZRK in het rapport De provincie Limburg als lerende organisatie, verwoord in het voorstel onder 2 en 3, te verwerken in een sonderende notitie t.b.v. de commissie RIF.	RIF - Koppe E.	Personeel en Organisatie	11-12-2014 Notitie is in voorbereiding.
1914	RIF 20-11-2014 - 6.2. P-14-019 Statenvoorstel inzake Rapport Zuidelijke Rekenkamer (ZRK) De provincie Limburg als lerende organisatie d.d. 21-08-2014 (2014-57776)	Gedeputeerde Koppe zegt toe de aanbevelingen van de ZRK in het rapport De provincie Limburg als lerende organisatie, verwoord in het voorstel onder 4, te verwerken in een sonderende notitie t.b.v. de commissie RIF.	RIF - Koppe E.	Personeel en Organisatie	11-12-2014 Notitie is in voorbereiding.
1916	RIF 21-11-2014 - 2.1. G-14-028 Statenvoorstel inzake Nota van zienswijzen POL2014, Omgevingsverordening 2014 en Provinciaal verkeers- en vervoersprogramma 2014, brief GS van 28-10-2014 (2014-61816)	Gedeputeerde Koppe zegt toe bij de commissie RIF terug te komen met een totaal plan van oplossingen voor het landbouwverkeer op de provinciale weg, waarbij onder andere ingegaan zal worden op extra oversteekplaatsen.	RIF - Koppe E.	Mobiliteit	09-12-2014 Wordt voor vergadering van 9 januari 2015 aan commissie toegezonden (GS 16-12-2014, 2014/73163) zie ook M619 en T1871 en T1946. Voorstel voorzitter: AFDOEN

ID	Behandeld in	Toezegging	Verantw.	Cluster	Stand van zaken
1917	RIF 21-11-2014 - 2.1. G-14-028 Statenvoorstel inzake Nota van zienswijzen POL2014, Omgevingsverordening 2014 en Provinciaal verkeers- en vervoersprogramma 2014, brief GS van 28-10-2014 (2014-61816)	Gedeputeerde Koppe zegt toe schriftelijk de commissie RIF te informeren over de snelheid bebording op de N271 bij Afferden.	RIF - Koppe E.	Wegbeheer	10-12-2014 Medio januari 2015 zullen de leden van cie. RIF schriftelijk in kennis gesteld worden.
1918	RIF 21-11-2014 - 2.1. G-14-028 Statenvoorstel inzake Nota van zienswijzen POL2014, Omgevingsverordening 2014 en Provinciaal verkeers- en vervoersprogramma 2014, brief GS van 28-10-2014 (2014-61816)	Gedeputeerde Koppe zegt toe in het voorjaar 2015 de commissie RIF te informeren hoe om gegaan gaat worden met Ruimte voor Ruimte.	RIF - Koppe E.	Ontwikkeling	12-12-2014 Tijdens de recente aandeelhoudersvergadering heeft de directie van de RvR Beheer BV van de beide aandeelhouders opdracht gekregen om een operationele visie, eventueel in meerdere varianten, concreet uit te werken. Naar verwachting zal deze in het voorjaar 2015 door de directie aan de aandeelhouders worden aangeboden. Daarna zal de commissie RIF worden geïnformeerd. (zie ook toezegging 1889).
1924	RIF 21-11-2014 - 2.1. G-14-028 Statenvoorstel inzake Nota van zienswijzen POL2014, Omgevingsverordening 2014 en Provinciaal verkeers- en vervoersprogramma 2014, brief GS van 28-10-2014 (2014-61816)	Gedeputeerde Van der Broeck zegt toe de Nota Regionaal Verbindend Wegennet toe te zenden aan de commissie RIF.	RIF - Koppe E.	Mobiliteit	19-12-2014 Voorstel voorzitter: AFDOEN

ID	Behandeld in	Toezegging	Verantw.	Cluster	Stand van zaken
1946	PS 12-12-2014 - 5.2.2. G-14-028 Statenvoorstel inzake Nota van zienswijzen POL2014, Omgevingsverordening 2014 en Provinciaal verkeers- en vervoersprogramma 2014, brief GS van 28-10-2014 (2014-61816)	Gedeputeerde Koppe zegt n.a.v. de vraag m.b.t. de knelpunten in het landbouwverkeer toe hier in januari 2015 op terug te komen in de nota routenetwerk Limburg en PS hiermee te informeren over de wijzigingen, die in dit kader in de nog door GS vast te stellen beleidsnota Regionaal Verbindend Wegennet worden doorgevoerd	RIF - Koppe E.	(Geen)	19-12-2014 Relatie met M619 en toezeggingen 1871 en 1916.
1949	PS 12-12-2014 - 5.2.2. G-14-028 Statenvoorstel inzake Nota van zienswijzen POL2014, Omgevingsverordening 2014 en Provinciaal verkeers- en vervoersprogramma 2014, brief GS van 28-10-2014 (2014-61816)	Gedeputeerde Koppe zegt toe z.s.m., zo mogelijk voor de vergadering van de commissie RIF van 9 januari 2015, een antwoord te geven op de vraag of er een uitzondering gemaakt kan worden (alsnog in rekening brengen legeskosten) voor bedrijven, waarvan achteraf blijkt dat ze zich niet aan de regels hebben gehouden (bijv. niet naleven CAO).	RIF - Koppe E.	(Geen)	
1059	SC R&I 27-04-2012 - 4.1. Basisrapportage Ontwikkelas Weert-Roermond, N280-West, brief van Gedeputeerde Staten d.d. 10 april 2012	Gedeputeerde Van der Broeck zegt toe tijdig een nieuwe basisrapportage voor de N280-West (ontwikkelas Weert-Roermond) te zullen opstellen bij afronding van fase 2 en zal de inhoud daarvan vooraf afstemmen met de Controlecommissie.	RIF - van der Broeck P.	Wegaanleg	11-12-2014 Nieuwe basisrapportage kan pas bij afronding fase 2, eind 2015, worden opgesteld.
1459	PS 21-06-2013 - 11.1.3. G-13-013 Statenvoorstel Strategische Kadernotitie Arbeidsmigratie	Gedeputeerde Van der Broeck zegt toe Provinciale Staten te betrekken bij en te informeren over de regionale kennisontwikkeling omtrent de samenhang tussen werkloosheid en arbeidsmigratie.	RIF - van der Broeck P.	Economie en Innovatie	09-12-2014 E'til/ROA voeren het onderzoek uit. Oplevering: begin januari 2015, rapport/resultaten worden gepresenteerd tijdens conferentie 2015 en de commissie RIF zal tevens worden geïnformeerd.

ID	Behandeld in	Toezegging	Verantw.	Cluster	Stand van zaken
1460	PS 21-06-2013 - 11.1.3. G-13-013 Statenvoorstel Strategische Kadernotitie Arbeidsmigratie	Gedeputeerde Van der Broeck zegt toe Provinciale Staten te zullen informeren over de invulling van de doelstelling om (de ontwikkeling van) de Nederlandse taalvaardigheid van arbeidsmigranten te ondersteunen.	RIF - van der Broeck P.	Ruimte	16-12-2014 GS AFGEDAAN 2-12-2014 (2014/67360) Voorstel voorzitter: AFDOEN
1512	PS 04-10-2013 - 7.2.2. G-13-019 Gewijzigd Statenvoorstel Verordening veehouderijen en Natura 2000 Provincie Limburg.N.a.v. de toezegging van gedeputeerde Van der Broeck is het Statenvoorstel na afloop van de Statenvergadering gewijzigd. Zie 2de gewijzigd Statenvoorstel G-13-019 d.d. 5 november 2013.	Gedeputeerde Van der Broeck zegt toe jaarlijks een monitoringsverslag inzake dieraantallen en ammoniakemissie op te stellen waarover de Statencommissie RIF zal worden geïnformeerd.	RIF - van der Broeck P.	Natuur	09-12-2014 Eind 2014 zal een monitoringsverslag inzake de dieraantallen en ammoniakemissie worden opgesteld dat vervolgens ter informatie aan de SC-RIF zal worden gestuurd.
1534	RIF 10-10-2013 - 6.2. G- 13-022-1 Statenvoorstel Financiering Zuid- Limburgse Stoomtrein Maatschappij (ZLSM) 2014-2018, brief van Gedeputeerde Staten d.d. 17 september 2013 (2013/52207)	Gedeputeerde Van der Broeck zegt toe de risico's en aansprakelijkheden als gevolg van de overname van de eigendommen van de ZLSM nader uit te werken.	RIF - van der Broeck P.	Ontwikkeling	28-10-2014 Inzet is om de huidige polis van de provincie uit te breiden met dit project. Hierover vindt overleg plaats. 12-12-2014; De polis is uitgebreid; de commissie wordt via een mededeling daarover geïnformeerd.

ID	Behandeld in	Toezegging	Verantw.	Cluster	Stand van zaken
1535	RIF 10-10-2013 - 6.2. G-13-022-1 Statenvoorstel Financiering Zuid-Limburgse Stoomtrein Maatschappij (ZLSM) 2014-2018, brief van Gedeputeerde Staten d.d. 17 september 2013 (2013/52207)	Gedeputeerde Van der Broeck zegt toe jaarlijks een evaluatie naar de commissie te sturen aan de hand van de begroting.	RIF - van der Broeck P.	Ontwikkeling	12-12-2014 De jaarplanning 2015 met begroting wordt in december 2014 in de Stuurgroep ZLSM behandeld. De SCRIF kan aanvang 2015 hierover geïnformeerd worden. Over de jaarrekening 2014 kan medio 2015 worden geïnformeerd.
1573	RIF 22-11-2013 - 7.2. Besprekingsstuk: Onderzoek naar mogelijkheden voor tijdelijke natuur op braakliggende gronden (toezegging 1454), brief van Gedeputeerde Staten d.d. 27 augustus 2013 (2013/48646)	Gedeputeerde Van der Broeck zegt toe om de mogelijkheden te onderzoeken om, eventueel met de LLTB en de Milieufederatie, eigenaren van bedrijventerreinen te informeren over de mogelijkheden op braakliggende bedrijventerreinen voor enerzijds landbouwproductie en anderzijds natuurproductie.	RIF - van der Broeck P.	Natuur	08-07-2014 De Stichting Milieufederatie Limburg heeft drie zoekgebieden geselecteerd voor tijdelijke natuur. Samen met het IVN en IKL worden de kansen voor een aantal geselecteerde soorten onderzocht op het industrieterrein de Roerstreek te Roermond. Hier zijn al een aantal eigenaren voor benaderd. De vereniging Innovatief Platteland is bezig om een symposium te organiseren om eigenaren van braakliggende grond en telers met elkaar in contact te brengen. Terrein behorende organisaties, projectontwikkelaars, gemeenten of andere potentiële geïnteresseerden worden hiervoor uitgenodigd. 17-09-2014; Geen wijzigingen. 28-10-2014; Geen wijzigingen. 09-12-2014; De Milieufederatie is bezig om afspraken te maken op drie industrieterreinen. Bij Venlo (Tradeport) worden de mogelijkheden voor een pilot onderzocht. Natuurrijk Limburg is bezig met drie projecten.

ID	Behandeld in	Toezegging	Verantw.	Cluster	Stand van zaken
1658		Gedeputeerde Van der Broeck zegt toe dat het proces zoals dat bij de N280 tot nog toe is verlopen geëvalueerd zal worden.	RIF - van der Broeck P.	Wegaanleg	05-12-2014 Het doorlopen proces bij de N280 zal na afronding fase 2 worden geëvalueerd. De resultaten hiervan worden begin 2016 verwacht.
1676	RIF 21-02-2014 - 6.3. Rondvraag	Gedeputeerde Van der Broeck zegt toe de commissie RIF op de hoogte te houden van de A2 ontwikkelingen tussen Weert en Eindhoven.	RIF - van der Broeck P.	Mobiliteit	09-12-2014 Wegvak wordt nu geanalyseerd en er wordt gekeken welke aanpak een bijdrage kan leveren aan het verminderen van de files (relatie met M621)
1804		Gedeputeerde Van der Broeck komt schriftelijk terug op de stand van zaken van relevante claims ingediend bij de WTO inzake de Russische boycot.	RIF - van der Broeck P.	Economie en Innovatie	17-11-2014 GS AFGEDAAN 12-11-2014 (2014/63441). Voorstel voorzitter: AFDOEN
1881	PS 07-11-2014 - 3.2.1. G-14-023 Statenvoorstel Programmabegroting 2015, brief GS van 23-9-2014 (2014-52452)	Gedeputeerde Van der Broeck zegt toe de commissie RIF te informeren met een notitie over de MBO-reisregeling en besteedt daarin aandacht of er een 'gat' ontstaat tot aan de tijd dat de kortingskaart landelijk wordt ingevoerd in 2016 en wat de mogelijke financiële consequenties zijn voor de provincie als zij besluit dit 'gat' te dichten.	RIF - van der Broeck P.	Mobiliteit	09-12-2014 Deze toezegging zal dit jaar in GS behandeld worden. 15-12-2014; GS afgedaan 16-12-2014/73171. Voorstel voorzitter: AFDOEN
1882	PS 07-11-2014 - 3.2.1. G-14-023 Statenvoorstel Programmabegroting 2015, brief GS van 23-9-2014 (2014-52452)	Gedeputeerde Van der Broeck zegt toe om z.s.m. een notitie inzake de steunmaatregelen landbouw aan de commissie RIF te laten toekomen.	RIF - van der Broeck P.	Economie en Innovatie	09-12-2014 Aangeboden aan PS bij GS- besluit d.d. 11-11-2014.(2014/61492) Voorstel voorzitter AFDOEN.

ID	Behandeld in	Toezegging	Verantw.	Cluster	Stand van zaken
1883	PS 07-11-2014 - 3.2.1. G-14-023 Statenvoorstel Programmabegroting 2015, brief GS van 23-9-2014 (2014-52452)	Gedeputeerde Van der Broeck zegt toe om z.s.m. in gesprek te gaan met de verantwoordelijk gemeente m.b.t. een fietsbrug bij het 'Eiland in de Maas'.	RIF - van der Broeck P.	Natuur	09-12-2014 Wij hebben contact opgenomen met de Gemeente Maasgouw over een mogelijke fietsbrug ter hoogte van Stevensweert. De fietsbrug zou aangelegd moeten worden ter vervanging van het huidige voetveer Laak naar Ophoven (België). De gemeente heeft zelf geen intentie om de fietsbrug aan te leggen. Naar informatie van de gemeente is dit standpunt na de laatste coalitievorming niet gewijzigd. De Provincie volgt deze ontwikkelingen met belangstelling, maar heeft tot nu toe nog geen verzoek van de gemeente Maasgouw ontvangen waarin om een (financiële) bijdrage wordt gevraagd. Het initiatief inzake deze verbinding ligt bij de gemeente. Voorstel voorzitter AFGEDAAN
1919	RIF 21-11-2014 - 2.1. G-14-028 Statenvoorstel inzake Nota van zienswijzen POL2014, Omgevingsverordening 2014 en Provinciaal verkeers- en vervoersprogramma 2014, brief GS van 28-10-2014 (2014-61816)	Gedeputeerde Van der Broeck zegt toe het POL2014 een jaar na vaststelling te evalueren.	RIF - van der Broeck P.	Ruimte	10-12-2014 Zie informerend stuk in GS 9 dec. (2014/69115). Voorstel voorzitter AFDOEN.

ID	Behandeld in	Toezegging	Verantw.	Cluster	Stand van zaken
1920	RIF 21-11-2014 - 2.1. G-14-028 Statenvoorstel inzake Nota van zienswijzen POL2014, Omgevingsverordening 2014 en Provinciaal verkeers- en vervoersprogramma 2014, brief GS van 28-10-2014 (2014-61816)	Gedeputeerde Van der Broeck zegt toe het rapport over stikstofdepositie toe te zenden aan de commissie RIF.	RIF - van der Broeck P.	Ruimte	16-12-2014 Voorstel GS AFGEDAAN 9-12-2014 (2014-69113).
1921	RIF 21-11-2014 - 2.1. G-14-028 Statenvoorstel inzake Nota van zienswijzen POL2014, Omgevingsverordening 2014 en Provinciaal verkeers- en vervoersprogramma 2014, brief GS van 28-10-2014 (2014-61816)	Gedeputeerde Van der Broeck zegt toe schriftelijk een reactie voor te bereiden op het rapport over stikstofdepositie.	RIF - van der Broeck P.	Ruimte	16-12-2014 GS AFGEDAAN 9-12-2014 (2014/69113).
1922	RIF 21-11-2014 - 2.1. G-14-028 Statenvoorstel inzake Nota van zienswijzen POL2014, Omgevingsverordening 2014 en Provinciaal verkeers- en vervoersprogramma 2014, brief GS van 28-10-2014 (2014-61816)	Gedeputeerde Van der Broeck zegt toe het Landbouweffectrapport Ooijen-Wanssum, na vaststelling door de Stuurgroep Ooijen-Wanssum, aan de commissie RIF toe te zenden.	RIF - van der Broeck P.	Ontwikkeling	19-12-2014 Rapport toegestuurd door portefeuillehouder op 17-12-2014 (2014/73067) Voorstel voorzitter: AFDOEN

ID	Behandeld in	Toezegging	Verantw.	Cluster	Stand van zaken
1923	RIF 21-11-2014 - 2.1. G-14-028 Statenvoorstel inzake Nota van zienswijzen POL2014, Omgevingsverordening 2014 en Provinciaal verkeers- en vervoersprogramma 2014, brief GS van 28-10-2014 (2014-61816)	Gedeputeerde Van der Broeck zegt toe de situatie rondom de bedrijven Centrale Zandwinning en Straalbedrijf Cuypers met betreffende partijen te bespreken en dit schriftelijk terug te koppelen aan de commissie RIF.	RIF - van der Broeck P.	Ruimte	10-12-2014 Zie informerend stuk in GS 9 dec. (2014/69113). Voorstel voorzitter AFDOEN.
1925	RIF 21-11-2014 - 2.1. G-14-028 Statenvoorstel inzake Nota van zienswijzen POL2014, Omgevingsverordening 2014 en Provinciaal verkeers- en vervoersprogramma 2014, brief GS van 28-10-2014 (2014-61816)	Gedeputeerde Van der Broeck zegt toe dat de termijn van realisatie van windmolens ligt in 2016. Indien dit niet klopt wordt hier schriftelijk op terug gekomen.	RIF - van der Broeck P.	Wonen en Leefomgeving	10-12-2014 Dinsdag 9-12 wordt een notitie over POL in GS(2014/69113) ingegeven waarin alle toezeggingen gedaan tijdens de SCRIF-behandeling, van een antwoord worden voorzien. Dit stuk gaat dan per direct naar PS, zodat het betrokken kan worden bij de PS-behandeling van POL op 12 december. Voorstel voorzitter AFDOEN.
1926	RIF 21-11-2014 - 2.1. G-14-028 Statenvoorstel inzake Nota van zienswijzen POL2014, Omgevingsverordening 2014 en Provinciaal verkeers- en vervoersprogramma 2014, brief GS van 28-10-2014 (2014-61816)	Gedeputeerde Van der Broeck zegt toe dat Sittard wordt vervangen door Sittard-Geleen waar de gemeente als geheel bedoeld is.	RIF - van der Broeck P.	Ruimte	10-12-2014 Zie informerend stuk in GS 9 dec. (2014/69113). Voorstel voorzitter AFDOEN.

ID	Behandeld in	Toezegging	Verantw.	Cluster	Stand van zaken
1927	RIF 21-11-2014 - 2.1. G-14-028 Statenvoorstel inzake Nota van zienswijzen POL2014, Omgevingsverordening 2014 en Provinciaal verkeers- en vervoersprogramma 2014, brief GS van 28-10-2014 (2014-61816)	Gedeputeerde Van der Broeck zegt toe om ten behoeve van de vergadering van PS op 12-12-2014 aan te geven waar het POL2014 m.b.t. luchtkwaliteit wordt aangevuld.	RIF - van der Broeck P.	Ruimte	10-12-2014 Zie informerend stuk in GS 9 dec. (2014/69113). Voorstel voorzitter AFDOEN.
1928	RIF 21-11-2014 - 2.1. G-14-028 Statenvoorstel inzake Nota van zienswijzen POL2014, Omgevingsverordening 2014 en Provinciaal verkeers- en vervoersprogramma 2014, brief GS van 28-10-2014 (2014-61816)	Gedeputeerde Van der Broeck zegt toe schriftelijk aan te geven namens welke BV's de inspraakreactie van DSM is ingediend.	RIF - van der Broeck P.	Ruimte	16-12-2014 Zie informerend stuk in GS 9 dec. (2014/69113). Voorstel voorzitter AFDOEN.
1945	PS 12-12-2014 - 5.2.2. G-14-028 Statenvoorstel inzake Nota van zienswijzen POL2014, Omgevingsverordening 2014 en Provinciaal verkeers- en vervoersprogramma 2014, brief GS van 28-10-2014 (2014-61816)	Gedeputeerde van der Broeck zegt toe dat het nieuw beleid t.a.v. de problematiek rondom de wilde zwijnen (actualisatie faunabeheer) voorjaar 2015 gereed is en vervolgens (i.v.m. ter inzage legging) na de zomer 2015 aan PS wordt voorgelegd.	RIF - van der Broeck P.	(Geen)	

ID	Behandeld in	Toezegging	Verantw.	Cluster	Stand van zaken
1947	PS 12-12-2014 - 5.2.2. G-14-028 Statenvoorstel inzake Nota van zienswijzen POL2014, Omgevingsverordening 2014 en Provinciaal verkeers- en vervoersprogramma 2014, brief GS van 28-10-2014 (2014-61816)	Gedeputeerde Van der Broeck zegt in aanvulling op de in de commissie RIF gedane toezegging „het POL2014 een jaar na vaststelling te evalueren“ (T1919) toe dit mede te doen aan de hand van concrete casussen.	RIF - van der Broeck P.	(Geen)	
1588	RIF 22-11-2013 - 7.3. Besprekstuk: Informerend stuk inzake de Natuurbeschermingswet 1998, brief van Gedeputeerde Staten d.d. 30 oktober 2013 (2013/60399).	Gedeputeerde Van Dijk zegt toe dat mede naar aanleiding van de uitspraak van de Raad van State van 13 november 2013 (zaaknummer 201211640/1/R2), nader zal worden onderzocht in hoeverre in het kader van de Natuurbeschermingswet 1998 en de Habitatrichtlijn toestemming kan worden gegeven voor activiteiten die leiden tot stikstofdepositie op Nederlandse en buitenlandse Natura 2000-gebieden. Bij het onderzoek zullen de diverse belanghebbenden (breed) worden betrokken en de politiek-bestuurlijke mogelijkheden in dit verband worden verkend. De uitkomst van het onderzoek zal aan de Statencommissie RIF worden gecommuniceerd via een informierend stuk.	RIF - van Dijk P.	Vergunningen	02-12-2014 Onzekerheden / onduidelijkheden nemen toe als gevolg van het, wederom, uitstellen van de PAS. Zodra duidelijkheid ontstaat zal dit worden gecommuniceerd naar de commissies RIF en EBD. Invoering van de PAS is (nu) voorzien in het voorjaar 2015.


Statencommissie

Ruimte, Infrastructuur en Financien (RIF)

VOORRAADAGENDA na vergadering 9 januari 2015

ID	Datum	Onderwerp	Verantw. / programma	Cluster	Opmerkingen
7463	P.M.	N280 Basisrapportage RGP	RIF - van der Broeck P.	Wegaanleg	
9105	P.M.	Sonderend: MER en voorkeurstracé N266	RIF - Koppe E.	Mobiliteit	
9690	P.M.	Sonderend: Ontwerp provinciaal inpassingsplan N280 Weert - Leudal	RIF - van der Broeck P.	Ruimte	
9992	P.M.	Sonderend: Strategie voor leegstand	RIF - Koppe E.	Strategie	
9403	P.M.	Statenvoorstel: Aanpassing Financiële verordening i.v.m. Wet Markt en Overheid	RIF - Koppe E.	Financiën	Gewacht wordt op modelverordening vanuit VNG/IPO.
9692	P.M.	Statenvoorstel: Provinciaal inpassingsplan N280 Weert - Leudal	RIF - van der Broeck P.	Ruimte	Verwachte behandeling in RIF 2e kwartaal 2015 en PS medio 2015
9650	P.M.	Statenvoorstel: Provinciaal inpassingsplan Ooijen-Wanssum	RIF - van der Broeck P.	Ruimte	Medio 2015 behandeling in commissie
1038 8	P.M.	Statenvoorstel: Samenwerkingsovereenkomsten en financiering Maaslijn	RIF - van der Broeck P.	Ontwikkeling	



Interne memo

GRIFFIE

Aan	Statencommissies RIF/EBD/CWL/CC
Van	Christie Dreezen-Dassen
Onderwerp	Input voor overdrachtsdocument nieuwe Staten
Datum	19 december 2014

Overdrachtsdocument

Ten behoeve van de nieuwe Staten voor de Statenperiode 2015-2019 wordt er een overdrachtsdocument opgesteld. Net als in 2011 wordt dit document opgemaakt met als doel enige continuïteit te waarborgen bij de overgang van de huidige naar de nieuwe Statenperiode. Hierin worden de ervaringen opgenomen uit de huidige periode, ten dienste van de volgende Statenperiode 2015-2019.

Overdracht Statencommissies

De fracties worden gevraagd ten behoeve van het overdrachtsdocument de voor hen belangrijkste aspecten mee te geven met betrekking tot de Statencommissie.

Hierbij kan gedacht worden aan:

- **Vergaderstelsel**
werkdruk commissie (aantal onderwerpen/dossiers), frequentie/cyclus, duur vergaderingen
- **Documentenstroom in relatie tot werkwijze agendering**
lijst ingekomen stukken, MIT-lijst, aanmelden rondvraagpunten, tijdigheid aanleveren agenda's <-> voorbereidingstijd, digitaal werken, vindbaarheid/beschikbaarheid documenten
- **Kwaliteit besluitvorming**
strategische voorraadagenda, inzet BOB-model, inzet instrumenten als werkgroepen, werkbezoeken, hoorzittingen
- **Vergaderorde**
omgangsvormen
- **Prioritaire onderwerpen/dossiers**
vanuit de ervaring van de commissie wordt gevraagd welke onderwerpen/dossiers speciale aandacht dienen te krijgen in het introductieprogramma nieuwe Staten

Van: Alouis Heijmans [<mailto:a.heijmans@home.nl>]
Verzonden: maandag 5 januari 2015 14:47
Aan: Birgelen-Droog van, Leonie
CC: jggbosch@home.nl
Onderwerp: overdrachtsdocument Staten

Goedemiddag,

Het lijkt me zinvol om de volgende thema's in het overdrachtsdocument op te nemen:

- Pol 2014
Uitgangspunten: natuurzones, dynamisch voorraadbeheer, bestuursakkoorden en voorzorgbepalingen in verordening. Taakstelling in te richten Nieuwe Natuur.
- Pakket ov projecten
Beknopte info welke projecten hier onder vallen, met waar mogelijk aanduiding uitvoering en benodigde financiën.
- Overzicht met beknopte info van alle aangewezen "Grote Projecten"
- Uitgangspunten aanwending Essent-reserve
- Buitenring
- Informatie over de door de Staten goedgekeurde Structuurversterkende Projecten
- Financieel meerjarenperspectief provincie

Vriendelijke groeten,

Alouis Heijmans

Input voor het overdrachtsdocument 2015-2019 vanuit de commissie RIF

Vergaderstelsel

Het aantal onderwerpen in deze commissie is behoorlijk groot.

De afgelopen periode hebben de dossiers POL en OV een belangrijke stempel gedrukt op de agenda van de commissie RIF.

De processen m.b.t. deze onderwerpen waren langdurig en uitgebreid.

“meegenomen worden” in dergelijke trajecten heeft als voordeel dat je goed bent voorbereid op het onderwerp maar tegelijkertijd heeft het als nadeel dat de afstand tot het onderwerp kleiner wordt. Daarmee kan het zijn dat je “probleemeigenaar” wordt van het dossier en een kritisch debat uitblijft.

Het is goed dat de commissieleden goed worden geïnformeerd, maar waak voor de dosering hiervan.

Dergelijke grote dossiers hebben andere onderwerpen wel eens doen vervagen.

De frequentie/cyclus was prima, hoewel het toevoegen van financiën onlogisch lijkt.

4 commissies zou beter zijn, bijvoorbeeld:

- Welzijn en cultuur
- Ruimte en infra
- Economie en milieu
- Bestuur en financiën

Zo wordt de agenda van RIF kleiner.

Het bepalen van de eigen agenda wordt wel wat beter. Voorheen liet men zich nog erg leiden door de agenda van GS. Deze trend moet vooral gestimuleerd worden.

Documentenstroom

Er moet gestreefd om de “eeuwigdurende” toezeggingen niet eindeloos op de MIT lijst te laten staan.

Na maximaal een (half) jaar op voorstel van de voorzitter afvoeren. Net zoals de aangehouden moties.

Het digitaal werken is bij grote documenten erg onhandig. Documenten zouden hierop aangepast en opgeknipt moeten worden.

Kwaliteit van besluitvorming

Werkbezoeken en werkgroepen zouden ook bezet moeten kunnen worden door steunfractie leden. Dit is vooral prettig voor de kleinere fractie. Bovendien kan men toekomstige statenleden betrokken houden.

Je zou nog verder kunnen gaan en ook commissies laten bezetten door steunfractie leden.

Het inzetten van andere instrumenten , zoals een hoorzitting, is een uitstekend middel voor PS. Deze mogelijkheden moeten PS veel meer gaan gebruiken.

Prioritaire onderwerpen

Voortgang OV concessie en uitvoering
Buitenring Parkstad
Gebiedsontwikkeling Ooijen Wanssum
POL 2014

Carla Brugman

Input overgangsdokument - Cie RIF

Fractie SP, Marleen van Rijsbergen.

Vergaderstelsel/Kwaliteit besluitvorming/vergaderorde

De cie RIF heeft de afgelopen periode een aantal grote dossiers gekend. Mede hierdoor was het een 'zware' commissie; een volgende periode dienen onderwerpen beter over de verschillende commissies verdeeld te worden.

De scheiding van economie en financiën (RIF/EBD) is in praktijk niet altijd even logisch. Deze zaken zouden een volgende periode in één cie moeten worden ondergebracht.

De resultaten van de evaluatie mbt het functioneren van de Statencommissies, zoals deze in de loop van de afgelopen periode is uitgevoerd, zou betrokken moeten worden bij het overgangsdokument.

Prioritaire Onderwerpen/Dossiers:

- POL2014, incl. afspraken evaluatie natuurzones & voortgang bestuursakkoorden
- OV
- Buitenring
- Overzicht grote (infrastructurele) projecten



2014/71979

15-12-2014

GRIF

2-3-2015

provincie limburg

DOCnr.

Ingek.

12 DEC. 2014

Snr.

- 1 minuut versie

**Gewijzigd****Statenvoorstel Statencommissie RIF – 1 minuut versie****No: P-14-019**

De wijzigingen in het voorstel zijn aangebracht na behandeling in de commissie Ruimte Infrastructuur en Financiën van 20-11-2014. De wijzigingen zijn inzichtelijk gemaakt via doorhalen en onderstrepen.

1 Onderwerp

Rapport "De provincie Limburg als lerende organisatie" opgesteld door de Zuidelijke ZRK (ZRK) d.d. 21 augustus 2014.

2 Inleiding/aanleiding inclusief beoogd resultaat

De ZRK heeft op verzoek van de Controlecommissie, naar aanleiding van schriftelijke vragen ex artikel 38 RvO Provinciale Staten (PS) van de Onafhankelijke Statenfractie Limburg van 8 juli 2013, onderzoek verricht naar het lerend vermogen van de provincie Limburg.

3 Bevoegdheid

De aanbevelingen uit het rapport van de ZRK raken de kaderstellende en controlerende bevoegdheden van PS zoals vastgelegd in onder meer artikel 105, eerste lid en artikel 143, eerste lid van de Provinciewet.

4 Voorstel aan Provinciale Staten

De aanbevelingen uit het rapport van de ZRK "De provincie Limburg als lerende organisatie" gewijzigd over te nemen, te weten:

1. GS op te dragen om bij de evaluatie van projecten en programma's systematisch aandacht te besteden aan de lessen die hieruit getrokken kunnen worden voor het provinciaal beleid, ook buiten de scope van het onderzochte project of programma;
2. GS op te dragen om binnen de organisatie een forum in te richten en te onderhouden waar eerdere ervaringen, en op basis daarvan getrokken lessen, worden vastgelegd;
3. GS stimuleren om binnen de organisatie actief gebruik te maken van het genoemde forum uit punt 2 bij de inrichting en wijziging van provinciale projecten en programma's;
4. GS op te dragen om bij de start van provinciale programma's in ieder geval aan te geven op welke wijze lessen zijn getrokken uit eerdere ervaringen ~~(ook buiten het blikveld van het programma in kwestie)~~ en daarbij zoveel mogelijk netwerkpartners te betrekken en andere ~~relevante kennis en ervaringen uit de samenleving~~;
5. GS op te dragen om consequent te (blijven) werken aan het creëren en in standhouden van een cultuur waarin het leveren van kritiek en het erkennen van fouten in de richting van collega's, ambtelijk leidinggevend en bestuurders laagdrempelig is;
6. GS op te dragen een vorm te vinden om zich met regelmaat te verantwoorden over de wijze waarop de provincie zich een lerende organisatie betoont en welke stappen zij daartoe hebben gezet en nog gaan zetten;
7. PS zullen zelf systematisch lessen trekken uit de wijze waarop zij hun kaderstellende en controlerende rol invullen en hun werkprocessen daarop in richten;
8. PS zullen zich zelf vergewissen van de voortgang die de provinciale organisatie maakt op het punt van de lerende organisatie;
9. PS dragen zichzelf op de voorgaande punten 7 en 8 op te nemen in het overdrachtsdocument om deze in de nieuwe Statenperiode nader uit te werken zodat opvolging van de aanbevelingen gegarandeerd is.

5 Argumenten / toets duurzaamheidparagraaf

Volgens de ZRK wordt organisatiebreed nog niet altijd de veiligheid ervaren waarin sedert 2002 wordt geïnvesteerd binnen de provincie Limburg.

6 Risico's

N.v.t.



Gewijzigd Statenvoorstel Statencommissie Ruimte Infrastructuur en Financiën No: P-14-019

De wijzigingen in het voorstel zijn aangebracht na behandeling in de commissie Ruimte Infrastructuur en Financiën van 20-11-2014. De wijzigingen zijn inzichtelijk gemaakt via doorhalen en onderstrepen.

1. Onderwerp

Rapport "De provincie Limburg als lerende organisatie" van de Zuidelijke ZRK d.d. 21 augustus 2014.

2. Inleiding/aanleiding inclusief beoogd resultaat

De ZRK heeft op verzoek van de Controlemcommissie, naar aanleiding van schriftelijke vragen ex artikel 38 RvO van de Onafhankelijke Statenfractie Limburg van 8 juli 2013 (zie bijlage), onderzoek verricht naar het lerend vermogen van de provincie Limburg. Het onderzoek is gefaseerd uitgevoerd. Ten eerste is een aantal door de Controlemcommissie d.d. 1 november 2013 geselecteerde projecten bestudeerd en de leerpunten die betrokken provinciale medewerkers daaruit hebben getrokken vastgelegd. De geselecteerde projecten zijn AINSI, Ithaka Science Center, Maastricht Airlines, Regiobranding Zuid-Limburg en Veiligheidshuis Kerkrade. Daarna heeft het onderzoek zich toegespitst op de vraag in hoeverre er binnen de provincie Limburg sprake is van een lerende organisatie en op welke wijze hier vorm en inhoud aan wordt gegeven. Om deze vraag te beantwoorden is relevante literatuur bestudeerd en hebben rondetafelgesprekken plaatsgevonden.

Het rapport van de ZRK bevat conclusies en aanbevelingen. Conform de gemaakte afspraken daarover binnen PS worden rapporten van de ZRK met een statenvoorstel ingebracht ter besluitvorming in PS. Het doel van het Statenvoorstel is PS te laten besluiten om de aanbevelingen van de ZRK over te nemen, zodat deze opgevolgd zullen worden.

3. Bevoegdheid

De aanbevelingen uit het rapport van de ZRK raken de kaderstellende en controlerende bevoegdheden van PS zoals vastgelegd in onder meer artikel 105, eerste lid en artikel 143, eerste lid van de Provinciewet.

4. Voorstel aan Provinciale Staten

De aanbevelingen uit het rapport van de ZRK "De provincie Limburg als lerende organisatie" gewijzigd over te nemen, te weten:

1. GS op te dragen om bij de evaluatie van projecten en programma's systematisch aandacht te besteden aan de lessen die hieruit getrokken kunnen worden voor het provinciaal beleid, ook buiten de scope van het onderzochte project of programma;
2. GS op te dragen om binnen de organisatie een forum in te richten en te onderhouden waar eerdere ervaringen, en op basis daarvan getrokken lessen, worden vastgelegd;
3. GS stimuleren om binnen de organisatie actief gebruik te maken van het genoemde forum uit punt 2 bij de inrichting en wijziging van provinciale projecten en programma's;
4. GS op te dragen om bij de start van provinciale programma's in ieder geval aan te geven op welke wijze lessen zijn getrokken uit eerdere ervaringen ~~(ook buiten het blikveld van het programma in kwestie)~~ en daarbij zoveel mogelijk netwerkpartners te betrekken en andere

~~relevante kennis en ervaringen uit de samenleving;~~

5. GS op te dragen om consequent te (blijven) werken aan het creëren en in standhouden van een cultuur waarin het leveren van kritiek en het erkennen van fouten in de richting van collega's, ambtelijk leidinggevenden en bestuurders laagdrempelig is;
6. GS op te dragen een vorm te vinden om zich met regelmaat te verantwoorden over de wijze waarop de provincie zich een lerende organisatie betoont en welke stappen zij daartoe hebben gezet en nog gaan zetten;
7. PS zullen zelf systematisch lessen trekken uit de wijze waarop zij hun kaderstellende en controlerende rol invullen en hun werkprocessen daarop in richten;
8. PS zullen zich zelf vergewissen van de voortgang die de provinciale organisatie maakt op het punt van de lerende organisatie;
9. PS dragen zichzelf op de voorgaande punten 7 en 8 op te nemen in het overdrachtsdocument om deze in de nieuwe Statenperiode nader uit te werken zodat opvolging van de aanbevelingen gegarandeerd is.

5. Risico's

N.v.t.

6. Toelichting / kernargumenten/onderbouwing

De ZRK heeft geconstateerd dat binnen de organisatie nog weinig inspanningen worden verricht om leerpunten te formuleren buiten de reguliere activiteiten en programma's om. Daarnaast constateert de ZRK dat, ondanks de ingeslagen weg naar een meer lerende organisatie, het 'lastige' gesprek dat volgens haar nodig is om echt te kunnen leren, binnen de provincie nog onvoldoende plaatsvindt.

- De ZRK heeft vastgesteld dat de leerpunten, zoals door de ambtelijke organisatie geformuleerd naar aanleiding van de vijf onderzochte projecten, alleen betrekking hebben op het project zelf. Er wordt daarbij nauwelijks een relatie gelegd met of een verbreding gezocht naar andere projecten en provinciale programma's.
- De ZRK constateert verder dat vertegenwoordigers van de ambtelijke organisatie op de vraag naar leerpunten vrijwel uitsluitend tot uitspraken komen op basis van reflectie binnen de ambtelijke organisatie zelf. Er is nauwelijks contact gezocht met andere betrokken partijen en netwerkpartners voor een gezamenlijke evaluatie van het project en ieders bijdrage daaraan. Dat is des te belangrijker omdat provinciale activiteiten in toenemende mate in coproductie tot stand komen.
- Daarnaast vindt de ZRK de diepgang van de analyse door de ambtelijke organisatie beperkt. Dat viel met name op toen de ZRK na bestudering van de vijf dossiers zelf aandachtspunten formuleerde naar aanleiding van de onderzochte projecten. Uit de rondetafelgesprekken met vertegenwoordigers van het bestuur, de ambtelijke leiding en ambtelijke organisatie komt als rode draad naar voren dat veiligheid door de gesprekspartners als belangrijke, zo niet de belangrijkste, voorwaarde wordt beschouwd om een lerende organisatie te kunnen zijn. De ZRK concludeert op basis van de gesprekken dat daarvan organisatiebreed nog niet altijd sprake is.
- De gesprekspartners, zijnde vertegenwoordigers van het provinciaal bestuur, de ambtelijke leiding en de ambtelijke organisatie, van mening dat met het in 2012 in gang gezette traject Toekomstvast Limburg en de reorganisatie de lijnen zijn uitgezet om meer toe te groeien naar een lerende organisatie. Daarnaast hebben de gesprekspartners aangegeven dat meer nadruk wordt gelegd op principes als meer tijd vrij maken voor reflectie, maar samenwerking zoeken tussen strategie en beleid en daar dwarsverbanden leggen. Met het programma Leren en Ontwikkelen wordt getracht om deze principes ook in de houding van de medewerkers te laten

doordringen.

7. Afweging van alternatieven en motivering gemaakte keuze / toets duurzaamheidparagraaf

Er zijn door de ZRK geen alternatieven aangeboden.

8. Relatie met Programmabegroting – financiële aspecten

Aan dit Statenvoorstel zijn geen directe kosten verbonden.

9. Juridische aspecten – deregulering

N.v.t.

10. Verbindingslijnen en andere visies

N.v.t.

Op pagina 43 paragraaf 7.1 staat de reactie van het college van Gedeputeerde Staten verwoord op het rapport van de ZRK. In paragraaf 7.2 betreft het nawoord van de ZRK, waarin onder andere wordt ingegaan op hetgeen verwoord is in paragraaf 7.1.

11. Verdere planning, procedure en uitvoering

Het Statenvoorstel wordt eerst behandeld in de Statencommissie Ruimte, infrastructuur en financiën op 21 november 2014 en daarna ter besluitvorming in PS van 12 december 2014.

De verdere planning en uitvoering is afhankelijk van het besluit van PS.

12. Periodieke informatie/sturingsinformatie

☐ **Via Jaarstukken en Begroting**

- ☐ Paragraaf Projecten
- ☐ Paragraaf Financieringen
- ☐ Paragraaf Verbonden Partijen
- ☐ Paragraaf Bedrijfsvoering
- ☐ Programmaverantwoording

☐ **Voortgangsrapportages Regeling grote Projecten**

N.v.t.

13. Evaluatie

N.v.t.

14. Communicatie

Na behandeling van dit Statenvoorstel in de Statencommissie Ruimte, Infrastructuur en Financiën van 21 november 2014 en vervolgens besluitvorming door PS op 12 december 2014 zal het besluit hierover gecommuniceerd worden via de reguliere wijze (o.m. besluitenlijst).

15. Meegezonden bijlagen

Rapport van de ZRK "De provincie Limburg als lerende organisatie" d.d. 21 augustus 2014.



GEWIJZIGD ONTWERPBESLUIT PROVINCIALE STATEN VAN LIMBURG

No: P-14-019

De wijzigingen in het voorstel zijn aangebracht na behandeling in de commissie Ruimte Infrastructuur en Financiën van 20-11-2014. De wijzigingen zijn inzichtelijk gemaakt via doorhalen en onderstrepen.

Onderwerp:

Rapport De provincie Limburg als lerende organisatie opgesteld door de Zuidelijke ZRK d.d. 21 augustus 2014.

Provinciale Staten van Limburg;

besluiten:

De aanbevelingen uit het rapport van de ZRK "De provincie Limburg als lerende organisatie" gewijzigd over te nemen, te weten:

1. GS op te dragen om bij de evaluatie van projecten en programma's systematisch aandacht te besteden aan de lessen die hieruit getrokken kunnen worden voor het provinciaal beleid, ook buiten de scope van het onderzochte project of programma;
2. GS op te dragen om binnen de organisatie een forum in te richten en te onderhouden waar eerdere ervaringen, en op basis daarvan getrokken lessen, worden vastgelegd;
3. GS stimuleren om binnen de organisatie actief gebruik te maken van het genoemde forum uit punt 2 bij de inrichting en wijziging van provinciale projecten en programma's;
4. GS op te dragen om bij de start van provinciale programma's in ieder geval aan te geven op welke wijze lessen zijn getrokken uit eerdere ervaringen ~~(ook buiten het blikveld van het programma in kwestie)~~ en daarbij zoveel mogelijk netwerkpartners te betrekken en andere relevante kennis en ervaringen uit de samenleving;
5. GS op te dragen om consequent te (blijven) werken aan het creëren en in standhouden van een cultuur waarin het leveren van kritiek en het erkennen van fouten in de richting van collega's, ambtelijk leidinggevend en bestuurders laagdrempelig is;
6. GS op te dragen een vorm te vinden om zich met regelmaat te verantwoorden over de wijze waarop de provincie zich een lerende organisatie betoont en welke stappen zij daartoe hebben gezet en nog gaan zetten;
7. PS zullen zelf systematisch lessen trekken uit de wijze waarop zij hun kaderstellende en controlerende rol invullen en hun werkprocessen daarop in richten;
8. PS zullen zich zelf vergewissen van de voortgang die de provinciale organisatie maakt op het punt van de lerende organisatie;
9. PS dragen zichzelf op de voorgaande punten 7 en 8 op te nemen in het overdrachtsdocument om deze in de nieuwe Statenperiode nader uit te werken zodat opvolging gegarandeerd is.

Aldus vastgesteld door de Provinciale Staten van Limburg in hun vergadering van 12 december 2014.

Mevrouw drs. J.J. Braam, griffier

De heer drs. Th.J.F.M. Bovens, voorzitter



2014/73150

18-12-2014

GRIF

6-3-2015

Provinciale Staten

Provincie Limburg	PS
DOCnr.	
Ingek.	18 DEC. 2014
CASnr.	
ID.	

Cluster FIN
Faxnummer (043) 389 71 51
Ons kenmerk 2014/72062
Bijlage(n) 4

Behandeld C.L.E. Janken-Hameleers
Doorkiesnummer (043) 389 99 18
Uw kenmerk
Maastricht 16 december 2014

Onderwerp
 Hybride geldlening Nederlandse Waterschapsbank N.V.

VERZONDEN 18 DEC. 2014

Geachte Staten,

Hierbij bieden wij u het statenvoorstel 'Hybride geldlening Nederlandse Waterschapsbank N.V.' inclusief bijlagen aan en vragen u uw wensen en bedenkingen met betrekking tot dit voorstel kenbaar te maken.

Gedeputeerde Staten van Limburg

voorzitter

secretaris



Statenvoorstel – 1 minuut versie

No: G-14-036

1 Onderwerp

Hybride geldlening Nederlandse Waterschapsbank N.V.

2 Inleiding/aanleiding inclusief beoogd resultaat

De Nederlandse Waterschapsbank, hierna te noemen: NWB Bank, heeft aan een aantal provincies in hun hoedanigheid als aandeelhouder gevraagd deel te nemen in een uit te geven hybride lening door NWB Bank. Aanleiding voor deze aanvraag zijn de vereisten vanuit Basel III waardoor banken worden verplicht uiterlijk in 2018 aan bepaalde ratio's te voldoen. Een van de ratio's betreft de leverage ratio welke minimaal 3% dient te zijn in 2018. Hieraan voldoet NWB Bank nu niet. De bank dient via concrete stappen aan de toezichthouder (ECB, voorheen DNB) te laten zien hoe ze de minimale leverage ratio in 2018 gaat bereiken. Om die reden heeft de NWB Bank reeds eind 2013 het verzoek uitgezet bij een aantal provincies deel te nemen in een hybride lening ter versterking van haar eigen vermogen. De hybride lening dient aan een aantal voorwaarden te voldoen, opgelegd vanuit de toezichthouder van de bank, wil de lening als eigen vermogen kunnen kwalificeren. Deze voorwaarden brengen een verhoogd risico ten opzichte van reguliere leningen met zich mee.

De uitzetting via de hybride lening kwalificeert als uitzetting in het kader van publiek belang vanwege het feit dat NWB Bank als sectorbank aantrekkelijke financieringen verstrekt aan de publieke sector in de provincie Limburg. De investering biedt een jaarlijks rendement van 3,1% en valt in de categorie 'rendabel revolverend investeren' conform de notitie 'Limburgs Rendement'.

Gedeputeerde Staten hebben ingestemd met het voornemen tot deelname in de eerste tranche van de hybride lening van NWB Bank voor een bedrag van € 50 miljoen. Via bijgevoegd voorstel worden uw Staten gevraagd wensen en bedenkingen kenbaar te maken ten aanzien van de deelname in de hybride lening alvorens het college tot definitieve besluitvorming over gaat.

3 Bevoegdheid

Overeenkomstig artikel 13 lid 4 van de Financiële Verordening provincie Limburg 2012 informeren Gedeputeerde Staten Provinciale Staten vooraf bij het verstrekken van een financiering vanuit de publieke taak indien de financiering groter is dan € 1 miljoen en nemen pas een besluit nadat Provinciale Staten in de gelegenheid zijn gesteld hun wensen en bedenkingen kenbaar te maken.

4 Voorstel aan Provinciale Staten

1. Kennis te nemen van het voorliggend voorstel.
2. Uw wensen en bedenkingen kenbaar te maken ten aanzien van dit voorstel.

5 Argumenten / toets duurzaamheidparagraaf

De uitzetting in de hybride lening van NWB Bank past binnen het door uw Staten vastgestelde Uitvoeringskader Sturing in Samenwerking en het kader van amendement A1 (Voorjaarsnota 2013). De uitzetting is in de te delen in categorie 1 'rendabel revolverend investeren' van de notitie 'Limburgs Rendement' en zorgt in het kader van de offensieve investeringsstrategie voor een stabiele factor in de totale investeringsportefeuille, waarbij rendement en risico in evenwicht zijn. Het jaarlijks rendement op de uitzetting bedraagt 3,1%.

6 Risico's

Een hybride lening is een lening die (diep) is achtergesteld bij andere leningen welke onder bepaalde voorwaarden gerekend mag worden tot het eigen vermogen.

Om de hybride lening te kunnen laten kwalificeren als Tier 1-kapitaal zijn vereisten in de toepasselijke regelgeving door de toezichthouder opgenomen ten aanzien van looptijd, discretionaire rentebetaling en mogelijke afschrijving van de hoofdsom van de lening. Deze specifieke vereisten leiden tot een hoger risico dan bij 'normale' leningen. Een uitgebreid overzicht van de risico's is opgenomen in het Statenvoorstel, waarbij moet worden aangemerkt dat mitigerende maatregelen bij de meeste aspecten niet mogelijk zijn omdat de lening anders niet (meer) kwalificeert als eigen vermogen van de bank.



Statenvoorstel

No: G-14-036

1. Onderwerp

Hybride geldlening Nederlandse Waterschapsbank N.V.

2. Inleiding/aanleiding inclusief beoogd resultaat

De Nederlandse Waterschapsbank, hierna te noemen: NWB Bank, heeft aan een aantal provincies in hun hoedanigheid als aandeelhouder gevraagd deel te nemen in een uit te geven hybride lening door NWB Bank. Aanleiding voor deze aanvraag zijn de vereisten vanuit Basel III waardoor banken worden verplicht uiterlijk in 2018 aan bepaalde ratio's te voldoen. Een van de ratio's betreft de leverage ratio welke minimaal 3% dient te zijn in 2018. Hieraan voldoet NWB Bank nu niet. De bank dient via concrete stappen aan de toezichthouder (ECB, voorheen DNB) te laten zien hoe ze de minimale leverage ratio in 2018 gaat bereiken. Om die reden heeft de NWB Bank reeds eind 2013 het verzoek uitgezet bij een aantal provincies deel te nemen in een hybride lening ter versterking van haar eigen vermogen. De hybride lening dient aan een aantal voorwaarden te voldoen, opgelegd vanuit de toezichthouder van de bank, wil de lening als eigen vermogen kunnen kwalificeren. Deze voorwaarden brengen een verhoogd risico ten opzichte van reguliere leningen met zich mee.

De uitzetting via de hybride lening kwalificeert als uitzetting in het kader van publiek belang vanwege het feit dat NWB Bank als sectorbank aantrekkelijke financieringen verstrekt aan de publieke sector in de provincie Limburg. De investering biedt een jaarlijks rendement van 3,1% en valt in de categorie 'rendabel revolverend investeren' conform de notitie 'Limburgs Rendement'.

Gedeputeerde Staten hebben ingestemd met het voornemen tot deelname in de eerste tranche van de hybride lening van NWB Bank voor een bedrag van € 50 miljoen. Via bijgevoegd voorstel worden uw Staten gevraagd wensen en bedenkingen kenbaar te maken ten aanzien van de deelname in de hybride lening alvorens het college tot definitieve besluitvorming over gaat.

3. Bevoegdheid

Overeenkomstig artikel 13 lid 4 van de Financiële Verordening provincie Limburg 2012 informeren Gedeputeerde Staten Provinciale Staten vooraf bij het verstrekken van een financiering vanuit de publieke taak indien de financiering groter is dan € 1 miljoen en nemen pas een besluit nadat Provinciale Staten in de gelegenheid zijn gesteld hun wensen en bedenkingen kenbaar te maken.

4. Voorstel aan Provinciale Staten

1. Kennis te nemen van het voorliggend voorstel.
2. Uw wensen en bedenkingen kenbaar te maken ten aanzien van dit voorstel.

5. Risico's

Een hybride lening is een lening die (diep) is achtergesteld bij andere leningen welke onder bepaalde voorwaarden gerekend mag worden tot het eigen vermogen.

Om de hybride lening te kunnen laten kwalificeren als Tier 1-(kern)kapitaal zijn vereisten in de toepasselijke regelgeving door de toezichthouder opgenomen ten aanzien van looptijd, discretionaire rentebetaling en mogelijke afschrijving van de hoofdsom van de lening. Deze specifieke vereisten leiden tot een hoger risico dan bij 'normale' leningen welke in de navolgende tabel worden toegelicht.

Discretionaire rentebetalingen	Jaarlijkse rentebetaling kan worden geschrapt op last van de toezichthouder of naar eigen inzicht van de NWB Bank. Geschrapte rentebetalingen worden later niet ingehaald.
Eeuwigdurende looptijd	De lening kent geen vaststaande terugbetalingsdatum. Een eeuwigdurende looptijd is vereist op basis van de toepasselijke regelgeving. Onder bepaalde voorwaarden en met toestemming van de toezichthouder is het wel mogelijk de lening vervroegd af te lossen.
Mogelijke afschrijving van de hoofdsom ('write down').	Als de Tier 1-(Kern)kapitaalratio beneden de 5,125% zakt wordt de nominale hoofdsom van de hybride lening (en alle gelijksoortige leningen) zodanig verlaagd dat de Tier 1- (kern)kapitaalratio weer boven de 5,125% komt.

Tabel specifieke kenmerken en risico's hybride leningen

Mitigerende maatregelen teneinde deze risico's te verminderen zijn op basis van de regelgeving vanuit de toezichthouder in principe niet mogelijk omdat de hybride lening anders niet kwalificeert als eigen vermogen van de bank.

Ten aanzien van het eerste risico met betrekking tot het niet ontvangen van rentebetalingen heeft de NWB Bank aangegeven er alles aan te zullen doen om de verplichting na te komen, echter een harde toezegging is wettelijk niet toegestaan. Voor het tweede risico geldt dat het in de markt gebruikelijk is dat een hybride lening bij de eerst mogelijke aflossingsdatum ('reset' datum of 'call' datum) wordt afgelost. De eerst mogelijke aflossingsdatum van deze lening is 10 jaar na uitgifte. Ten aanzien van het laatste risico (mogelijke afschrijving hoofdsom) is naar aanleiding van gesprekken tussen de vier provincies, NWB Bank en Zanders bedongen dat niet alleen kan worden afgeschreven op de hoofdsom maar dat tevens (na eerdere afschrijving op de hoofdsom) kan worden bijgeschreven op de hoofdsom zodra NWB bank weer voldoet aan de door de toezichthouder gestelde voorwaarden ten aanzien van de ratio's. Bovendien heeft NWB Bank een zeer hoge Tier 1-(kern)kapitaalratio (juni 2014 69%) vanwege de solvabiliteitsvrije kredieten in haar leningenportefeuille waardoor er sprake is van een zeer ruime buffer zit alvorens de ondergrens van 5,125% wordt bereikt.

6. Toelichting / kernargumenten/onderbouwing

Vanuit Basel III worden hogere kapitaaleisen opgelegd aan banken. Een van deze eisen ziet op een minimale leverage ratio welke banken verplicht hun eigen vermogen te versterken uiterlijk 2018. Deze ratio zet het eigen vermogen (Tier 1 kapitaal) af tegen de niet risicogewogen balansactiva. Voor een omschrijving van de diverse begrippen wordt verwezen naar bijlage 1. Naar aanleiding van de leverage ratio verplichting heeft de NWB Bank aangegeven op zoek te zijn naar additionele 'funding' middels uitgifte van hybride kapitaal.

Het verzoek om in een hybride lening deel te nemen is door NWB Bank bij een aantal provincies (Limburg, Noord-Brabant, Friesland en Groningen) uitgezet. De voorwaarden van de hybride lening zijn zodanig vormgegeven dat de lening meetelt voor het Tier 1-(kern)kapitaal van de NWB bank waarmee ze kan gaan voldoen aan de leverage ratio verplichting in 2018. Tot 2018 moet de NWB Bank aan de toezichthouder (DNB, sinds november jl. ECB) concrete stappen laten zien hoe ze de benodigde leverage ratio denkt te bereiken.

Naar aanleiding van het verzoek van NWB Bank eind 2013 is in 2014 diverse keren overleg gevoerd tussen de bank en provincies en heeft nader onderzoek plaatsgevonden door Zanders Treasury and Finance Solutions op basis van een gezamenlijke opdracht vanuit de provincies. Zanders heeft in juni 2014 een rapport opgesteld waarin het instrument hybride lening uitgebreid is geanalyseerd. Uit deze analyse zijn diverse aandachtspunten naar voren gekomen met betrekking tot specifieke risico's inherent aan het instrument hybride lening. Tevens is door Zanders een analyse opgesteld met betrekking tot de prijsvorming van deze hybride lening. Deze analyses zijn verwerkt en meegenomen in de vervolgbesprekingen met NWB Bank in de afgelopen maanden en hebben geresulteerd in de definitieve term sheet die nu voorligt. Op basis van deze term sheet is een indicatief commitment afgegeven vanuit de provincie onder voorbehoud van definitieve instemming door Gedeputeerde Staten vóór 31 maart 2015 (bijlage 2). Zanders heeft een definitieve rapportage opgesteld waarin het proces, analyse tot en met onderhandelingsresultaat integraal is opgenomen (bijlage 3).

In de Treasurycommissie is de aanvraag van NWB aan de orde gesteld. Na zorgvuldige afweging waarbij tevens de extern adviseur voor treasury is betrokken (Montesquieu) is voorgesteld de aanvraag met een positief advies naar Gedeputeerde Staten door te geleiden.

Over de NWB Bank

De NWB Bank concentreert zich op kredietverlening aan de Nederlandse publieke sector. Het doel van de bank is het verstrekken van lange financieringen tegen zo gunstig mogelijke voorwaarden. De bank verstrekt kredieten aan decentrale overheden, samenwerkingsverbanden van decentrale overheden en instellingen die in bezit zijn van een garantie van een decentrale overheid. Daarnaast financiert de bank instellingen op het gebied van volkshuisvesting en gezondheidszorg, PPS en activiteiten op het gebied van water en milieu. Sinds haar oprichting in 1954 zijn de aandelen van de bank in handen van overheden.

De NWB Bank financiert haar activiteiten op basis van een zeer sterke vermogenspositie en ratings van Moody's (Aaa) en Standard & Poor's (AA+). Sinds 4 november 2014 valt de NWB Bank als significante bank onder direct toezicht van de Europese Centrale Bank (ECB) daar waar het toezicht voorheen door De Nederlandsche Bank (DNB) werd uitgeoefend.

Menukaart

Het verstrekken van de hybride geldlening dient te worden getoetst aan de Financiële Verordening provincie Limburg 2012 en het Uitvoeringskader Sturing in Samenwerking (voorwaarden ten aanzien van financieringen, hoofdstuk 7). Het te doorlopen stappenplan van het uitvoeringskader is onderstaand opgenomen.

Stap 1: Inhoudelijke belangenafweging: welke publiek belang wordt hier gediend?

De NWB Bank kan door deze wijze van versterking van haar kapitaal haar kerntaak, namelijk het verstrekken van gunstige financiering aan partijen in de publieke sector, blijven uitvoeren. De kredietklanten van NWB Bank zijn partijen die binnen de provincie Limburg een belangrijke rol hebben in het publieke domein: gemeenten, waterschappen, woningbouwcorporaties, zorginstellingen, waterleidingbedrijven en gemeenschappelijke regelingen.

Stap 2: Actieve en permanente rol c.q. betrokkenheid van de provincie is niet wenselijk of noodzakelijk

De provincie heeft als minderheidsaandeelhouder in de NWB Bank slechts beperkte mogelijkheden tot actieve sturing of betrokkenheid bij de besluitvorming van de bank.

Stap 3: Het belang vraagt om enige vorm van financiële ondersteuning al dan niet door de provincie

De hybride lening wordt door de NWB Bank alleen aan haar aandeelhouders aangeboden.

Stap 4: Er is geen volledige verstrekking van financiering door externe financiers

Dit hangt samen met de vorige stap, partijen die geen aandeelhouder zijn van de NWB Bank worden niet in de gelegenheid gesteld aan de hybride lening deel te nemen. Hoewel geen conversierecht van toepassing is op de hybride lening is het de wens van de NWB Bank de hybride lening enkel aan haar eigen aandeelhouders aan te bieden.

Stap 5: Een externe partij dient mee te participeren voor minimaal 50%

Aan deze eis wordt voldaan gezien het feit dat naast de provincie Limburg drie andere provincies deelnemen in de hybride lening. Iedere provincie neemt voor 25% deel in de eerste tranche van de hybride lening van totaal € 200 miljoen, onder voorwaarde van positieve besluitvorming in de betreffende colleges.

Stap 6: De specialistische toets van het businessplan is positief

Op basis van de analyse van Zanders in juni 2014 zijn aandachtspunten geformuleerd welke in de vervolgesprekken zijn meegenomen en voor zover als mogelijk binnen de wet- en regelgeving van de toezichthouder verwerkt in de definitieve term sheet.

Stap 7: Voldoen aan wet- en regelgeving

De aanvraag voldoet aan de van toepassing zijnde wet- en regelgeving: wet Fido, Financiële Verordening provincie Limburg 2012, staatssteunregels alsmede de regelgeving van de toezichthouder (ECB). Op basis van artikel 13 lid 4 van de Financiële Verordening worden de Staten in de gelegenheid gesteld hun wensen en bedenkingen ten aanzien van het voorliggend voorstel kenbaar te maken alvorens Gedeputeerde Staten een definitief besluit neemt.

Conclusie na het doorlopen van de bovengenoemde stappen is dat de uitzetting kwalificeert als uitzetting in het kader van de publieke taak waarbij het instrument 'hybride lening' hiertoe het meest geëigende instrument is mede gelet op de regelgeving in het kader van het banktoezicht.

Prijsvorming

De hybride lening wordt door de NWB Bank aangeboden tegen een per 2 december 2014 vastgesteld rentepercentage van 3,1%. Dit percentage is opgebouwd vanuit de 10 jaars swaprente met een opslag van 2% (200 basispunten, de zogenaamde 'spread') plus een opslag van 0,14% (14 basispunten) vanwege de uitgestelde storting per 1 september 2015 ('forward').

De rentevast periode gedurende welke periode zowel de opslag als de swaprente vast ligt is op 10 jaar gesteld teneinde een zo goed mogelijk rendement op basis van de huidige rentecurve te verkrijgen. Na de eerste rentevast periode blijft de gehanteerde opslag van 2% gelijk en wordt de 1 jaars swaprente als basis gehanteerd.

Gezien het risicoprofiel van hybride leningen is een adequate prijsstelling van belang. In de markt bestaan er geen overeenkomstige referenties voor prijsvorming indien de (hoge) kredietwaardigheid van NWB Bank in acht wordt genomen. Door Zanders is marktonderzoek verricht rekening houdend met de specifieke kenmerken van de hybride lening om te kunnen vaststellen welk tarief aansluit op gangbare tarifiering in de markt. Uit deze analyse is gebleken dat de hiervoor vermelde opslag als marktconform kan worden aangemerkt en is geen sprake van staatssteun.

Daarnaast is het van belang te melden dat naar aanleiding van de gevoerde gesprekken met NWB Bank het risicoprofiel van de aangeboden hybride lening is verbeterd door aanpassing van de volgende onderdelen in de definitieve term sheet:

- De permanente afschrijving op de hoofdsom (write down) is vervangen door een afschrijvings- en een bijschrijvingsmogelijkheid op de hoofdsom (write down/write up);
- Toegevoegd is de bepaling dat aflossing van de hybride lening door de NWB Bank pas kan geschieden als de hoofdsom weer tot op de originele nominale waarde is bijgeschreven.

Met deze aanpassingen wordt het risico op hoofdsomverlies geminimaliseerd voor zover als mogelijk binnen de gestelde wettelijke eisen vanuit de toezichthouder.

7. Afweging van alternatieven en motivering gemaakte keuze / toets duurzaamheidparagraaf

Voor het instrument hybride lening zoals NWB Bank deze aan de provincies aanbiedt is (nog) geen alternatief. BNG Bank heeft afgelopen jaar een vergelijkbaar traject opgestart maar is nog niet zover dat een term sheet kan worden aangeboden aan potentiële investeerders.

Het uitzetten van provinciale middelen in het kader van de publieke taak op rendabel revolverende wijze (categorie 1 uit notitie 'Limburgs Rendement') zorgt in het kader van de offensieve investeringsstrategie voor een stabiele factor in de totale investeringsportefeuille waarbij rendement en risico in evenwicht zijn.

8. Relatie met Programmabegroting – financiële aspecten

De deelname in de hybride lening van de NWB Bank sluit aan bij de geformuleerde uitgangspunten van amendement A1 (flexibilisering provinciale obligatieportefeuille) en notitie 'Limburgs Rendement', waarbij de uitzetting kwalificeert als 'rendabel revolverend investeren' (categorie 1). De hybride lening aan de NWB Bank betreft een uitzetting in het kader van de publieke taak waarbij gelet op de specifieke kenmerken van deze lening een marktconform tarief wordt gehanteerd zoals uit de analyse van Zanders blijkt (zie 'prijsvorming' in de toelichting).

De uitzetting kwalificeert als 'rendabel revolverend investeren' conform de notitie Limburgs Rendement: *de ingelegde hoofdsom wordt terugontvangen en het financieel rendement is hoger dan het rendement van de obligatieportefeuille in relatie tot de marktrente op moment van besluitvorming.*

9. Juridische aspecten – deregulering

Toetsing heeft plaatsgevonden aan de Financiële Verordening provincie Limburg 2012 en het Uitvoeringskader 'Sturing in Samenwerking' zoals verwerkt in de toelichting. De definitieve term sheet is door extern adviseur Zanders beoordeeld en wordt momenteel aan de toezichthouder van de NWB Bank voorgelegd ter goedkeuring.

Met betrekking tot de monitoring van de verstrekte hybride lening geldt dat de jaarstukken van de NWB Bank reeds regulier worden ontvangen in het kader van het huidige aandeelhouderschap van de provincie Limburg.

10. Verbindingslijnen en andere visies

Niet van toepassing.

11. Verdere planning, procedure en uitvoering

Nadat uw Staten hun wensen en bedenkingen kenbaar hebben gemaakt worden deze in de definitieve besluitvorming door Gedeputeerde Staten meegenomen en waar mogelijk verwerkt.

12. Periodieke informatie/sturingsinformatie

☐ **Via Jaarstukken en Begroting**

- ☐ Paragraaf Projecten
- ☒ Paragraaf Financieringen
- ☐ Paragraaf Verbonden Partijen
- ☐ Paragraaf Bedrijfsvoering
- ☐ Programmaverantwoording

☐ **Voortgangsrapportages Regeling grote Projecten**

13. Evaluatie

Niet van toepassing.

14. Communicatie

Niet van toepassing.

15. Bijlagen ter inzage en/of meegezonden

Meegezonden:

- Bijlage 1: Definities ratio's

Vertrouwelijk ter inzage bij de Griffie:

- Bijlage 2: Brief provincie en definitieve term sheet NWB Bank
- Bijlage 3: Definitieve rapportage Zanders

Bijlage 2 en 3 bevatten vertrouwelijk verstrekte bedrijfsgegevens en strategische bedrijfsinformatie. Om die reden hebben wij ten aanzien van deze bijlagen geheimhouding ex artikel 25 lid 2 en 4 Provinciewet artikel 10 WOB opgelegd. De genoemde bijlagen liggen daarom voor de leden van uw Staten vanaf 19 december 2014 tot en met 9 januari 2015 vertrouwelijk ter inzage bij de Griffie. Vrijwel alle gegevens uit de vertrouwelijke bijlagen zijn geaggregeerd in het Statenvoorstel weergegeven.



ONTWERPBESLUIT PROVINCIALE STATEN VAN LIMBURG

No: G-14-036

Onderwerp:

Hybride geldlening Nederlandse Waterschapsbank N.V.

Provinciale Staten van Limburg;

gezien het voorstel van Gedeputeerde Staten van Limburg van 16 december 2014, 2014/72062;

besluiten:

Overeenkomstig artikel 13 lid 4 van de Financiële Verordening provincie Limburg 2012 de volgende wensen en bedenkingen kenbaar te maken:

-
-

Aldus vastgesteld door de Provinciale Staten van Limburg in hun vergadering van

Mevrouw drs. J.J. Braam, griffier

De heer drs. Th.J.F.M. Bovens, voorzitter

Bijlage behorende bij voorstel tot deelname in hybride lening NWB Bank (GS 16-12-2014)

Tier 1-(kern)kapitaal	'hoogst mogelijke kwaliteit' kapitaal, bestaande uit geplaatst aandelenkapitaal ('common equity tier 1') en instrumenten die in principe eeuwigdurend zijn zoals hybride leningen die aan bepaalde voorwaarden voldoen ('Additional Tier 1')
Tier 1-(kern)kapitaalratio	Verhouding tussen Tier 1-(kern)kapitaal en risicogewogen balansactiva
Leverage ratio	Verhouding tussen Tier 1-(kern)kapitaal en niet risicogewogen balansactiva



2014/53788

1-10-2014

GRIF

18-12-2014

Provinciale Staten

Provincie Limburg	PS
DOCnr.	
Ingek.	- 1 OKT. 2014
CASnr.	
ID.	

Cluster WEGA
Faxnummer
Ons kenmerk 2014/51936
Bijlage(n) 1

Behandeld M.A.J. Michon-Dütz
Doorkiesnummer 06 54 29 30 15
Uw kenmerk Maj.dutz@prvlimburg.nl
Maastricht 30 september 2014

VERZONDEN - 1 OKT. 2014

Onderwerp

Q2 2014 Voortgangsrapportage Buitenring Parkstad Limburg 2^{de} kwartaal 2014

Geachte Staten,

Conform afspraak ontvangt u hierbij de Q2 2014 Voortgangsrapportage Buitenring Parkstad Limburg 2^{de} kwartaal 2014 ter kennisname aan. Korteidshalve verwijzen wij naar de inhoud van de rapportage.

Gedeputeerde Staten van Limburg

voorzitter

secretaris

VOORTGANGSRAPPORTAGE Q2

Periode: April – juni 2014

BUITENRING PARKSTAD LIMBURG

IJKDATUM: 01-07-2014

	Naam	Datum	Paraaf
Opgesteld	M. Lucker		
Gecontroleerd	E. Kemperman		
Vrijgegeven	F. Span	19082014	

Inhoud

1.	Managementsamenvatting	3
2.	De ontwikkelingen van de doelstelling(en) t.o.v. de basisrapportage art. 9, lid 1a)	13
3.	Eventuele veranderingen in de voorziene (besluitvormings)procedure (art. 9, lid 1b)	13
4.	Eventuele veranderingen in de reikwijdte van het project (art. 9, lid 1c)	13
5.	De ontwikkeling van de planning van het project (art. 9, lid 1d)	13
	<i>Sturing op uitvoeringsplanning</i>	15
6.	De ontwikkeling van de financiën van het project (art. 9, lid 1e)	16
7.	De ontwikkeling m.b.t. de verbonden risico's; (art 9, lid 1f)	20
8.	De wijze waarop het project wordt beheerst en beheerd; (art 9, lid 1g)	21
9.	Alle overige informatie die het project raakt en van belang is voor de controlerende taak van Provinciale Staten; (art 9, lid 1h)	21
10.	Risicobeheersing (art. 9, lid 2a)	27
11.	Aanbestedingen (art. 9, lid 2b)	30
12.	Post Onvoorzien (art. 9, lid 2c)	30
13.	Financiële informatie vs begrotingsstukken (art. 9, lid 2d)	30
14.	Uitgaven, verplichtingen en ontvangsten (art. 9, lid 2e)	32
15.	Wijzigingen t.a.v. projectbeheersing en –beheer (audits) (art. 9, lid 3)	32
16.	Bijlagen (art. 9, lid 4)	33

1. Managementsamenvatting

In de onderstaande tabel wordt u geïnformeerd over de voortgang van de uitvoering van scenario A (vastgesteld 27 juni 2013) in het 2^{de} kwartaal 2014. Daarbij wordt per activiteit, middels de verschillende kleuren, aangegeven of er eventueel afwijkingen ten opzichte van het scenario zijn te verwachten (risico inschatting) voor wat betreft de planning (tijd), budgettering (geld), kwaliteit en/of organisatie. Daarbij wordt ook de voortgang ten opzichte van eerdere periodes gemonitord.

- Groen - er zijn geen risico's ten opzichte van tijd, geld, kwaliteit en/of organisatie;
- Geel - er zijn risico's die invloed kunnen hebben op de aspecten tijd, geld, kwaliteit en/of organisatie. Actief moeten beheersmaatregelen worden ingezet. Indien er niet actief wordt ingegrepen kan het risico daadwerkelijk optreden;
- Rood - het risico is opgetreden met effecten op tijd, geld, kwaliteit en/of organisatie. Deze effecten moeten inzichtelijk worden gemaakt en er dienen maatregelen genomen te worden om (zo goed mogelijk) binnen de randvoorwaarden van uw Staten te blijven.

Toelichting

Uw Staten heeft op 29 juni 2012 het Provinciaal Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg (PIP2012) vastgesteld en op 12 oktober 2012 het bijbehorende financiële kader (Kredietbesluit). Zoals u bekend is hebben wij in mei 2013 een brief ontvangen van de Raad van State waaruit bleek dat de uitspraak over het Inpassingsplan 2012 zou worden aangehouden in verband met prejudiciële vragen over de A2 (verbreding tussen 's Hertogenbosch en Eindhoven) aan het Europese Hof. Deze vertraging had tot gevolg dat de uitgangspunten voor het project (tijd, geld en kwaliteit) onder druk kwamen te staan. Op 27 juni 2013 heeft u besloten dat het project Buitenring Parkstad Limburg conform scenario A dient te worden opgepakt. Essentieel onderdeel van scenario A was dat de Raad van State zou worden verzocht om de schorsing op te heffen voor een groot aantal wegvakken van de Buitenring in afwachting van de definitieve uitspraak over het Inpassingsplan 2012. Het doel was om te kunnen starten met de realisatie van de weg om verbruikskosten te voorkomen bij MNO Vervat NL BV. In oktober 2013 hebben wij toestemming gekregen van de Raad van State voor de aanleg van een aantal wegvakken ter hoogte van Heerlen en Brunssum.

Op 8 juli 2014 hebben wij u tussentijds geïnformeerd over de voortgang van het project, omdat al sinds eind 2013 duidelijk aan het worden is dat de realisatie van de Buitenring Parkstad Limburg conform Scenario A niet mogelijk was door factoren buiten de directe invloedssfeer van de Provincie - tijdige beschikbaarheid van (particuliere) gronden, medewerking van de gemeente Kerkrade, het niet tijdig van kracht worden van de Programmatische aanpak stikstofdepositie (verder te noemen PAS) en de naar verwachting verder verlate definitieve uitspraak van de Raad van State betreffende het PIP 2012-. Het niet direct en volledig kunnen realiseren van Scenario A leidt tot een extra vertraging in de oplevering van de Buitenring Parkstad Limburg en heeft gevolgen voor de tijd en mogelijk ook het taakstellend budget. Om de gevolgen voor de aspecten tijd, geld en kwaliteit inzichtelijk te maken, is een nieuw scenario uitgewerkt met als uitgangspunt dat de realisatie van de totale Buitenring Parkstad Limburg pas start na een onherroepelijk Inpassingsplan in januari 2015.

Het effect van de vertragingen (incl. inzet risicovoorzieningen) en de doorlichting van de begroting (peildatum 1 juni 2014) zou zonder aanvullende maatregelen tot een overschrijding van het taakstellend budget (€ 441,06 miljoen) leiden van € 9,5 miljoen.

Om de dreigende overschrijding van het taakstellend budget als gevolg van externe niet te beïnvloeden factoren te compenseren, zijn echter beheersmaatregelen uitgewerkt.

Het totaal bedrag aan in te zetten beheersmaatregelen bedraagt € 11,2 miljoen en heeft tot gevolg dat de overschrijding van het taakstellend budget (€ 441,06 miljoen) kan worden gecompenseerd binnen de scope van het project.

Belangrijk aandachtspunt blijft dat het project nog vele onzekerheden kent en de financiële ruimte voor het opvangen van onverwachte risico's binnen het project minimaal is. Wij hebben onder andere geen zicht op mogelijke gevolgen van de uitspraak door de Raad van State in de bodemprocedure.

De aspecten tijd, geld en kwaliteit worden sterk bepaald door het moment en de inhoud van de uitspraak van de Raad van State over het Inpassingplan 2012. Deze uitspraak wordt verwacht in januari 2015. Uitgaande van een wijziging in de oplevering van het project is besluitvorming in Provinciale Staten noodzakelijk, echter een concrete opleveringsdatum is sterk afhankelijk van de uitspraak door de Raad van State en de nog op te stellen uitvoeringsplanning door MNO Vervat NL BV.

Na de uitspraak van de Raad van State over het Inpassingsplan 2012 zullen wij uw Staten een integraal beeld geven van de consequenties voor de aspecten tijd, geld en kwaliteit.

	Activiteit	Q1 2014	Q2 2014	Status
1	Uitvoering scenario A			
1a	Opheffing schorsing PIP t.b.v. aanleg wegvakken 3 t/m 5 (Heerlen, Schinnen, Brunssum en Onderbanken) en rotonde Avantis. Het betreft ca. 6 km. Nieuw aan te leggen weg.			Raad van State heeft op 4 september 2013 de schorsing opgeheven. Aanleg wegvakken 3 t/m 5; reconstructie en ingebruikname rotonde. Aanleg in uitvoering.
1b	Opheffing schorsing PIP t.b.v. aanleg wegvak 6.			Gezien de beperkte beschikbaarheid van gronden particulieren is geen verzoek ingediend. Wij hebben een scenario ontwikkeld waarbij de wegvakken 3b t/m 14 worden opgeleverd in oktober 2017 en de wegvakken 1 t/m 3a medio 2020. Het effect van de vertragingen (incl. inzet risicovoorzieningen) en de doorlichting van de begroting (peildatum 1 juni 2014) leiden zonder aanvullende maatregelen tot een overschrijding van het taakstellend budget (€ 441,06 miljoen) met € 9,5 miljoen. Vertragingskosten en aanpassingen van de projectbegroting (samen € 9,5 mln.) worden gecompenseerd door o.a. technische optimalisaties en een geactualiseerde beoordeling restwaarde additioneel aangekochte percelen (samen € 11,2 mln.).
1c	Opheffing schorsing PIP t.b.v. aanleg wegvakken 10 en 11.			Gemeenteraad Kerkrade heeft niet ingestemd met de aanleg van de wegvakken 10 en 11 (okt. 2013). Wij hebben een scenario ontwikkeld waarbij de wegvakken 3b t/m 14 worden opgeleverd in oktober 2017 en de wegvakken 1 t/m 3a medio 2020. Het effect van de vertragingen (incl. inzet risicovoorzieningen) en de doorlichting van de begroting (peildatum 1 juni 2014) leiden zonder aanvullende maatregelen tot een overschrijding van het taakstellend budget (€ 441,06 miljoen) met € 9,5 miljoen. Vertragingskosten en aanpassingen van de projectbegroting (samen € 9,5 mln.) worden gecompenseerd door o.a. technische optimalisaties en een geactualiseerde beoordeling restwaarde additioneel aangekochte percelen (samen € 11,2 mln.).
1d	Opheffing schorsing wegvak 14.			Raad van State heeft op 3 juni 2014 schorsing opgeheven. De aanleg wegvak 14 (Avantis tot Hamstraat) zal starten in het 3e kwartaal van 2014. De oplevering is voorzien in oktober 2015. Aanleg in uitvoering. EFRO-subsidie voor 75% veiliggesteld.

1e	Opheffing schorsing alle wegvakken behalve die in de Natura 2000 gebieden (7 en 8).			Er is geen verzoek ingediend bij de Raad van State voor het opheffen van de schorsing aangezien niet alle gronden in eigendom zijn van de provincie, de gemeente Kerkrade geen medewerking verleend aan de realisatie van de wegvakken 10, 11, 12 en 13 gelegen binnen de gemeente Kerkrade en de Programmatische aanpak stikstofdepositie niet op 1 januari 2014 van kracht is geworden Wij hebben een scenario ontwikkeld waarbij de wegvakken 3b 1/4 14 worden opgeleverd in oktober 2017 en de wegvakken 1 1/4 3a medio 2020. Het effect van de vertragingen (incl. inzet risicovoorzieningen) en de doorlichting van de begroting (peildatum 1 juni 2014) leiden zonder aanvullende maatregelen tot een overschrijding van het taakstellend budget (€ 441,06 miljoen) met € 9,5 miljoen. Vertragingskosten en aanpassingen van de projectbegroting (samen € 9,5 mln.) worden gecompenseerd door o.a. technische optimalisaties en een geactualiseerde beoordeling restwaarde additioneel aangekochte percelen (samen € 11,2 mln.).
----	---	--	--	---

	Activiteit	Q1 2014	Q2 2014	Status
1f	Issues binnen de gemeente Kerkrade			De overleggen met de gemeente Kerkrade verlopen zeer moeizaam over de goedkeuring van het technisch ontwerp van de weg binnen de grenzen van Kerkrade, het toekomstig beheer en onderhoud, de hoogte van de vergoeding voor over te dragen gronden (natuur en tracé, zowel van Gemeente Kerkrade als particulieren), de aanleg van nieuwe natuur (incl. Vauputsdal en Anstelerbeekvallei) en het oplossen van knelpunten op het onderliggend wegennet. Een zgn. Masterplan Buitenring wordt momenteel opgesteld om te komen tot een uitvoeringsplanning met bijbehorende prioriteiten.
1g	Zitting/uitspraak Raad van State Inpassingsplan 2012 BPL			De zitting over het Inpassingsplan is verschoven naar het 4e kwartaal van 2014. De uitspraak wordt verwacht in januari 2015. Uitspraak Europese Hof van Justitie casus Verbreding A2 Den Bosch – Eindhoven bekend. Reactie i.r.t. BPL afgegeven (20140627). Wij hebben een scenario ontwikkeld waarbij de wegvakken 3b ¹/_m 14 worden opgeleverd in oktober 2017 en de wegvakken 1 ¹/_m 3a medio 2020. Het effect van de vertragingen (incl. inzet risicovoorzieningen) en de doorlichting van de begroting (peildatum 1 juni 2014) leiden zonder aanvullende maatregelen tot een overschrijding van het taakstellend budget (€ 441,06 miljoen) met € 9,5 miljoen. Verdragingskosten en aanpassingen van de projectbegroting (samen € 9,5 miljoen.) worden gecompenseerd door o.a. technische optimalisaties en een geactualiseerde beoordeling restwaarde additioneel aangekochte percelen (samen € 11,2 mln.). Een exacte opleveringsdatum is sterk afhankelijk van de uitspraak door de Raad van State en de hierop aan te passen uitvoeringsplanning van de aannemer. Wij willen uw Staten informeren over het feit dat de opleveringsdatum wijzigt en over de mogelijk in te zetten beheersmaatregelen om binnen de taakstelling van het aspect geld te blijven (huidige stand van zaken). Na de uitspraak over het Inpassingsplan zullen wij uw Staten een integraal beeld geven van de consequenties voor de aspecten tijd, geld en kwaliteit.
1h	Behandeling/uitspraak Raad van State wijziging PIP 'Verdiepte ligging Vaesrade'			De ter inzage legging heeft plaats gevonden van 24 april 2014 tot en met 4 juni 2014. Er is 1 beroep ingediend. Het verweerschrift wordt in juli 2014 ingediend.

	Activiteit	Q1 2014	Q2 2014	Status
2	(Taakstellend) budget			
	Uitgaven			<u>Uitgaven 2^e kwartaal 2014:</u> € 6.960.218,75 <u>Afwijkingen gestelde kaders:</u> Geen. <u>Bijzonderheden:</u> Taakstellend budget staat onder druk t.g.v. uitlopende planning. Een belangrijke beheersmaatregel is dat het taakstellende budget actief wordt bewaakt en indien noodzakelijk wordt herijkt Wij hebben een scenario ontwikkeld waarbij de wegvakken 3b 1^o/m 14 worden opgeleverd in oktober 2017 en de wegvakken 1 1^o/m 3a medio 2020. Het effect van de vertragingen (incl. inzet risicovoorzieningen) en de doorlichting van de begroting (peildatum 1 juni 2014) leiden zonder aanvullende maatregelen tot een overschrijding van het taakstellend budget (€ 441,06 miljoen) met € 9,5 miljoen. Vertragingskosten en aanpassingen van de projectbegroting (samen € 9,5 mln.) worden gecompenseerd door o.a. technische optimalisaties en een geactualiseerde beoordeling restwaarde additioneel aangekochte percelen (samen € 11,2 mln.).
3	Contract MNO Vervat NL BV			
3a	Werkzaamheden			
	Realisatie wegvakken 3b 1 ^o /m 5			In uitvoering. - De voorbereidende werkzaamheden zijn in oktober 2013 gestart. - Eind februari 2014 is het grondwerk voor deze wegvakken gestart. - De reconstructie van de rotonde Avantis start in de tweede helft van 2014.
	Realisatie wegvak 14			In uitvoering.
	Realisatie wegvakken 6 1 ^o /m 14			Gezien de beperkte beschikbaarheid van gronden particulieren, beperkte medewerking Kerkrade en niet van kracht worden PAS is planning conform scenario A niet meer haalbaar. Een scenario ontwikkeld waarbij de wegvakken 3b 1^o/m 14 worden opgeleverd in oktober 2017.
	Realisatie wegvakken 1 1 ^o /m 3a			Naar verwachting zullen (particuliere) grondeigenaren in cassatie gaan. Zie ook 5c. Een scenario ontwikkeld waarbij de wegvakken 1 1^o/m 3a medio 2020 worden opgeleverd.

	Activiteit	Q1 2014	Q2 2014	Status
3b	Social Return On Investment (SROI)			<u>Uitgaven SROI (cumulatief):</u> € 709.612,62 (medewerkers, stagiaires, opleidingen); <u>Ureninzet SROI (cumulatief):</u> 22.911,5 uur Conform contract 7,5% van de vaste loonkosten bestanddeel te verlonen aan natuurlijke personen; - Loonkosten (incl. onderaanneming) is ca. 25% (= ca. € 2,53 mln.)
4	Grondverwerving			
4a	Minnelijke verwerving			De onderhandelingen met particulieren verloopt moeizaam waardoor de grote onzekerheid bestaat over de tijdige beschikbaarheid van de gronden binnen de uitvoering van het werk. Als beheersmaatregel zal continue afstemming plaats vinden tussen MNO vervat en de Provincie Limburg over de beschikbaarheid van individuele percelen en de realisatie van het werk. De uitvoeringsplanning zal binnen de contractuele afspraken zo goed als mogelijk worden afgestemd.
4b	Onteigeningsprocedures			Bij een beperkt aantal dossier is de verwachting dat een onteigeningsprocedure moet worden doorlopen In het nieuw e scenario is hier rekening mee gehouden. Risico: gerechtelijke onteigeningsprocedure kan niet starten direct na uitspraak RvSt; na onteigeningsprocedure toch cassatieprocedure.
4c	Cassatieprocedures			In de wegvakken 1 tot en met 3a (aansluiting BPL bij Nuth tot en met de kruising met de Rozenstraat in Nuth) is de verwachting dat ook een cassatieprocedure moet worden doorlopen. In het nieuwe scenario is rekening gehouden met deze doorlooptijd. Start van de uitvoeringswerkzaamheden is gepland na de afronding van deze procedure.
5	ProRail			
				De aanbestedingsprocedure voor de kunstwerken is doorlopen en gegund aan Besix/MNO/Rasenberg. Het betreft de kruisingen van de Buitenring met de spoorlijn Heerlen – Sittard en de spoorlijn Heerlen - Herzogenrath.

	Activiteit	Q1 2014	Q2 2014	Status
6	Kabels & Leidingen			
	Gasunie			Drietal leidingen moet in het voorjaar van 2015 worden verlegd (Landgraaf).
	Riolering wegvak 14			Aanpassing gemeentelijke riolering in wegvak 14b zijn met gemeente Kerkrade besproken en akkoord bevonden.
	Watertransportleiding N276			Overleg met WML over watertransportleiding langs N276 is afgerond. De Nadeelcompensatieregeling Kabels en leidingen (NKL regeling) is van toepassing.
7	Landschappelijke inpassing			
	Natuurcompensatie algemeen			Merendeel van de natuurcompensatiegebieden zijn ingericht en opgeleverd.
	Natuurcompensatie Kerkrade			Overleg over natuurcompensatie verloopt in Kerkrade moeizaam. Inrichting natuurcompensatiegebieden vooralsnog 'on hold'.
8	Bewegwijzering			
				Nader onderzoek naar de kosten voor bewegwijzering en verlichting is opgestart (Coördinatie bij MNO Vervat NL).
				Uitkomsten onderzoek worden eind 2014 verwacht.
9	Archeologie			
	Wegvakken 3 t/m 5			In juni zijn voorbereidingen getroffen voor het vervolgonderzoek van de Neanderthaler- vindplaats in het verdiepte tracé tussen de Allée en de Brunssummerweg. De opgraving staat gepland voor eind juli/begin augustus 2014 In wegvak 14 wordt in de periode juli/augustus 2014 gestart meteen nieuw onderzoek naar mogelijke vindplaatsen.
10	Planschade en nadeelcompensatie			
				Planschade is aan de orde na een onherroepelijk PIP. Nadeelcompensatie speelt wel in verband met de start van de wegvakken 3 tot en met 5 en rotonde Avantis. Nadeelcompensatie wordt bepaald op basis van de provinciale Nadeelcompensatie-verordening. De raming voor nadeelcompensatie is op basis van kengetallen vastgesteld. Een meer concrete raming kan worden opgesteld als de uitvoeringsplanning voor het totale werk is uitgekristalliseerd.

	Activiteit	Q1 2014	Q2 2014	Status
11	Project Onvoorzien			
	Gevalideerde risico's			De risico's die werden opgenomen wogen ultimo Q1-2014 € 10,5 miljoen. In Q2-2014 wegen de risico's € 12,3 miljoen.
12	Kwaliteitsimpuls			
	Renaturering Rode Beek			In juni 2014 zijn de werkzaamheden gestart.
	Inrichting landbouwgronden			Geen bijzonderheden.
	Ecoduct Tevenerheide			Geen bijzonderheden.
13	Aanpassing N274			
	Ramingen			Huidige raming ligt hoger dan in scenario A. In het nieuwe-scenario is echter rekening gehouden met deze raming.
14	Organisatie			
	Inzet personeel			Er zijn afspraken gemaakt over de bemensing van het project BPL.

	Activiteit	Q1 2014	Q2 2014	Status
15	Dekking			
15a	Rijksbijdrage aansluiting Nuth			Sinds najaar 2008 lopen onderhandelingen met het Rijk over de financiering van de aansluiting Nuth. Door het Rijk is destijds aangegeven dat het Rijk geen capaciteit beschikbaar heeft om de aansluiting op de A76 bij Nuth zelf te realiseren. De Provincie heeft aangeboden voor een afkoopsom van € 63,5 miljoen het project van het Rijk voor eigen risico, over te nemen. Het Rijk heeft hiermee ingestemd (zie Bereikbaarheidsconvenant van juni 2010). In mei 2014 heeft het Ministerie van I&M (ambtelijk) aangegeven dat de bijdrage van € 63,5 miljoen, inclusief eventueel te compenseren BTW is. Omdat het Rijk zich nu op het standpunt stelt dat de € 63,5 miljoen inclusief de terugvorderbare BTW is en niet zoals wij verwachten exclusief terugvorderbare BTW, dreigt er een dekkingstekort van maximaal € 7,5 miljoen.
15b	EFRO-subsidie wegvak 14			Voor de aanleg van wegvak 14, aansluiting rotonde Avantis 1 ^m Hamstraat (tot aan de Calbertsweg) is een EFRO-subsidie, van maximaal € 4,9 miljoen toegezegd. Het wegvak moet wel op 31 december 2015 zijn gerealiseerd én afgerekend. Nu het tweede verzoek om gedeeltelijke opheffing van de schorsing is toegewezen is een groot deel van de subsidie veilig gesteld. Mogelijk kan niet het gehele wegvak worden aangelegd, dit is afhankelijk van het moment van de uitspraak van de RvSt inzake het PIP2012.
15c	Bijdrage regio Parkstad			<u>Gebiedsontwikkeling:</u> Er zijn tot nu toe weinig tot geen initiatieven vanuit Parkstad om hierin actief te opereren. De aandacht is nu gevestigd op verduurzaming en een verzorgingsplaats ter hoogte van Nuth. Het idee is ontstaan om opbrengsten uit ruimtelijke ontwikkelingen door derden, die ontstaan als gevolg van de aanleg van de Buitenring (NWW), in te zetten voor de dekking. <u>Werk met werk:</u> Onderzocht wordt in hoeverre financieel voordeel kan worden behaald bij het aanbesteden van gemeentelijke werken in de directe omgeving van de Buitenring. Dit geldt bijvoorbeeld voor het vervangen van de riolering in de Hommerterweg. Weinig tot geen initiatieven voor werk met werk. <u>Resultaatsverplichting:</u> Parkstad heeft hieraan voldaan.

2. De ontwikkelingen van de doelstelling(en) t.o.v. de basisrapportage art. 9, lid 1a)¹

De doelstellingen zijn ten opzichte van de basisrapportage en de Q1-rapportage 2014 niet gewijzigd.

3. Eventuele veranderingen in de voorziene (besluitvormings)procedure (art. 9, lid 1b)

Eind 2013 is duidelijk geworden dat de realisatie van de Buitenring Parkstad Limburg conform Scenario A niet mogelijk was door factoren buiten de directe invloedssfeer van de Provincie - tijdsgebrek van (particuliere) gronden, medewerking van de gemeente Kerkrade, het niet tijdig van kracht worden van de PAS en de naar verwachting verder verlate definitieve uitspraak van de Raad van State betreffende het PIP 2012. Het niet direct en volledig kunnen realiseren van Scenario A leidt tot een extra vertraging in de oplevering van de Buitenring Parkstad Limburg en heeft gevolgen voor de tijd en mogelijk ook het taakstellend budget. Wij hebben u continue geïnformeerd over de wijzigingen ten opzichte van scenario A.

Om de gevolgen voor de aspecten tijd, geld en kwaliteit inzichtelijk te maken, is een nieuw scenario uitgewerkt met als uitgangspunt dat de realisatie van de totale Buitenring Parkstad Limburg pas start na een onherroepelijk Inpassingsplan in januari 2015. Tevens is rekening gehouden met het risico dat een beperkt aantal grondeigenaren rondom de aansluiting op de A76 ter hoogte van Nuth in cassatie gaan bij de Hoge Raad en deze gronden pas ter beschikking komen in januari 2018. In de oorspronkelijke planning was namelijk geen sprake van cassatie.

4. Eventuele veranderingen in de reikwijdte van het project (art. 9, lid 1c)

De reikwijdte van het project is in het afgelopen kwartaal, ten opzichte van de Q1-rapportage 2014 niet veranderd.

5. De ontwikkeling van de planning van het project (art. 9, lid 1d)

Voortgang scenario A

- 1^e Verzoek om gedeeltelijke opheffing van de schorsing van het PIP2012 om de wegvakken 3 t/m 6, 10, 11 en 14 te kunnen aanleggen.

In juli 2013 bleek dat niet alle benodigde gronden voor de aanleg van de wegvakken 3 t/m 6, 10, 11 en 14 per direct beschikbaar zouden zijn. Deels, omdat particuliere eigenaren hun gronden (nog) niet wilden overdragen (wegvak 6 en 14) en deels, omdat de gemeente Kerkrade vooralsnog geen toestemming wilde geven voor werkzaamheden op haar eigendommen (wegvak 10, 11 en 14).

Feitelijk betekende dit dat uitsluitend voor de wegvakken 3 t/m 5 en de aanpassing van de rotonde Avantis per direct een verzoek tot gedeeltelijke opheffing van de schorsing van het PIP om deze wegvakken te kunnen aanleggen bij de Raad van State kon worden ingediend. Dit verzoek is op 23 juli 2013 ingediend. Op 4 september 2013 heeft de Raad van State hiermee ingestemd. De werkzaamheden zijn in oktober 2013 gestart².

¹ De artikelen verwijzen naar de Regeling Grote Projecten provincie Limburg.

² Brief van GS aan Provinciale Staten: Verzoek tot opheffing schorsing inzake Buitenring Parkstad Limburg van 22 juli 2013;

In oktober 2013 heeft de gemeenteraad van Kerkrade definitief besloten geen toestemming te geven voor de aanleg van de wegvakken 10 en 11. De gemeente Kerkrade zal pas een besluit hierover nemen na de uitspraak van de Raad van State over het Inpassingsplan 2012 (bodemprocedure).

De gemeenteraad heeft uiteindelijk op 26 februari 2014 wel onder voorwaarden ingestemd met de aanleg van een deel van wegvak 14 gelegen tussen de rotonde Avantis tot aan de Hamstraat. Voor wat betreft wegvak 6 (gemeente Brunssum) bleek het uiteindelijk niet mogelijk alle gronden van particulieren tijdig in eigendom te krijgen. Besloten is om het tweede verzoek tot gedeeltelijke opheffing van de schorsing te beperken tot een deel van wegvak 14 (van de rotonde Avantis tot aan de Hamstraat). Op 2 april 2014 is het tweede verzoek bij de Raad van State ingediend. Dit verzoek is door de Raad van State toegewezen op 3 juni 2014.

- *2^e Verzoek om gedeeltelijke opheffing van de schorsing van het PIP2012 om de overige wegvakken te kunnen aanleggen met uitzondering van de delen binnen de Natura 2000 gebieden.*

In Scenario A wordt de inwerkingtreding van de wetgeving ten aanzien van de Programmatische Aanpak Stikstof (hierna: PAS) per januari 2014 verwacht. De PAS gaat uit van de BPL als autonome ontwikkeling, waarbij ontwikkelruimte blijft bestaan rond de Natura 2000-gebieden Geleenbeekdal en Brunssummerheide. Na de inwerkingtreding van de PAS zou bij deze regelgeving kunnen worden aangesloten en een verzoek om opheffing van de schorsing (voor delen) van het Inpassingsplan bij de Raad van State worden ingediend. Hiermee zou het mogelijk moeten worden ook de wegvakken 9, 12 en 13 aan te leggen.

Eind 2013 heeft de Staatssecretaris van Economische Zaken aangegeven dat de PAS naar verwachting in de zomer van 2014 van kracht zal zijn. Begin dit jaar is dit bijgesteld en is aangegeven dat het streven is dat de PAS nog dit jaar van kracht zal zijn. Gevolg hiervan is dat een verzoek om gedeeltelijke opheffing van de schorsing van het PIP 2012 gerelateerd aan de PAS ook pas na de zomer 2014 mogelijk wordt. Gezien het feit dat wij een definitieve uitspraak van de Raad van State over het PIP 2012 eind 2014 (planningsdatum 1 januari 2015) verwachten, is de kans groot dat de uitspraak van de Raad van State eerder zal zijn dan dat de PAS in werking is getreden.

Conclusie:

De randvoorwaarden behorende bij scenario A zijn in de praktijk niet (volledig) ingevuld. Het gaat daarbij met name om zaken buiten de Provinciale invloedssfeer zoals tijdige beschikbaarheid van (particuliere) gronden, medewerking van de gemeente Kerkrade, het niet tijdig van kracht worden van de PAS en de naar verwachting verder verlate definitieve uitspraak van de Raad van State inzake het PIP 2012. Dit heeft er toe geleid dat:

- er slechts een vervroegde start mogelijk is voor de aanleg van de 'no-regret' wegvakken 3 ¹/_m 5 (deels) en 14 (deels);
- er geen vervroegde start mogelijk is van de aanleg van de 'no-regret' wegvakken 6, 9, 10, 11, 12, 13 en 14 (deels).

Of vervolgens realisatie van projectdeel A (wegvak 14) op 1 mei 2015, projectdeel B (wegvakken 3 t/m 13; dus exclusief de aansluiting Nuth) op 1 maart 2017 en openstelling van de gehele Buitenring eind 2019, nog mogelijk is, is zeer de vraag.

- **Gevolgen voor de planning.**

Om de gevolgen van de vertragingen voor wat betreft de aspecten tijd, geld en kwaliteit inzichtelijk te maken, hebben wij met de kennis van nu het slechtste scenario uitgewerkt. De randvoorwaarden, behorende bij het uitwerken van dit scenario, zijn:

Randvoorwaarden

- Definitieve uitspraak RvS 1 januari 2015;
- Alle gronden nodig voor de aanleg van de wegvakken 3b t/m 14 worden minnelijk verworven en zijn tijdig beschikbaar voor werkzaamheden van de aannemer;
- De wegvakken 3b t/m 14 worden in oktober 2017 opgeleverd, maar kunnen niet volledig worden opengesteld voor het verkeer;
- Alle gronden nodig voor de aanleg van de wegvakken 1 t/m 3a zijn, ten gevolge van de gerechtelijke onteigeningsprocedures (incl. cassatie), pas beschikbaar op 1 januari 2018;
- De wegvakken 1 t/m 3a worden medio 2020 opgeleverd;
- De openstelling van de gehele BPL is medio 2020;
- Er wordt geen afbreuk gedaan aan het aspect Kwaliteit;
- De PIP-wijziging 'Verdiepte ligging Vaesrade' is in werking;
- De werkzaamheden van ProRail, Gasunie en overige nutsbedrijven worden conform afspraken uitgevoerd;

In het scenario wordt de Buitenring Parkstad Limburg in twee fases opgeleverd, namelijk **Fase 1:** de wegvakken gelegen tussen de kruising van de Buitenring met de Hommerterweg en de aansluiting van de rotonde Avantis op de N281 (stadsautoweg) worden opgeleverd in oktober 2017

Fase 2: de wegvakken gelegen tussen de aansluiting van de Buitenring op de A76 ter hoogte van Nuth en ongelijkvloerse kruising van de Buitenring met de Hommerterweg worden medio 2020 opgeleverd.

Dit betekent dat er voor wat betreft het aspect Tijd een wijziging ten opzichte van scenario A aan de orde is en de gehele BPL medio 2020 kan worden opengesteld.

De planning ziet er als volgt uit:

	Scenario A (juni 2013)	WC-scenario (juli 2014)
Eindmijlpaal Projectdeel B: wegvak " Hommerterweg – Calbertsweg "	1-3-2017	1-10-2017
Eindmijlpaal Projectdeel A: Wegvak tussen " Avantis – Calbertsweg " gemeente Kerkrade	01-05-2014	30-09-2015
Eindmijlpaal Projectdeel C: Wegvak: " Aansluiting A76 Nuth – Hommerterweg "	januari 2020	Medio 2020

Sturing op uitvoeringsplanning

Het Projectteam stuurt nu op de uitvoeringsplanning voor de wegvakken 3 tot en met 5 (ter hoogte van Heerlen en Brunssum) en Avantis (wegvak 14). MNO Vervat NL BV rapporteert momenteel alleen over deze wegvakken tot het moment dat een definitieve uitspraak van Raad van State plaats zal vinden.

Wegvakken 3 tot en met 5 (ter hoogte van Heerlen en Brunssum)

De activiteiten voor de tracédelen 3 t/m 5 liggen op schema om de vastgestelde mijlpalen te halen. Belangrijk aandachtspunt blijft archeologie. Aanvullend archeologisch onderzoek is nodig voor het wegvak, gelegen tussen de Allee en de N276. De laatste af te graven grondlagen zullen vooraf gegaan moeten worden door archeologisch onderzoek c.q. onder begeleiding afgegraven moeten worden.

Wegvak 14

De voorlopige voorziening voor wegvak 14B (tussen Hamstraat en Ronde Avantis) is door de Raad van State opgeheven waardoor hier ook gestart kan worden. De laatste gronden zijn uiterlijk op 1 september 2014 verworven. MNO Vervat NL levert 1 oktober 2015 op. Er resteren dan 4 maanden om de administratieve afhandeling te regelen waarmee het mogelijk is de EFRO subsidie te verkrijgen. De oplevering is ten opzichte van het contract met 9 maanden vertraagd.

6. De ontwikkeling van de financiën van het project (art. 9, lid 1e)

• Uitgaven Q2 2014 (april tot en met juni 2014)

In Q2 2014 is in totaal een bedrag van € 6.960.218,75 aan facturen betaald. Voor 2014 waren de uitgaven in totaal geprognostiseerd op circa € 63,28 miljoen. De prognose voor de uitgaven in 2014 zal naar € 29,5 miljoen worden bijgesteld. Ten opzichte van deze prognose loopt de realisatie op schema. In onderstaande tabel zijn de "actuals" verwerkt voor de periode t/m 01-07-2014.

Omschrijving	Budget Kredietbesluit	Scenario A juni 2013	Actuals
			Gefactureerd
VOORBEREDINGSKOSTEN			
<i>Operationele voorbereidingskosten</i>	€ 33.010.191	€ 39.388.886	€ 35.117.056
<i>Personeelskosten</i>	€ 14.516.455	€ 13.646.654	€ 9.870.479
Subtotaal	€ 47.526.646	€ 52.985.540	€ 44.987.535
INVESTERINGSKOSTEN			
Subtotaal	€ 366.630.000	€ 364.031.108	€ 110.578.330
NIEUWE ONTWIKKELINGEN			
Subtotaal	€ 26.900.000	€ 24.040.000	€ 0
TOTAAL	€ 441.056.646	€ 441.056.648	€ 155.565.865

• Ontwikkelen nieuw scenario (worst case scenario)

Om de gevolgen van de vertragingen voor wat betreft de aspecten tijd, geld en kwaliteit inzichtelijk te maken, hebben wij met de kennis van nu een nieuw scenario uitgewerkt (zie ook § 5). De langere doorlooptijd van het project heeft sterke invloed op de financiën. De onderstaande budgetposten wijzigen:

- Uitvoeringskosten contract MNO Vervat NL BV als gevolg van vertragingskosten en onvoorziene werken;
- Contracting als gevolg van de uitgaven voor inhuur;
- Planschade en nadeelcompensatie;

Doorlichten projectbegroting/Actualisatie budgetposten BPL

De budgetposten binnen de lopende projectbegroting (Integraal Kredietbesluit BPL van 12 oktober 2012 en Scenario A) zijn geactualiseerd (peildatum 1 juni 2014). De ramingen van diverse budgetposten zijn nu nauwkeuriger onderbouwd en/of geactualiseerd. Daarbij is geconstateerd dat:

- de budgetpost, 'Bewegwijzering', nader onderbouwd dient te worden waarvoor aanvullend onderzoek nodig is;
- er overschrijdingen zijn van de budgetposten 'Contract MNO Vervat NL BV' (niet voorziene omstandigheden binnen het werk), 'Archeologie' (ten gevolge van noodzakelijke extra onderzoeken), N274, 'ProRail' en 'Kwaliteitsimpuls natuur' ten opzichte van het kredietbesluit;
- het totale budget voor grondverwerving (tracé, landschappelijke inpassing én natuur/stikstof) naar verwachting voldoende zal zijn;
- er vier budgetposten, 'Kabels & leidingen', 'Stikstofmaatregelen', Planschade en nadeelcompensatie' en 'Indexering', zijn waarvan de ramingen neerwaarts kunnen worden bijgesteld; Indexering kan bijgesteld worden omdat de indexering van prijspeil 2012 naar prijspeil 2013 rond de 0% lag, waarbij in de raming van 3% is uitgegaan.

Omschrijving	Budget kredietbesluit	Scenario A juni 2013	Scenario Juni 2014
VOORBEREIDINGSKOSTEN			
Operationele voorbereidingskosten	€ 27.733.799	€ 33.800.861	€ 34.239.448
TN/MER		€ 2.111.122	€ 2.111.122
Communicatie		€ 2.098.709	€ 2.952.309
PIP		€ 10.957.924	€ 11.016.793
Verkeersonderzoeken		€ 1.188.917	€ 1.211.677
Verwervingskosten (overig)		€ 4.020.223	€ 4.020.223
Voorbereidingskosten Aansluiting Nuth		€ 3.957.381	€ 3.957.381
Overige		€ 9.466.585	€ 8.969.943
Personeelskosten	€ 19.792.849	€ 19.184.679	€ 26.905.522
Interne personeelskosten	€ 14.516.455	€ 13.646.654	€ 14.516.455
Contractering	€ 5.276.394	€ 5.538.025	€ 12.389.067
totaal voorbereidingskosten	€ 47.526.648	€ 52.985.540	€ 61.144.970
INVESTERINGSKOSTEN			
Investeringskosten na herijking			
Uitvoeringskosten (contract MNO)	€ 135.000.000	€ 139.009.114	€ 200.166.267
Contract MNO Vervat BV			€ 9.675.962
Projectdeel A			€ 157.445.941
Projectdeel B			€ 32.794.364
Wijzigingen			€ 250.000
Rekenvergoeding			€ 7.215.095
Overige uitvoeringskosten			€ 7.426.292
Overige omgevings issues	€ -	€ 7.215.095	€ 7.426.292
Grondverwerving	€ 83.000.000	€ 83.000.000	€ 76.920.000
Opbrengsten grondverwerving			
Kabels en leidingen	€ 23.000.000	€ 23.000.000	€ 18.251.289
Archeologie	€ 2.600.000	€ 2.960.784	€ 3.543.106
ProRail	€ 8.400.000	€ 11.500.000	€ 12.051.954
Landschappelijke inpassing	€ 7.954.000	€ 8.045.902	€ 10.865.354
Bewegwijzering en verlichting	€ 4.000.000	€ 4.000.000	€ 4.000.000
Planschade nadeelcompensatie	€ 6.862.000	€ 6.862.000	€ 7.230.480
Overige investeringskosten	€ 1.138.000	€ 1.138.000	€ 241.040
Maatregelen stikstofdepositie	€ 12.550.000	€ 10.982.730	€ 4.615.730
Kwaliteitsimpuls natuur	€ 8.200.000	€ 7.956.202	€ 9.324.485
Wijzigingen contract MNO Vervat BV	€ 32.600.000	€ 22.650.000	€ -
Vertraging contract MNO Vervat BV	€ 6.900.000	€ 12.397.387	€ -
Onvoorzien	€ 34.426.000	€ 17.653.894	€ 12.322.411
Subtotaal	€ 366.630.000	€ 364.031.108	€ 366.958.408
NIEUWE ONTWIKKELINGEN			
Aanpassing N274	€ 4.600.000	€ 3.300.000	€ 4.703.649
Indexeringskosten naar einde project (3%)	€ 19.500.000	€ 18.200.000	€ 17.800.000
Verdiepte ligging Vaesrade (PS 29-6-2012)	€ 2.800.000	€ 2.540.000	€ -
Subtotaal	€ 26.900.000	€ 24.040.000	€ 22.503.649
Totaal	€ 441.056.648	€ 441.056.648	€ 450.607.027

Overall conclusie:

Het effect van de vertragingen (incl. inzet risicovoorzieningen) en de doorlichting van de begroting (peildatum 1 juni 2014) zou zonder nadere maatregelen en actualisatie van de budgetposten ertoe leiden dat het taakstellende budget van € 441,06 miljoen met € 9,5 miljoen zou worden overschreden.

Beheersmaatregelen

Om de dreigende overschrijding van het taakstellend budget als gevolg van externe niet te beïnvloeden factoren te compenseren, zijn echter de onderstaande beheersmaatregelen uitgewerkt.

– Beheersmaatregel 1:

Voor wat betreft de boekwaarde van additioneel gekochte gronden wordt nu uitgegaan van de huidige bestemming en wordt niet meer geanticipeerd op een mogelijke toekomstige bestemming (Hierdoor is een afwaardering van € 4 miljoen niet meer aan de orde. Dit geldt niet voor de restgronden. De waardering van deze restgronden, waarvan de verwachting is dat deze niet meer te vervreemden zijn, is extra tegen het licht gehouden en dit wordt onderschreven door Deloitte.

– Beheersmaatregel 2:

Gezocht is naar (verdere) mogelijkheden om de uitvoeringskosten te verlagen (technische optimalisaties binnen het ontwerp als naar versoeringen van het ontwerp) en de bouwtijd te minimaliseren zonder hierbij aan de kwaliteit te tornen. De optimalisaties leiden er toe dat de kosten verlaagd kunnen worden met € 7,2 miljoen.

Geconcludeerd kan worden dat het effect van de vertragingen en de doorlichting van de begroting (peildatum 1 juni 2014), die kunnen leiden tot overschrijding van het taakstellend budget (€ 441,06 miljoen), kunnen worden gecompenseerd binnen de scope van het project. De volgende budgetposten zullen als gevolg van de te nemen maatregelen gaan wijzigingen:

- de budgetpost wijzigingen zal afnemen met € 7,2 miljoen
- opbrengsten grondverwerving bedraagt € 4.0 miljoen
- de budgetpost onvoorzien neemt toe met € 1,7 miljoen

SAMENVATTENDE TABEL		X 1.000.000	
Taakstellende budget Scenario A juni 2013		€	441,06
Extra kosten door actualisatie en vertraging		€	9,50
Verlagen kosten door optimalisatie ontwerp		€	-7,24
Opbrengsten grondverwerving		€	-4,00
SUBTOTAAL		€	439,32
Overschot in te zetten voor onvoorzien		€	1,74
TOTAAL juni 2014		€	441,06

Omschrijving	Budget kredietbesluit	Scenario A juni 2013	Scenario Juni 2014
VOORBEREIDINGSKOSTEN			
<i>Operationele voorbereidingskosten</i>	€ 27.733.799	€ 33.800.861	€ 34.239.448
TN/MER		€ 2.111.122	€ 2.111.122
Communicatie		€ 2.096.709	€ 2.952.309
PIP		€ 10.957.924	€ 11.016.793
Verkeersonderzoeken		€ 1.188.917	€ 1.211.677
Ververvingskosten (overig)		€ 4.020.223	€ 4.020.223
Voorbereidingskosten Aansluiting Nuth		€ 3.957.381	€ 3.957.381
Overige		€ 9.466.585	€ 8.969.943
<i>Personeelskosten</i>	€ 19.792.849	€ 19.184.679	€ 26.905.522
Interne personeelskosten	€ 14.516.455	€ 13.646.654	€ 14.516.455
Contractering	€ 5.276.394	€ 5.538.025	€ 12.389.067
totaal voorbereidingskosten	€ 47.526.648	€ 52.985.540	€ 61.144.970
INVESTERINGSKOSTEN			
Investeringskosten na herijking			
Uitvoeringskosten (contract MNO)	€ 135.000.000	€ 139.009.114	€ 192.941.829
Contract MNO Vervat BV			€ -
Projectdeel A			€ 9.675.962
Projectdeel B			€ 157.445.941
Wijzigingen			€ 25.569.926
Rekenvergoeding			€ 250.000
Overige uitvoeringskosten			
Overige omgevings issues	€ -	€ 7.215.095	€ 7.426.292
Grondvererving	€ 83.000.000	€ 83.000.000	€ 76.920.000
Opbrengsten grondvererving			€ -4.000.000
Kabels en leidingen	€ 23.000.000	€ 23.000.000	€ 18.251.289
Archeologie	€ 2.600.000	€ 2.960.784	€ 3.543.106
ProRail	€ 8.400.000	€ 11.500.000	€ 12.051.954
Landschappelijke inpassing	€ 7.954.000	€ 8.045.902	€ 10.865.354
Bewegwijzering en verlichting	€ 4.000.000	€ 4.000.000	€ 4.000.000
Planschade nadeelcompensatie	€ 6.862.000	€ 6.862.000	€ 7.230.480
Overige investeringskosten	€ 1.138.000	€ 1.138.000	€ 241.040
Maatregelen stikstofdepositie	€ 12.550.000	€ 10.982.730	€ 4.615.730
Kwaliteitsimpuls natuur	€ 8.200.000	€ 7.956.202	€ 9.324.485
Wijzigingen contract MNO Vervat BV	€ 32.600.000	€ 22.650.000	€ -
Vertraging contract MNO Vervat BV	€ 6.900.000	€ 12.397.387	€ -
Omroepen	€ 34.426.000	€ 17.653.894	€ 13.996.471
Subtotaal	€ 366.630.000	€ 364.031.108	€ 357.408.030
NIEUWE ONTWIKKELINGEN			
Aanpassing N274	€ 4.600.000	€ 3.300.000	€ 4.703.649
Indexeringskosten naar einde project (3%)	€ 19.500.000	€ 18.200.000	€ 17.800.000
Verdiepte ligging Vaesrade (PS 29-6-2012)	€ 2.800.000	€ 2.540.000	€ -
Subtotaal	€ 26.900.000	€ 24.040.000	€ 22.503.649
Totaal	€ 441.056.648	€ 441.056.648	€ 441.056.649

7. De ontwikkeling m.b.t. de verbonden risico's; (art 9, lid 1f)

Zie hoofdstuk 10 Risicobeheersing.

8. De wijze waarop het project wordt beheerst en beheerd; (art 9, lid 1g)

In het eerste kwartaal van 2014 is gestart met een externe audit waarbij de rechtmatigheid wordt onderzocht van de uitgaven van het project over de periode van 2004 t/m 2012. Het definitieve rapport zal in juli worden opgeleverd. Dit rechtmatigheidsonderzoek zal vanaf 2014 jaarlijks plaatsvinden.

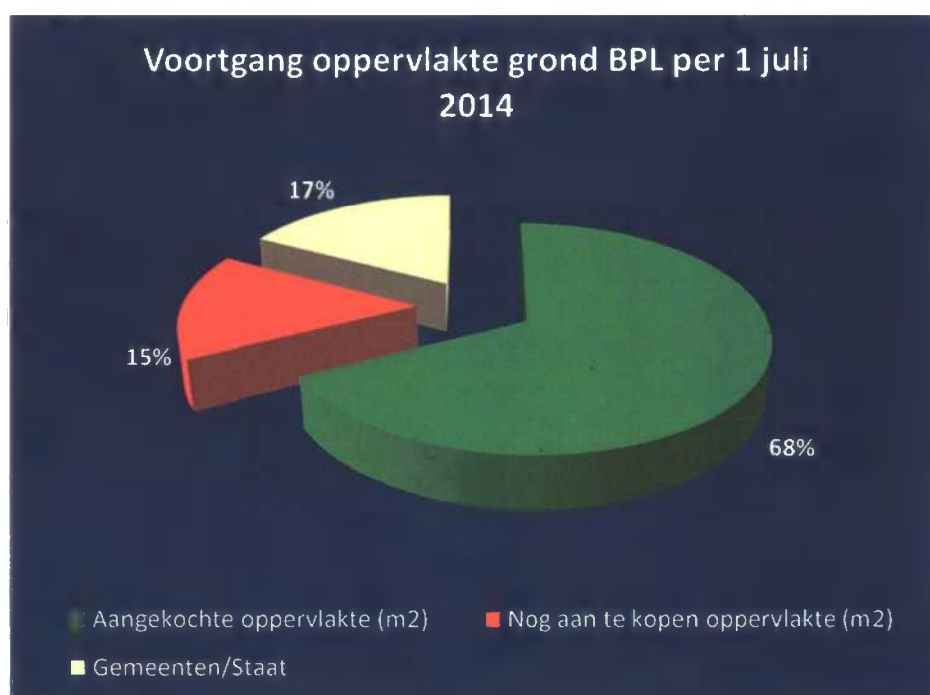
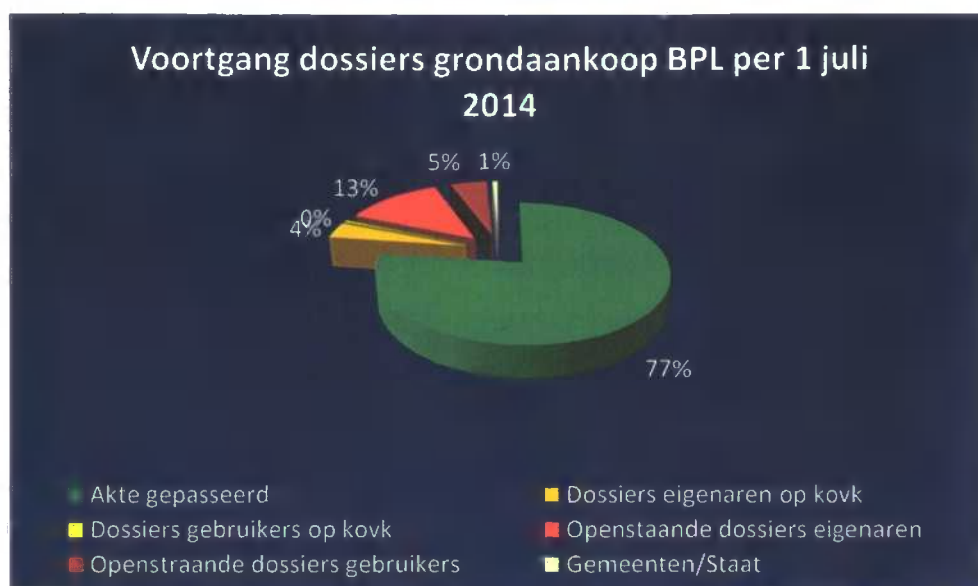
9. Alle overige informatie die het project raakt en van belang is voor de controlerende taak van Provinciale Staten; (art 9, lid 1h)

Grondverwerving

	stand per 1 jan 2012		1 juni 2013		1 juli 2013	
	Aan tal	Percentag e	Aan tal	Percentag e	Aan tal	Percentag e
Aantal dossiers (incl. gebruikers)	259	100%	263	100%	263	100%
Akte gepasseerd	123	47%	170	65%	179	68%
Dossiers eigenaren op kovk	10	4%	9	3%	8	3%
Dossiers gebruikers op kovk	2	1%	2	1%	3	1%
Openstaande dossiers eigenaren	98	38%	58	22%	51	19%
Openstaande dossiers gebruikers	18	7%	17	6%	16	6%
Gemeenten/Staat	8	3%	7	3%	6	2%

Oppervlakte overzicht	1 september 2012		1 juni 2013		1 juli 2013	
	Aantal	Perce ntag e	Aantal	Perce ntag e	Aantal	Perce ntag e
Totaal aan te kopen oppervlakte (m2)	2.392.000	100%	2.392.000	100%	2.392.000	100%
Aangekochte oppervlakte (m2)	523.000	22%	853.300	36%	1.239.050	52%
Nog aan te kopen oppervlakte (m2)	859.000	36%	528.700	22%	492.950	21%
Gemeenten/Staat	1.010.000	42%	1.010.000	42%	660.000	28%

Vervolg Oppervlakte overzicht	1 januari 2014		1 april 2014		1 juli 2014	
	Aantal	Perce ntag e	Aantal	Perce ntag e	Aantal	Perce ntag e
Totaal aan te kopen oppervlakte (m2)	2.392.000	100%	2.392.000	100%	2.392.000	100%
Aangekochte oppervlakte (m2)	1.517.112	63%	1.609.059	67%	1.614.010	67%
Nog aan te kopen oppervlakte (m2)	386.265	16%	372.017	16%	367.066	15%
Gemeenten/Staat	488.623	20%	410.924	17%	410.924	17%



Dekking

EFRO-subsidie

Voor de aanleg van wegvak 14, aansluiting rotonde Avantis 'm de Hamstraat (tot aan de Calbertsweg) is een EFRO-subsidie, van maximaal € 4,9 miljoen toegezegd. Die subsidie kent een einddatum van 31 december 2015. Mogelijk kan niet het gehele wegvak onder subsidie worden aangelegd, dit is afhankelijk van de definitieve uitspraak. Het risico bedraagt circa € 1,1 miljoen.

Bijdrage Parkstad (Financieringsovereenkomst 2013) 'Werk met werk'

De meerkosten ten gevolge van de stikstofproblematiek bedragen voor Parkstad € 7,7 miljoen, conform afspraak uit 2013. Afgesproken is dat de Provincie en Parkstad Limburg zich gezamenlijk zullen inspannen deze Parkstadbijdrage (zonder 'cash') vanuit 'werk-met-werk' te realiseren. Tot op heden zijn er twee potentiële projecten. Eén in de gemeente Heerlen en één in de gemeente

Onderbanken. Met de nieuwe portefeuillehouders zal het gesprek worden opgepakt om 'werk-met-werk' maken concreet uit te werken en om te zetten in concrete acties.

Gebiedsontwikkeling (opbrengend vermogen Buitenring Parkstad)

Er wordt vanuit gegaan dat het mogelijk is om vanuit gebiedsontwikkeling en een daaruit voortkomend opbrengend vermogen van € 22,5 miljoen (Parkstad € 15 miljoen en Provincie € 7,5 miljoen) een bijdrage te leveren aan de dekking van het budget van de Buitenring. Deze (inspannings)verplichting is vastgelegd in de overeenkomsten die op 15 juli 2009 en in augustus 2013 tussen Parkstad Limburg, de betrokken gemeenten (met uitzondering van Kerkrade en Schinnen) en de Provincie Limburg zijn gesloten. Voorwaarde voor het bereiken van deze doelstelling is het formuleren van business cases met bijbehorende business modellen.

De verwachting bij gebiedsontwikkeling is dat de aanleg van de Buitenring een positieve invloed zal hebben op de bestaande ruimtelijke kwaliteit. Daardoor zouden zich, al dan niet op termijn, economische ontwikkelingsmogelijkheden moeten voordoen die uiteindelijk een bijdrage kunnen leveren aan het dekkingstekort van de Buitenring (korte termijn effect: verlagen publieke investering). Dit geldt ook voor extra inkomsten bij andere overheden als gevolg nieuwe ontwikkelingen in de regio Parkstad Limburg.

Momenteel wordt een aantal kleinschalige ontwikkelingen in vooral de gemeente Nuth, onderzocht (Verzorgingsplaats/P+R op industrieterrein de Horzel en gebiedsontwikkeling Vaesrade). Uitbreiding van de mogelijkheden zal in juli 2014 met de nieuwe portefeuillehouders worden besproken.

Binnenkort wordt een studie gestart naar verdere mogelijkheden, waarbij de volgende vragen centraal staan:

- Wat vinden de provincie en regio een realistische termijn om opbrengsten te generen die een bijdrage kunnen leveren aan het dekkingstekort van de Buitenring?
- Zijn de provincie en regio bereid om waar nodig een voorinvestering te doen in ontwikkelingen die dan op termijn opbrengsten genereren en een bijdrage kunnen leveren aan het dekkingstekort van de Buitenring?

Rijksbijdrage 'aansluiting Nuth'

Sinds najaar 2008 lopen onderhandelingen met het Rijk over de financiering van de aansluiting Nuth. Door het Rijk is destijds aangegeven dat het Rijk geen capaciteit beschikbaar heeft om de aansluiting op de A76 bij Nuth – met de daarvoor bestemde 'van Hijum-gelden' zelf te realiseren. De Provincie heeft aangeboden voor een afkoopsom van € 63,5 miljoen het project van het Rijk voor eigen risico over te nemen. Het Rijk heeft hiermee ingestemd (zie Bereikbaarheidsconvenant van juni 2010). In mei 2014 heeft het Ministerie van I&M (ambtelijk) aangegeven dat de bijdrage van € 63,5 miljoen inclusief eventueel te compenseren BTW is. Omdat het Rijk zich nu op het standpunt stelt dat de € 63,5 miljoen inclusief de terugvorderbare BTW is en niet zoals wij verwachten exclusief terugvorderbare BTW, dreigt er een dekkingstekort van maximaal € 7,5 miljoen.

Ofschoon in de Provinciale begroting (Weerstandparagraaf), rekening is gehouden met het risico dat voor wat betreft de dekking van het project Buitenring niet alle bijdragen vanuit Parkstad en het Rijk waargemaakt zullen worden, zijn wij van oordeel dat de rijksbijdrage van 63,5 miljoen volledig aan de provincie toekomt en dat de Provincie verantwoordelijk is voor het terugvorderen van de BTW op de door haar gemaakte kosten. Het Rijk mag en kan daarom niet in de positie van de Provincie treden met betrekking tot de BTW-vordering. Wij zullen in overleg treden met de Minister.

Planschade- en nadeelcompensatie

De Antea-groep heeft een rapport opgeleverd waarin een indicatie voor de post planschade wordt geraamd. De raming voor de directe planschadekosten bedraagt €1,2 miljoen. Voor nadeelcompensatie kan in deze fase (zonder vastgesteld PIP) nog niet een betere raming opgesteld worden. De post planschade-nadeelcompensatie wordt onderbouwd door een kengetal van adviesbureau Arcadis inclusief het gedeelte uit het rapport van Antea.

Ruimtelijke ordening

Verdiepte ligging Vaesrade

Van 24 april tot en met 4 juni lag dit plan ter inzage en kon beroep worden ingesteld. Van deze mogelijk is door één appellant gebruik gemaakt. Een verweerschrift zal begin juli 2014 worden ingediend.

Kabels en Leidingen

Alle verleggingen van kabels en leidingen in wegvak 3 t/m 5 zijn gereed met uitzondering van verleggingslocatie Merkelbekerstraat.

Flora en Fauna

Het natuurwaardevrij maken voor 2014 ligt op planning.

Archeologisch onderzoek

Er zijn praktische werk- en planningsafspraken gemaakt over het verder doorzetten van het archeologisch diepteonderzoek tussen Allee-Brunssummerweg.

Riolering

Aanpassen van de gemeentelijke rioleringen in wegvak 14B is besproken met gemeente Kerkrade. Voorgestelde aanpassingen zijn akkoord.

ProRail

De aanbesteding en gunning van de ongelijkvloerse kruisingen van de Buitenring met de spoorlijnen heeft in april 2014 plaatsgevonden. Combinatie Besix-MNO-Rasenberg heeft de economisch meest voordelige aanbidding gedaan. Op het voornemen tot gunning zijn geen reacties van de concurrerende inschrijvers binnengekomen. De bouw van de beide kunstwerken wordt nu opgedragen.

SROI

In de overeenkomst tussen Provincie Limburg en MNO Vervat NL BV is een sociale paragraaf opgenomen. Hierin is bepaald dat MNO Vervat NL BV een deel van de opdrachtsom aan Social Return (SR) dient te besteden.

MNO Vervat NL BV dient minimaal 7,5% van het vaste loonkostenbestanddeel te besteden aan natuurlijke personen. Het werkelijke bestanddeel van loonkosten voor de uitvoering van het Werk (inclusief onderaanneming) is ca. 25%. Dit komt neer op circa € 2,53 miljoen van de totale opdrachtsom.

Voortgang personeelskosten SROI tot en met week 27 2014

Inge vulde functies op project BPL:

KOEPEL	(fte)	Parkstad	Akkoord	Bedrag	Uren t/m week 27 2014
Medewerkers:					
Autocad tekenaar (Koepel werkzaamheden)	0,5	Ja	UWV	€17.138,79	800
Projectengineer	1,0	Nee	UWV	€60.637,09	2066,50
P&O/ coördinator SROI	0,5	Ja	UWV	€57.759,54	1608
Secretaresse (Koepel werkzaamheden)	0,4	Ja	UWV	€26.748,20	933,25
Projectondersteuner	1,0	Ja	UWV	€31.479,78	1400
Communicatiemedewerker	0,8	Nee	UWV	€16.237,18	611
KAM medewerker	1,0	Nee	UWV	€64.162,00	996
Onderaannemers:					
OSG Schoonmaak	nvt	Ja	UWV	€4.373,88	246
Polygarde	Nvt	nvt	SRPL	€6.233,33	371
TOTAAL				€284.769,79	9.031,75

BETON	(fte)	Parkstad	Akkoord	Bedrag	Uren t/m week 27 2014
Ijzervlechter	1,0	Nee	SRPL	€3810,00	124,5
Projectondersteuner		Ja	UWV	€386,75	6,5
Groen/grondmedewerker		Ja	UWV	€653,18	22
Onderaannemers:					
Molhoek	1,0	Ja	SRPL	€1453,92	64
Stagiaires:					
HBO (3)		Nee (1) Ja (2)		€10.181,75	1525
Vakantiewerk stagiaires		Ja		€701,20	40
TOTAAL				€17.1836,80	1.782

WEGEN	(fte)	Parkstad	Akkoord	Bedrag	Uren t/m week 27 2014
Medewerkers:					
Projectonderondersteuner	1,0	Ja	UWV	€116.114,25	2079,5
Autocad tekenaar (Wegen Werkzaamheden)	1,0	Ja	UWV	€35.696,17	1560
Groen-/grondmedewerker	1,0	Ja	UWV	€76.614,5	2372,5
UKA-medewerker	1,0	Ja	UWV	€33.779,00	1440
Secretaresse (Wegen werkzaamheden)	0,4	Ja	UWV	€8.787,41	355,25
Controller	0,6	Nee	UWV	€15.336,12	532,5
Tekenaar	1,0	Ja	UWV	€4.738,44	216
Bouwhulp	1,0	Ja	Gemeente	€1.472,80	80
Stagiaires:					
MBO				€3.120,00	440
HBO				€1.543,75	254
Onderaannemers:					
Van der Linde Groen	nvt	Ja	UWV	€47.810,00	1366
Econsultancy	nvt	Nee	UWV	€36.819,20	640
Boskalis (grondwerk) Werkvoorbereider	1,0	Ja	UWV	€20.936,19	688
Polygarde (verkeersregelaars)				€1.459,00	74
TOTAAL				€404.226,03	12.097,75

KOSTEN TOTAAL SROI BPL: €709.612,62

(medewerkers BPL + opleiding/cursus + stagiaires)

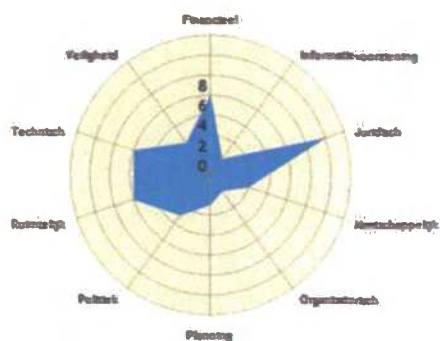
UREN TOTAAL SROI BPL: 22.911,5 uur

(projectmedewerkers + stagiaires)

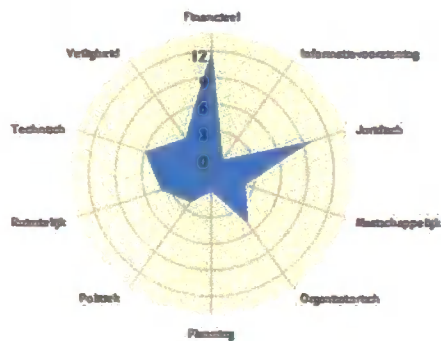
10. Risicobeheersing (art. 9, lid 2a)

Algemeen risicoprofiel project Buitenring

Onderstaande piecharts tonen de samenstelling van het risicoprofiel BPL per einde Q1- 2014 en per einde Q2-2014 in aantallen risico's. Qua samenstelling is dit profiel wat gewijzigd, de financiële impact van deze wijzigingen tonen wij in de top 10 tabel.

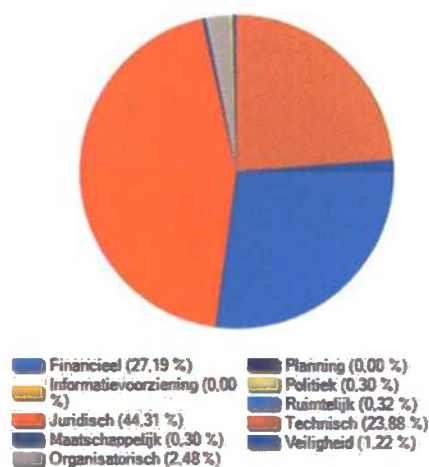
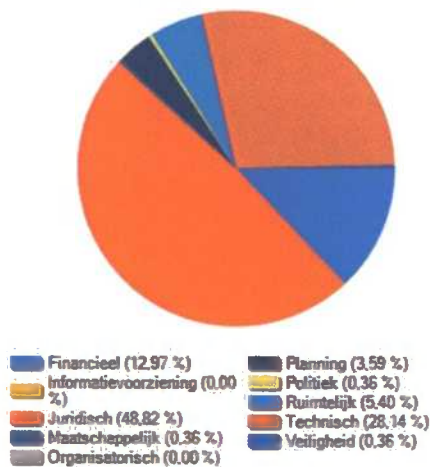


per einde Q1-2014



per einde Q2-2014

Onderstaande piecharts tonen de verdeling van de risico's gewogen in geld.



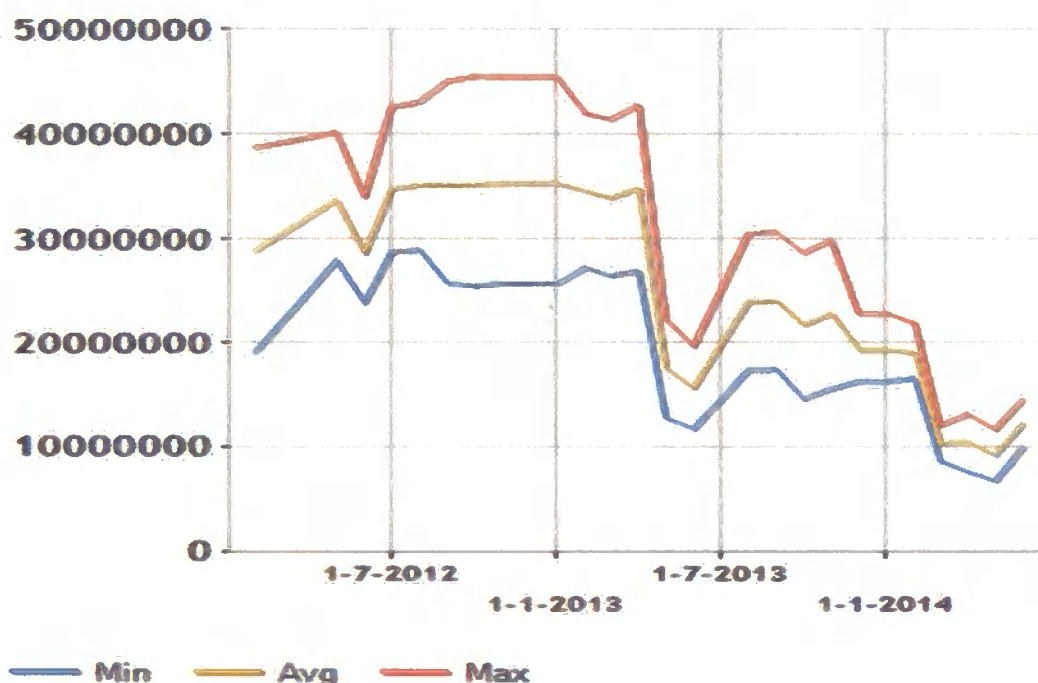
Het risicoprofiel van het project gewogen in geld is op een aantal risicogebieden veranderd in Q2-2014 ten opzichte van Q1-2014.

	Risicoregister Kredietbesluit	Herziene Risicowaarde Q1-2014	Herziene Risicowaarde Q2-2014
Som gewogen waarden x 1.000	€ 34.426	€ 10.456	€ 12.322

Trendanalyse ontwikkeling risico's van Q1 2014 naar Q2 2014

De risico's die werden opgenomen wogen ultimo Q1-2014 'rond de € 10,5 miljoen'. Voortschrijdend inzicht en genomen beheersmaatregelen hebben in Q2-2014 geleid tot aanpassingen van het risicoprofiel. Van een aantal (materiële) risico's werd – na overleg met de risico-eigenaren en het projectmanagement - de kans van optreden en de (financiële) impact aangepast. Deze variabelen werden aangepast in het risicoregister en leidden eind juni 2014 tot een significant lagere risicowaarde t.o.v. het Kredietbesluit, maar een iets hogere waarde t.o.v. het eerste kwartaal van 2014.

Bovenstaande cijfers zijn op grond van de gevalideerde risico's zoals vastgezet per einde kwartaal. Voor project 'Buitenring Parkstad Limburg' zijn 45 gevalideerde risico's vastgelegd. De ontwikkeling van de gewogen risico's kan als trendlijn als volgt worden weergegeven:



Trendlijn gewogen waarde risico's t/m juni 2014

Risico's

In onderstaande tabel zetten wij de gewogen waarde van de top 10 risico's tussen Q1 2014 en Q2 2014 tegenover elkaar.

NB: omdat de top 10 gewijzigd is telt onderstaande tabel meer dan 10 regel/risico's per meetmoment, om de vergelijking tussen de risico's zichtbaar te maken.

ID	Risico	Verwachtings- waarde	Verwachtings- waarde
		Q1-2014	Q2-2014
1.63	Onvoorziene werkzaamheden in de realisatie die niet voorzien en niet gekwantificeerd zijn. z.g. onvoorzien/onvoorzien	€ 4.100.000	€ 4.789.911
3.9	Uitvoeringsrisico onverwachte bodemsaneringen	€ 1.500.000	€ 1.500.000
3.17	asfalteis uit contract voldoet niet	€ 875.000	€ 875.000
6.27	Onderschatting kosten planschade en nadeelcompensatie	€ 680.000	€ 875.000
6.53	Aanvullende werkzaamheden Archeologie	€ 700.000	€ 700.000
3.11	Aanvullende technische onderzoeken benodigd tijdens de ontwerp- en uitvoeringsfase	€ 562.500	€ 562.500
5.39	het opstellen van het DO wijkt af van het Referentieontwerp 5.0 waardoor een nieuwe ro- procedure doorlopen dient te worden	€ 525.000	€ 525.000
6.54	Grondeigenaren maken gebruik van cassatie in de wegvakken 3b t/m 14	€ 2.533.229	€ 525.000
1.17	Afzet mijnsteen	€ 525.000	€ 175.000
6.56	Annex IX onverwachte archeologische opgravingen	€ 225.000	€ 225.000
5.21	Aanwezigheid explosieven	€ 500.000	€ 17.500
6.45	Resterende OG-risico's nav akkoord W56	€ 440.000	-

NB deze tabel sluit niet aan met de totale (gewogen) risicowaarde, omdat hier alleen maar de top 10 wordt getoond.

Op een aantal operationele risico's (5.21, 1.17) na zijn dalingen te zien ten opzichte van Q1 2014 ten gevolge van nader onderzoek en of voortschrijdend inzicht. Vanwege de onzekerheid m.b.t. de naderende uitvoering en de hieraan verbonden uitvoeringsrisico's heeft de stuurgroep de vrijgekomen risico's dat wil zeggen de financiële ruimte hiervan toegevoegd aan o.a. algemene risico's 1.63 en 6.27. Andere risico's zijn ofwel opgetreden en toegevoegd aan de investeringskostenraming ofwel aangepast aan de huidige inzichten (ultimo juni 2014). Een mutatie in het risicoregister is de onzekerheid van de aanbesteding en gunning van de ongelijkvloerse kruisingen van de Buitenring met de spoorlijnen. In het risicoregister was deze kans positief geschat op een aanbestedingsvoordeel van € 3,0 miljoen opgenomen.

Deze aanbesteding is succesvol afgerond en gegund tegen een inderdaad significant lager bedrag, waarmee de waarde kon vrijvallen in het risicoregister en de investeringskostenraming kon worden aangepast. Het risicoregister neemt dan toe, immers de kans op een meevaller (opgenomen als negatief risico = kans) werd werkelijkheid, de raming investeringskosten werd verlaagd.

11. Aanbestedingen (art. 9, lid 2b)

N.v.t.

12. Post Onvoorzien (art. 9, lid 2c)

Zie punt 10. Risicobeheersing

13. Financiële informatie vs begrotingsstukken (art. 9, lid 2d)

Kredietbesluit oktober 2012

Provinciale Staten van Limburg:

besluiten:

onderstaande investeringskredieten voor het jaar 2012
beschikbaar te stellen,

Doel	volg- nr.	Omschrijving investeringsuitgaven	totale projectraming (Basirapportage)	Werkelijke realisatie	Prognose financiering restant-uitgaven 2012 tot einde project						
					thm 2011	2012	2013	2014	2015	2016	>2016
	A	Voorbereidingskosten									
	1	Operationele voorbereidingskosten	33.010.191	25.982.690		3.555.000	2.335.000	985.000	552.501	0	0
	2	Personeelskosten	14.518.455	7.918.455		1.540.000	1.540.000	1.320.000	1.100.000	1.100.000	0
		A	47.528.646	33.498.145		5.095.000	3.875.000	2.305.000	1.652.501	1.100.000	0
	B	Investeringskosten									
	1	Investeringskosten na herijding									
	a	Contract MNO Vervat BV	135.000.000	5.733.428		10.108.646	26.292.821	40.447.511	38.430.952	13.988.643	0
	b	Grondverwerving	83.000.000	40.878.631		15.000.000	15.000.000	10.000.000	2.121.368	0	0
	c	Kabels en leidingen	23.000.000	0		1.798.600	4.878.200	7.198.700	8.837.900	2.488.600	0
	d	Archeologie	2.600.000	28.455		201.251	523.458	805.282	765.115	278.458	0
	e	Pro-Rail	8.400.000	0		658.880	1.708.580	2.628.380	2.487.320	908.880	0
	f	Landschappelijke inpassing	7.954.000	0		822.003	1.817.844	2.488.807	2.384.724	860.823	0
	g	Bewegwijzering	4.000.000	0		312.800	813.600	1.251.800	1.189.200	432.800	0
	h	Overige investeringskosten	8.000.000	1.784.568		487.611	1.268.289	1.951.069	1.853.797	874.675	0
		B1	271.954.000	48.403.071		29.187.782	51.902.773	68.768.309	68.080.377	19.838.678	0
	2	Maatregelen stikstofdepositie	12.650.000	0		981.410	2.552.670	3.928.895	3.731.115	1.357.910	0
	3	Kwaliteitsimpuls natuur	8.200.000	0		841.240	1.667.880	2.585.780	2.437.860	887.240	0
	4	Wijziging contract MNO Vervat BV	32.800.000	0		2.549.320	8.630.840	10.200.340	9.891.980	3.527.320	0
	5	Vertraging contract MNO Vervat BV	6.900.000	0		539.580	1.403.460	2.159.010	2.051.370	748.580	0
	6	Onvoorzien	34.428.000	0		0	0	0	0	0	34.428.000
		B2 thm 6	94.678.000	0		4.711.650	12.254.890	18.852.225	17.912.325	6.619.050	34.428.000
		B	366.632.000	48.403.071		33.899.342	64.157.623	88.621.634	73.972.702	26.148.728	34.428.000
	C	Nieuwe ontwikkelingen									
	1	Aanpassing N274/N300 Onderbanken	4.900.000	0		359.720	635.640	1.439.340	1.387.580	497.720	0
	2	Indexeringskosten naar einde project (3%)	19.500.000	0		1.524.900	3.966.300	6.101.550	5.797.350	2.109.900	0
	3	Verdiepte ligging Vaersrade (PS 29-6-2012)	2.800.000	0		0	0	1.400.000	1.400.000	0	0
		C	26.900.000	0		1.884.620	4.901.940	8.940.890	8.584.930	2.607.620	0
		D (A+B+C)	441.058.646	81.902.218		40.678.962	72.834.863	98.887.424	94.190.133	29.857.348	34.428.000
	D	Bijdragen derden									
	1	Bijdrage Parkstad	53.500.000	53.500.000							
	2	Bijdrage BDU (motie van Geel 1e deel)	10.160.000	10.160.000							
	3	Bijdrage BDU (motie van Geel 2e deel)	5.090.000	5.090.000							
	4	Resultaatverplichting Parkstad (oorspronkelijk € 15 mln min)	10.000.000	0					10.000.000		
	5	Inspanningsverplichting Parkstad	7.500.000	0							7.500.000
	6	Opbrengst gebiedsontwikkeling Parkstad	15.000.000	0							15.000.000
	7	Rijksbijdrage aansluiting Nuth	83.500.000	0			50.000.000			13.500.000	
	8	EFRO subsidie aansluiting Avantis	1.500.000	0				1.500.000			
	9	Bijdrage Parkstad in extra kosten stikstofmaatregelen	7.710.000	0							7.710.000
		E	173.960.000	68.750.000		0	50.000.000	1.500.000	10.000.000	13.500.000	30.210.000
	E	Provinciale bijdragen									
	1	Reguliere stortingen in reserve BPL	32.500.000	32.500.000							
	2	Storting surplus MRS in reserve BPL	3.954.000	3.954.000							
	3	Regiofonds Parkstad (Investeringsfonds)	37.500.000	37.500.000							
	4	Co-financiering aansluiting Avantis	1.250.000	1.250.000							
	5	Renditeoetoevoeging voorziening BPL	6.347.953	6.347.953							
	6	Bijdrage ILG (optimumvariant boekdelen ca)	6.900.000	0		6.900.000					
	7	Bijdrage ILG (ecoduct Europalaan)	1.800.000	0		1.800.000					
	8	Storting in reserve BPL uit coalitieakkoord 2012-2016	79.420.000	0		79.420.000					
	9	Bijdrage impuls natuur en landschap	2.800.000	0		2.800.000					
		F	172.471.953	81.051.953		90.920.000	0	0	0	0	0
		G (E+F)	346.431.953	150.301.953		90.920.000	50.000.000	1.500.000	10.000.000	13.500.000	30.210.000

Tabel Scenario A PS-besluit 27 juni 2013

Financiële prognose BPL Buitenring Parkstad Limburg

Omschrijving	D = (A+B+C) Actueel budget	SCENARIO A		Verschil tov Kred.Best.
		PROGNOSE NOG AAN TE GAAN	EINDPROGNOSE SCENARIO A	
VOORBEREIDINGSKOSTEN				
Operationele voorbereidingskosten				
TN/MER				
TN/MER	2.415.532	-	2.111.122	304.410-
Contractering				
Contractering	3.683.177	€ 2.465.600	5.538.025	1.854.848
Communicatie				
Communicatie	2.447.497	€ 1.111.726	2.098.709	348.788-
PIP				
PIP	10.442.939	€ 260.000	10.957.924	514.985
Verkeersonderzoeken				
Verkeersonderzoeken	1.030.580	€ 50.000	1.188.917	158.337
Verwervingskosten (overig)				
Verwervingskosten (overig)	4.045.251	€ 1.500.000	4.020.223	25.028-
Voorbereidingskosten Aansluiting Nuth				
Voorbereidingskosten Aansluiting Nuth	3.820.107	-	3.957.381	137.274
Overige	3.791.891	2.695.000	9.066.585	5.274.694
Totaal	31.676.974	8.082.326	39.338.886	7.661.912
Personeelskosten				
Personeelskosten	16.109.674	4.563.625	13.646.654	2.463.020-
Subtotaal Voorbereidingskosten	47.786.648	12.645.951	52.985.540	5.198.892
INVESTERINGSKOSTEN				
Investeringskosten na herijking				
Contract MNO Vervat BV	135.000.000	7.215.095	146.224.209	11.224.209
Grondverwerving	83.000.000	15.784.916	83.000.000	-
Kabels en leidingen	23.000.000	20.564.248	23.000.000	-
Archeologie	2.600.000	1.700.000	2.960.784	360.784
ProRail	8.400.000	10.529.692	11.500.000	3.100.000
Landschappelijke inpassing	7.954.000	€ 5.152.162	8.045.902	91.902
Bewegwijzering	4.000.000	4.000.000	4.000.000	-
Overige investeringskosten	8.000.000	6.639.348	8.000.000	-
Maatregelen stikstofdepositie	12.550.000	10.982.730	10.982.730	1.567.270-
Kwaliteitsimpuls natuur	8.200.000	7.956.202	7.956.202	243.798-
Wijzigingen contract MNO Vervat BV	32.600.000	26.360.000	28.310.000	4.290.000-
Vertraging contract MNO Vervat BV	6.900.000	8.200.000	12.397.387	-
Onvoorzien	34.426.000	17.583.750	17.653.894	16.772.106-
Subtotaal	366.630.000	142.668.143	364.031.108	2.598.892-
NIEUWE ONTWIKKELINGEN				
Aanpassing N274/N300 Onderbanken	4.600.000	3.300.000	3.300.000	1.300.000-
Indexeringskosten naar einde project (3%)	19.500.000	18.200.000	18.200.000	1.300.000-
Verdiepte ligging Vaesrade (PS 29-6-2012)	2.540.000	2.540.000	2.540.000	-
Subtotaal	26.640.000	24.040.000	24.040.000	2.600.000-
Totaal	441.056.648	179.354.094	441.056.648	-

14. Uitgaven, verplichtingen en ontvangsten (art. 9, lid 2e)

Zie financiën

15. Wijzigingen t.a.v. projectbeheersing en -beheer (audits) (art. 9, lid 3)

N.v.t.

16. Bijlagen (art. 9, lid 4)

Bijlage 1. Besluitvorming rondom BPL

Besluiten / documenten	Randvoorwaarde / uitgangspunt voor de uitvoering BPL
POL 2001	Beleidskaders (inclusief het onderzoeksgebied, de corridor) voor een aan te leggen Buitenring Parkstad vastgelegd.
Bestuurlijke afspraken Gedeputeerde Staten en Parkstad Limburg 22 november 2002	De Provincie levert een bijdrage van 50% in de kosten van de Binnenring en Parkstad Limburg levert een bijdrage van 50% in de kosten van de Buitenring (onder voorbehoud van instemming door Provinciale Staten); In verband met de invoering van het BTW Compensatiefonds en de fiscale consequenties van de BTW-heffing hierdoor, wordt het opdrachtgeverschap voor zowel de Binnenring als de Buitenring nader bepaald. De Provincie wordt in ieder geval opdrachtgever voor de eerste fase van voorbereiding van de Buitenring en wel voor een bedrag van € 1.320.000 (exclusief BTW) voor operationele kosten. Deze kosten maken -als het project verder tot uitvoering wordt gebracht- deel uit van de totale projectkosten; Indien Parkstad op een later moment aangeeft toch niet te voldoen aan de 50%-bijdrage in de Buitenring, zal de voorbereiding worden gestaakt en komen ook de afspraken over de Binnenring te vervallen; Zowel financiële meevallers (waaronder ook subsidies en dergelijke) als financiële tegenvallers van de Buiten- en Binnenring worden gelijkelijk tussen de partijen verdeeld. Niet is vermeld hoe deze mee- en tegenvallers worden gedefinieerd; Zodra de dekking van de kosten van de Buiten- en Binnenring is verzekerd, zal gestart worden met de uitvoering en bouw van beide projecten; Door partijen wordt de passage Brunssum aangeduid als meest kritisch onderdeel van de Buitenring en derhalve stelt men voor om met dit projectonderdeel te starten. De uitkomst van deze fase zal het "go – no go-moment" bepalen; Deze bestuurlijke afspraken willen partijen vastleggen in een resultaatsverplichtend convenant en dit nog vóór de Provinciale Statenverkiezingen van 2003. Naast Parkstad Limburg ligt het in de bedoeling dat ook de deelnemende Parkstadgemeenten het convenant ondertekenen. Dit convenant is echter pas in november en december 2005 getekend, zodat de betrokken gemeenten en Parkstad geruime tijd de gelegenheid hebben gehad om de impact van het convenant tot zich door te laten dringen
Provinciale Statennota E-433-1 7 februari 2003	Instemming met de bestuurlijke afspraken d.d. 22 november 2002; het beschikbaar stellen van de navolgende bedragen voor fase 1: € 300.000 per jaar voor de jaren 2003 tot en met 2005 als exploitatiebudget voor personeelskosten; € 1.320.000 (exclusief BTW) als investeringskrediet ten behoeve van operationele kosten; een kredietbesluit en begrotingswijziging conform bovenstaande.
Bestuurlijke afspraken 11 december 2003	De Provincie en Parkstad Limburg committeren zich aan een samenwerking volgens de twee principes: "Samen de trap op en af", waarbij meevallers en tegenvallers gelijkelijk gedragen worden; "Samen uit en thuis", waarbij tezamen aan de realisatie wordt begonnen en deze

Besluiten / documenten	Randvoorwaarde / uitgangspunt voor de uitvoering BPL
	samen wordt doorgezet en afgemaakt; De Provincie is opdrachtgever voor de aanleg van de Buitenring en Parkstad Limburg is opdrachtgever voor de aanleg van de Binnenring; Er wordt een taakstellend budget overeengekomen van € 135 miljoen voor de Buitenring en € 28 miljoen voor de Binnenring, hetgeen op een totaal van € 163 miljoen komt (prijspeil 2004, exclusief BTW); Provincie en Parkstad Limburg nemen ieder 50%, te weten € 81,5 miljoen, voor hun rekening; Indien het taakstellend budget wordt overschreden, vindt er een 'go – no go'-afweging plaats; Parkstad Limburg zal op 1 januari 2007 haar financiële bijdrage ad. € 53,5 miljoen voldoen (€ 81,5 miljoen van het door Parkstad Limburg te betalen deel voor de Buitenring, minus het voor de Binnenring geraamde bedrag ad € 28 miljoen). Hieraan is voldaan en het overgemaakte bedrag is gestort in de Voorziening Buitenring Parkstad; De afspraken zullen in een Bestuursconvenant tussen de Provincie en de betrokken Parkstadgemeenten worden bekrachtigd.
Startnotitie Buitenring Parkstad Limburg 29 juni 2004	Uitwerking van de bestuurlijke afspraken tussen het College van GS en Parkstad van 11 december 2003. Taakstelling in geld overeengekomen tussen Parkstad Limburg en Provincie. Uitgangspunt is de aanbesteding van een Ontwerp-Bouwcontract. Afdeling zal GS middels kwartaalrapportages informeren over strategisch kader. Dominant aandachtsgebied is plannen-organiseren, sturen-controleren en coördineren – integreren van het ontwikkelingsproces. Productformulering = project sturing- en toetsingskaders; Masterplanning = project toetsingskader Basisraming = sturingskader Investeringskosten Buitenring Parkstad Limburg € 124 mln. prijspeil 2004, excl. BTW, Operationele kosten Buitenring Parkstad Limburg 13,0 mln. prijspeil 2004. Aanvullingen scope zonder consequenties voor tijd, kwaliteit en geld geautoriseerd door de deputé verkeer en vervoer. Aanvullingen scope met consequenties in tijd, kwaliteit en/of geld moeten geautoriseerd worden door het College van GS. Wensen van derden worden alleen meegenomen als er financiering voor is en e.e.a. geen tijdconsequenties heeft. Provincie verzorgt de publiekscommunicatie op basis van een jaarlijkse communicatieprogramma Deputé verkeer en vervoer heeft mandaat van GS als bestuurlijke opdrachtgever, binnen het kader van de startnotitie en het bestuursconvenant. De portefeuillehouder verkeer van Parkstad Limburg dient mandaat van de gemeenten te verkrijgen, binnen het kader van de startnotitie en het bestuursconvenant. Afdeling Infraprojecten is projectorganisatie voor de Provincie (projectontwikkelaar en aanbestedende dienst). De deputé verkeer en vervoer wordt belast met het bestuurlijk opdrachtgeverschap. Het hoofd van de afdeling Infraprojecten is ambtelijk gedelegeerd opdrachtgever. Het hoofd van de afdeling Infraprojecten kan middelen tussen het personeel en

Besluiten / documenten	Randvoorwaarde / uitgangspunt voor de uitvoering BPL
	operationele budget uit wisselen en personele en operationele middelen toevoegen aan het investeringsbudget. Het hoofd van de afdeling Infraprojecten kan binnen het operationeel budget uitgaven doen tot de drempelwaarde van de Europese richtlijn aanbestedingen. De provinciale organisatie zal in het geval van procedure- en kennisautoriteit de projectorganisatie en ontwikkelingsproces faciliteren; hieraan verbonden kosten, die niet gedekt kunnen worden uit het investeringsbudget, komen ten laste van de reguliere budgetten van de betreffende afdeling. De afdeling Infraprojecten stelt jaarlijkse financiële rapportage op en borgt deze in verband met het financiële risicomanagement op concernniveau.
Startnotitie, Supplement 1 2005	Aanvulling op de Startnotitie 2004 Tracenota/MER studie wordt opgedeeld in 2 studies Wijziging van de Masterplanning waarbij sprake is van drie werkpakketten Toevoegen alternatieven gemeente Kerkrade Aanleg aansluiting door RWS uiterlijk in 2011
Vaststelling van de Provinciale Statennota van 8 april 2005 (E-457-1).	Instemming met bestuurlijke afspraken 11 december 2003 Een kredietbesluit opgenomen met het investeringsbedrag Een -budgettair neutrale- herschikking van de middelen, aangezien bij het beschikbaar stellen van de eerste kredieten in 2003, partijen ervan uitgingen dat de Binnen- en Buitenring gezamenlijk zouden worden uitgevoerd. Bij de nadere bestuurlijke afspraken van 11 december 2003 is echter afgesproken dat de Provincie zorg zal dragen voor realisering van de Buitenring (en Parkstad voor de Binnenring).
Bestuursconvenant 15 november 2005	Het convenant verwijst naar: POL 2001 Provinciale Statenbesluit van 7 februari 2003 (E-433-1) waarin de Bestuurlijke Afspraken van 22 november 2002 worden vastgesteld het Bestuursakkoord van Gedeputeerde Staten van 26 mei 2003 de Kernagenda van het bestuur van Parkstad Limburg die vastgesteld is op 1 maart 2003 Een verdere uitwerking van de bestuurlijke afspraken d.d. 11 december 2003. De volgende concrete punten zijn opgenomen: Onderkenning van het grote strategische belang van de aanleg van de Buitenring; De Binnenring zal worden aangelegd door de gemeenten Heerlen en Landgraaf; De Buitenring zal worden gerealiseerd door de Provincie; De aansluiting Nuth zal worden aangelegd door het Rijk (Rijkswaterstaat); Het taakstellend budget is gebaseerd op een tracé in de corridor met een doortrekking van de Dentgenbachweg in Kerkrade en met een noordelijke passage om Brunssum; Twee alternatieven die door Kerkrade werden aangedragen (Roderlandbaan en Tunnelweg) zullen worden onderzocht. Indien gekozen wordt voor één van deze alternatieven komen de meerkosten voor rekening van Kerkrade. In het algemeen geldt dat, indien er aanvullende wensen zijn van een der partijen en de overige partijen hiermee instemmen, de meerkosten door de "wensende partij" betaald moeten worden; Er zal noodzakelijke samenwerking worden gezocht met de Strassen NRW voor wat betreft de aansluitingen met Duitsland; Er worden twee tracé/ MER studies uitgevoerd, één voor het noordelijk en één voor

Besluiten / documenten	Randvoorwaarde / uitgangspunt voor de uitvoering BPL
	het zuidelijk gedeelte van de Buitenring; Er zal een Realiseringsconvenant worden gesloten, waarin de organisatorische uitvoering verder beschreven wordt; Het totale budget wordt gesteld op € 163 miljoen, waarvan het taakstellend budget voor de Buitenring € 135 miljoen bedraagt. Zodra dit taakstellend budget wordt overschreden, zal worden bekeken of dit aanleiding geeft tot een heroverweging van het project; Ter dekking van de taakstellende budgetten nemen Gedeputeerde Staten en Parkstad Limburg elk € 81,5 miljoen voor hun rekening. Parkstad Limburg zal van haar aandeel € 28 miljoen taakstellend bestemmen voor de aanleg van de Binnenring en het overige deel (€ 53,5 miljoen) bestemmen voor de aanleg van de Buitenring; Mee- en tegenvallers worden op basis van 50-50 verdeeld, ten de Provincie en Parkstad; Er rust een inspanningsverplichting op partijen om zoveel mogelijk externe fondsen te werven; Het taakstellende budget zal uitsluitend opgehoogd mogen worden in verband met: de jaarlijkse indexering (basis prijspeil 1 januari 2004); extra kosten door nieuwe wetgeving vanaf 2004 (naar rato door partijen te betalen); nieuwe provinciale verordeningen die leiden tot duurdere uitvoering van wegverbindingen (voor rekening van Provincie); nieuwe gemeentelijke verordeningen die leiden tot duurdere uitvoering van wegverbindingen (voor rekening van betrokken gemeente); extra kosten ten gevolge van aanpassing van specificaties tijdens het voorbereidings-/realiseringstraject van regionale wegen (voor rekening van Provincie); extra kosten ten gevolge van aanpassing van specificaties tijdens het voorbereidings-/realiseringstraject van gemeentelijke wegen (voor rekening van betrokken gemeente).
Realiseringsconvenant BPL 26 september 2006	Provincie Limburg, Parkstad Limburg en gemeente Nuth leggen taken en bevoegdheden van alle actoren nader vast Afspraken over samenwerking en wederzijdse facilitering Afspraken over voortgangsbewaking
Financieringsovereenkomst 15 juli 2009	Provincie Limburg en Parkstad Limburg stellen de dekking van de € 314 miljoen vast.
Start aanbesteding ontwerp- en uitvoeringswerkzaamheden Juni 2010	Niet openbare aanbesteding met voorafgaande selectie
Provinciaal Inpassingsplan 8 oktober 2010	Inhoudelijk uitgangspunt voor de gewenste planologische vormgeving en kwaliteit van de aanleg van de BPL Voldoen aan de schorsing door de RvSt van het PS besluit inzake het PIP BPL vanwege voorlopige voorziening: tot de uitspraak van de RvSt mogen geen werkzaamheden verricht worden die gerelateerd zijn aan het Inpassingsplan Werkzaamheden die binnen de voorwaarden van vigerende bestemmingsplan liggen mogen wel worden uitgevoerd. Dit behelst werkzaamheden zoals grondverwerving, F&F ontheffing, NB-wet vergunning, inrichting compensatiegebieden, omgevingsvergunning, contracten conditionering, etc.)
Moties PS	Uitvoering wordt gegeven aan de door Provinciale Staten vastgestelde moties met

Besluiten / documenten	Randvoorwaarde / uitgangspunt voor de uitvoering BPL
8 oktober 2010	een onderzoek naar: • mogelijk verdiepte ligging BPL bij Vaesrade • handhaven halve aansluiting A76 Nuth • halve aansluiting A76 bij Molsberg • effecten BPL op onderliggend wegennet • onderzoek toepassen social return
Contract MNO Vervat NL BV 31 maart 2011	Ondertekening contract voor een bedrag van € 134.799.999 excl. BTW Uitwerking referentieontwerp tot uitvoeringsontwerp door MNO Vervat NL BV voor 1 november 2011 Uitvoering werk voor 1 juni 2014
Uitspraak Raad van State 7 december 2011	Vernietiging van het Inpassingsplan 2010 Buitenring Parkstad Limburg omdat onvoldoende inzicht is gegeven in de effecten van stikstofdepositie op de Natura 2000 gebieden door de toename van het verkeer als gevolg van de Buitenring.
Provinciaal Inpassingsplan 29 juni 2012	Kennis te nemen van het standpunt van ons College op de ingebrachte zienswijzen op het Inpassingsplan, de eerste en tweede aanvulling op het MER Buitenring en de Tracénota/MER aansluiting Nuth, en in te stemmen met de Nota van Zienswijzen 2010 en de Aanvullende Nota van Zienswijzen 2012 en de daarin opgenomen verklaringen in zake (niet-) ontvankelijkheid en de gegrond- en ongegrondverklaringen; Kennis te nemen van de verantwoording van het Groepsrisico en het geringe restrisico te aanvaarden; Met inachtneming van het gestelde in de Nota van Zienswijzen 2010 en de Aanvullende Nota van Zienswijzen 2012, alsmede de Nota van Wijzigingen (2010 en 2012), het Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg 2012 vast te stellen; Conform artikel 3.26, lid 5 Wro de bestemmingsplanbevoegdheid van de gemeenteraden van Nuth, Heerlen, Kerkrade, Onderbanken, Landgraaf, Schinnen en Brunssum voor die gronden gelegen binnen het plangebied van het Inpassingsplan tot 22 juni 2022 wordt uitgesloten; Gedeputeerde Staten de bevoegdheden en verplichtingen, bedoeld in artikel 3.6, eerste lid Wro uitoefenen, en Gedeputeerde Staten beslissen op een aanvraag om een omgevingsvergunning voor een activiteit als bedoeld in art. 2.1, eerste lid onder a, b, c, of g, van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht; Er wordt teruggevallen op de al doorlopen procedure tot aan de vaststelling van het vernietigde Inpassingsplan en dat derhalve niet opnieuw de zienswijzenprocedure wordt doorlopen; De extra kosten als gevolg van aanpassingen aan het onderliggende wegennet voor rekening van de wegbeheerder blijven; De investeringskosten worden verhoogd met een bedrag van € 76,73 miljoen naar € 390,73 miljoen (prijspeil 2012); De operationele kosten worden verhoogd met € 5,4 miljoen naar € 31,4 miljoen (prijspeil 2012);

Besluiten / documenten	Randvoorwaarde / uitgangspunt voor de uitvoering BPL
	De verlaging ad € 5 miljoen van de resultaatsverplichting Parkstad Limburg ten laste wordt gebracht van de provincie Limburg, onder de voorwaarde dat de gemeenten tijdig de benodigde tracégronden tegen de actuele marktwaarde in eigendom overdragen en de benodigde natuurgronden, uitgaande van de actuele marktwaarde, tijdig beschikbaar stellen; In uw eerstvolgende vergadering (d.d. 12 oktober 2012) een hierop gebaseerd integraal kredietbesluit BPL aan uw Staten wordt voorgelegd; In het totaal van de meerkosten ad € 87,13 min. (punt 8+9+10) een bedrag van € 7,71 min. voor rekening komt van de Parkstad gemeenten. Dit op basis van het principe 'samen trap op, samen trap af, zoals neergelegd in het bestuursconvenant 2005. De netto meerkosten voor de provincie bedragen dan € 79,40 min; Op dit besluit de Crisis- en herstelwet van toepassing is en dat in de beroepsprocedure de beroepsgronden in het beroepsschrift moeten worden opgenomen en dat deze na afloop van de beroepstermijn niet meer kunnen worden aangevuld.
Amandementen Provinciale Staten 29 juni 2012	In het Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg 2012 op blad 2 en 3 van de verbeelding tussen km 1900 en km 3300 een wijzigingsbevoegdheid op te nemen en deze wijzigingsbevoegdheid tevens juridisch te verankeren in de regels, alsook op te nemen in de onderliggende documenten behorend bij het Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg 2012, waardoor een verdiepte ligging van de Buitenring ter hoogte van de Rozenstraat in Vaesrade alsnog planologisch mogelijk gemaakt kan worden; een bedrag van €2,8 miljoen beschikbaar te stellen voor de daadwerkelijke realisatie van de verdiepte ligging van de Buitenring ter hoogte van de Rozenstraat in Vaesrade. De middelen hiervoor worden vrijgemaakt uit de 'Impuls natuur landschap stedelijk groen' in het Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg 2012 op blad 14 van de verbeelding de kadastrale percelen gemeente Kerkrade, sectie H, nummers 391, 549, 1360 en 1361 te bestemmen als parkeervoorziening voor recreatieve doeleinden, en deze bestemming tevens juridisch te verankeren in de regels, alsook op te nemen in de onderliggende documenten behorend bij het Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg 2012, waardoor de compensatie van de parkeerruimte ten behoeve van GaiaZoo planologisch mogelijk is.
Moties Provinciale Staten 29 juni 2012	Motie second opinion financiën en risico's Buitenring Parkstad Ten behoeve van het kredietbesluit een onafhankelijke deskundige een second opinion te laten uitvoeren op kosten en risico's van het project Buitenring Parkstad; Deze deskundige aanbevelingen te laten doen over de relatie met de aannemer; Deze deskundige aanbevelingen te laten doen over de hoogte van de post onvoorzien; Het tot stand komen van de second opinion te coördineren met het opstellen van een basisrapportage in het kader van de regeling grote projecten; Provinciale Staten op de hoogte te brengen van de uitkomsten van het onderzoek Motie inzake knooppunt Bocholtz en afslag A76 Molsberg: Voorlopig de planvorming en uitvoering rondom de aanleg van de afslag A76 bij Molsberg te gaan staken om in overleg met de Minister, Rijkswaterstaat en de gemeente Simpelveld te redeneren om de middelen die bespaard kunnen worden door het niet aanleggen van deze afslag te gebruiken om knooppunt Bocholtz resp. Aansluiting Buitenring-Avantis te verbeteren om de capaciteit van de aansluiting Zuid tussen A76 en N281/Buitenring te vergroten.

Besluiten / documenten	Randvoorwaarde / uitgangspunt voor de uitvoering BPL
	Motie Buitenring: kosten van stikstofmaatregelen met de Parkstadgemeenten in overleg te gaan en tot overeenstemming te komen dat deze (een deel van) hun aandeel in de kosten voor de aanleg van de aanvullende mitigerende maatregelen in de vorm van "werk met werk" kunnen inbrengen.
Kredietbesluit BPL 12 oktober 2012	1. Statenvoorstel G-12-026 Besluit tot indiening van een verzoek tot onteigening (verzoekbesluit) bij de Kroon inzake BPL. Zonder beraad en zonder stemming algemeen aanvaard met dien verstande dat de SP heeft verklaard tegen te hebben gestemd. De heer Bosch (PvdA) heeft zich onthouden van stemming. 2. Statenvoorstel G-12-036-1 Kredietbesluit BPL (formalisering projectbudget BPL); Kredietbesluit BPL is met voor CDA-VVD-PvdA (5)-D66-50PLUS-Onafhankelijke Statenfractie Limburg en tegen PVV-PvdA(1)-SP-GroenLinks-Partij voor Leefbaarheid en Democratie aanvaard.
Berichtgeving aan PS 27 juni 2013	Toelichting scenario's Buitenring Parkstad Limburg; brief van GS d.d. 27 juni 2013
Besluit PS Vervolgproces Buitenring Parkstad Limburg 27 juni 2013	Statenvoorstel G-13-018 Vervolgproces Buitenring Parkstad Limburg Scenario A is met voor CDA-VVD-PvdA-50PLUS-Onafhankelijke Statenfractie Limburg-Partij voor Leefbaarheid en Democratie en tegen PVV-SP-GroenLinks-D66 aanvaard.
Berichtgeving aan PS 18 juli 2013	Verzoek om opheffing schorsing inzake Buitenring Parkstad Limburg, brief van GS d.d. 18 juli 2013
Berichtgeving aan PS 7 augustus 2013	Uitnodiging zitting RvS d.d. 21 augustus 2013 inzake opheffingsverzoek schorsing voor een aantal wegdelen van de BPL, brief van GS d.d. 7 augustus 2013
Berichtgeving aan PS 6 september 2013	Uitspraak RvS inzake verzoek tot opheffing schorsing Inpassingsplan BPL 2012, brief van GS d.d. 6 september 2013
Berichtgeving aan PS 8 oktober 2013	Voortgangsrapportage BPL 1 ^e en 2 ^{de} kwartaal 2013, brief van GS d.d. 8 oktober 2013
Berichtgeving aan PS 11 oktober 2013	Buitenring Parkstad Limburg, toezegging 1508 m.b.t. informatie kapvergunningen BLP, brief van GS d.d. 11 oktober 2013
Berichtgeving aan PS 24 oktober 2013	Beantwoording rondvraag, SC RIF d.d. 11 oktober 2013, D66 inzake Kosten Buitenring, brief van GS d.d. 24 oktober 2013
Berichtgeving aan PS 8 november 2013	Buitenring Parkstad Limburg (stand van zaken toezegging 1394), brief van GS d.d. 8 november 2013
Berichtgeving aan PS 17 december 2013	Afdoening toezegging 1467 inzake Programmatische Aanpak Stikstof i.r.t. de Buitenring Parkstad Limburg, brief van GS d.d. 17 december 2013
Berichtgeving aan PS 17 december 2013	Voortgangsrapportage BPL 3 ^{de} kwartaal 2013, brief van GS d.d. 17 december 2014
Berichtgeving aan PS 7 januari 2014	Stand van zaken wijzigingsplan verdiepte ligging Vaesrade Buitenring Parkstad Limburg tot 1 december 2013, brief van GS d.d. 7 januari 2014
Berichtgeving aan PS 4 februari 2014	Stand van zaken BPL, brief van GS d.d. 4 februari 2014
Berichtgeving aan PS 18 maart 2014	Stand van zaken planning BPL (toezegging 1507), brief van GS d.d. 18 maart 2014
Berichtgeving aan PS	Tweede verzoek om gedeeltelijke opheffing schorsing BPL, brief van GS d.d. 3

Besluiten / documenten	Randvoorwaarde / uitgangspunt voor de uitvoering BPL
3 april 2014	april 2014
Berichtgeving aan PS 8 april 2014	Voortgangsrapportage BPL 4 ^e kwartaal 2013, brief van GS d.d. 8 april 2014
Berichtgeving aan PS 22 april 2014	Tweede verzoek om gedeeltelijke opheffing schorsing BPL, brief van GS d.d. 22 april 2014
Berichtgeving aan PS 8 juli 2014	Buitenring Parkstad Limburg, voortgang, brief van GS d.d. 8 juli 2014
Berichtgeving aan PS 9 juli 2014	Buitenring Parkstad Limburg, toezending reactie GS aan Raad van State n.a.v. uitspraak Hof van Justitie van 15-5-2014 inzake prejudiciële vragen, brief GS van 9 juli 2014
Berichtgeving aan PS 10 juli 2014	Buitenring Parkstad Limburg, Verdiepte Ligging Vaesrade, toezending verweerschrift aan de Raad van State en verzoek behandeling beroep te voegen met lopende beroepsprocedure inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg 2012, brief GS van 10 juli 2014

Provincie Limburg	PS
DOCnr.	
Ingek.	17 OKT. 2014
CASnr.	
ID.	

provincie limburg



Informierend stuk van de Controlecommissie

1. Onderwerp

Globale toets Voortgangsrapportage Buitenring provincie Limburg 2^e kwartaal 2014 (VGR kw 2 2014) aan Regeling Grote Projecten 2013 (RGP 2013).

2. Inleiding/aanleiding incl. beoogd resultaat

De Controlecommissie heeft de door Gedeputeerde Staten (GS) opgestelde VGR kw 2 2014 getoetst aan de RGP 2013 en de geformuleerde uitgangspunten in de Nadere Uitwerking van de RGP 2013. Hierbij zijn ook de aanbevelingen van de Controlecommissie bij eerdere kwartaalrapportages meegenomen.

Bevindingen Controlecommissie (overall gezien)

VGR kw2 2014 brengt de belangrijkste wijzigingen ten opzichte van de Basisrapportage en daaropvolgende kwartaalrapportages tot en met kw2 2014 in beeld.

De meest relevante constatering in de rapportage blijft dat het project nog vele onzekerheden kent en de financiële ruimte voor het opvangen van onverwachte risico's binnen het project minimaal is, onder andere vanwege het ontbreken van zicht op mogelijke gevolgen van de uitspraak door de Raad van State in de bodemprocedure.

De Controlecommissie heeft eerder haar waardering uitgesproken voor het samenvattende schema (pagina 5 t/m 12), maar constateert dat in de VGR kw2 2014 het kleurgebruik niet consistent is. In de vorige rapportage VGR kw1 2014 was de kleurcodering voor sommige onderdelen (onderstaand nader toegelicht) namelijk anders dan nu het geval is. Deze tabel heeft hierdoor beperkte meerwaarde.

Naast de verschillende kleurcodering is de indeling op onderdelen gewijzigd, waardoor het vergelijken met eerdere kwartaalrapportages lastig te maken is.

Ofschoon de verstrekte informatie (los van het samenvattende schema) voldoet aan de criteria die vanuit de RGP 2013 aan de kwartaalrapportage worden gesteld, heeft een actueel samenvattend schema wel degelijk een functie (handzaam, overzichtelijk beeld).

Bevindingen Controlecommissie (paginagewijs)

Pagina 3

Bij de verklaring van de kleur rood is de volgende passage opgenomen: *'deze effecten moeten inzichtelijk worden gemaakt en er dienen maatregelen genomen te worden om (zo goed mogelijk) binnen de randvoorwaarden van uw Staten te blijven'*.

De Controlecommissie wijst u op uw verantwoordelijkheid om Provinciale Staten zo spoedig mogelijk te informeren, ook buiten de afgesproken voortgangsrapportages om, als u buiten de door PS aangegeven randvoorwaarden treedt (actieve informatieplicht).

Pagina 7

Activiteit 1f (Issues binnen de gemeente Kerkrade) is voor het eerst in de kwartaalrapportage in deze vorm opgenomen. Het is daarom vreemd dat voor Q1 2014 een kleurcodering hiervoor is aangegeven.



2014/57575

GRIF

17-10-2014

5-1-2015

Activiteit 1g (Zitting/uitspraak Raad van State Inpassingsplan 2012 BPL) had in Q1 2014 de kleurcodering 'rood' en is nu als 'geel' voor datzelfde kwartaal gemarkeerd. Wat is de juiste kleur voor Q1 2014?

Activiteit 1h (Behandeling/uitspraak Raad van Staten wijziging PIP 'verdiepte ligging Vaesrade') had in Q1 2014 de kleurcodering 'groen' en is nu als 'geel' voor datzelfde kwartaal gemarkeerd. Wat is de juiste kleur voor Q1 2014?

Pagina 8

Activiteit 3a (Onderdelen: 'Realisatie wegvak 14', 'Realisatie wegvakken 6 t/m 14', Realisatie wegvakken 1 t/m 3a') is voor het eerst in de kwartaalrapportage in deze vorm opgenomen. Het is daarom vreemd dat voor Q1 2014 een kleurcodering hiervoor is aangegeven.

Pagina 9

Activiteit 4a (Minnelijke verwerving) had in Q1 2014 de kleurcodering 'rood' en is nu als 'geel' voor datzelfde kwartaal gemarkeerd. Wat is de juiste kleur voor Q1 2014?

Activiteit 4b (Onteigeningsprocedure) had in Q1 2014 de kleurcodering 'groen' en is nu als 'geel' voor datzelfde kwartaal gemarkeerd. Wat is de juiste kleur voor Q1 2014?

Activiteit 5 (ProRail) had in Q1 2014 de kleurcodering 'groen' en is nu als 'geel' voor datzelfde kwartaal gemarkeerd. Wat is de juiste kleur voor Q1 2014?

Pagina 10

Activiteit 6 (Gasunie) had in Q1 2014 de kleurcodering 'groen' en is nu als 'geel' voor datzelfde kwartaal gemarkeerd. Wat is de juiste kleur voor Q1 2014?

Activiteit 6 (Riolering wegvak 14) is voor het eerst in de kwartaalrapportage in deze vorm opgenomen. Het is daarom vreemd dat voor Q1 2014 een kleurcodering hiervoor is aangegeven.

Activiteit 6 (Watertransportleiding) is voor het eerst in de kwartaalrapportage in deze vorm opgenomen. Het is daarom vreemd dat voor Q1 2014 een kleurcodering hiervoor is aangegeven.

Activiteit 8 (Bewegwijzering) had in Q1 2014 de kleurcodering 'groen' en is nu als 'geel' voor datzelfde kwartaal gemarkeerd. Wat is de juiste kleur voor Q1 2014?

Activiteit 10 (Planschade en nadeelcompensatie) heeft geen kleurcodering.

Pagina 11

Activiteit 11 (Project Onvoorzien) heeft geen kleurcodering.

Activiteit 13 (Aanpassing N274) was niet in Q1 2014 opgenomen. Het is daarom vreemd dat voor Q1 2014 een kleurcodering hiervoor is aangegeven.

Activiteit 14 (Organisatie) had in Q1 2014 de kleurcodering 'groen' en is nu als 'geel' voor datzelfde kwartaal gemarkeerd. Wat is de juiste kleur voor Q1 2014?

Pagina 12

Activiteit 15 (Rijksbijdrage aansluiting Nuth) had in Q1 2014 de kleurcodering 'geel' en is nu als 'rood' voor datzelfde kwartaal gemarkeerd. Wat is de juiste kleur voor Q1 2014?

Pagina 16

Er is een opsomming gegeven van de budgetposten die wijzigen. Deze opsomming is niet volledig zoals af te leiden is uit de tabel op pagina 18, zie bijvoorbeeld aanpassing N274, kwaliteitsimpuls natuur, Prorail, Archeologie e.d.

Pagina 17

De navolgende zin is opgenomen: *'er vier budgetposten, 'Kabels & leidingen', 'Stikstofmaatregelen', 'Planschade en nadeelcompensatie' en 'Indexering' zijn, waarvan de ramingen neerwaarts kunnen worden bijgesteld.*

In de tabel op pagina 18 is de budgetpost 'Planschade en nadeelcompensatie' echter hoger in het scenario Juni 2014 dan in het Scenario A juni 2013.

Pagina 18 en 20

Bij de tabellen op pagina 18 en 20 ontbreekt een toelichting in de zin dat de tabel op pagina 18 de beschrijving geeft zonder beheersmaatregelen en de tabel op pagina 20 met beheersmaatregelen.

Pagina 21

Aangekondigd wordt dat jaarlijks een rechtmatigheidsonderzoek zal plaatsvinden.

De resultaten hiervan dienen te worden gemeld in toekomstige kwartaalrapportages.

De tabel Grondverwerving, onderdeel Aantal dossiers (incl. gebruikers) is niet compleet: er ontbreekt informatie na 1 juli 2013.

Hoofdstuk 9 is onduidelijk qua opbouw; er komen onderstreepte kopjes in voor, vetgedrukte kopjes en cursieve kopjes. De onderlinge samenhang tussen de gepresenteerde informatie is hierdoor niet duidelijk.

Pagina 23

De zin: *'Wij zullen in overleg treden met de Minister'* suggereert dat hiertoe nog actie ondernomen moet worden. De BTW-problematiek is echter al langere tijd bekend en aangenomen mag worden dat hiertoe reeds actie is ondernomen richting de Minister.

Pagina 24, 25, 26

Bij de toetsing van de vorige kwartaalrapportage (Q1 2014) heeft de Controlecommissie een aantal overwegingen meegegeven ten aanzien van de SROI-informatie. Onduidelijk is wat met deze overwegingen is gebeurd.

Om deze reden zijn deze hier nogmaals ingevoegd:

Voor een beter beeld is het aan te bevelen handig om zowel de inzet voor SROI (bedrag in €) in de aangegeven verslagperiode op te nemen, als het opnemen van het totaalbedrag dat vanaf de start van de werkzaamheden tot en met de einddatum kwartaalrapportage aan SROI is ingezet.

Mogelijk zou ook aangegeven kunnen worden hoeveel % van de afgesproken inzet voor SROI vanaf de start van de werkzaamheden tot en met de einddatum kwartaalrapportage is behaald. In opvolgende kwartaalrapportages zou dit, gelet op de afgesproken waarde hiervoor, een stijgende lijn moeten vertonen tot minimaal de afgesproken waarde van 7,5 % van het vaste loonkostenaandeel.'

Pagina 29

Uit de gegevens uit de tabel kan worden geconstateerd wordt dat risico 1.63 en 6.27 zijn gestegen. Risico 6.54, 1.17, 5.21 en 6.45 vertonen een daling.

Dit is tegenstrijdig met de tekst onderaan de tabel: 'dalingen op een aantal operationele risico's 5.21 en 1.17 na'.

Reactie van Controlecommissie naar GS

De Controlecommissie heeft GS gevraagd om binnen een termijn van 3 weken een aangepaste overzichtstabel (zie pagina 5 t/m 12 in VGR kw2 2014) met juiste kleurcodering aan te leveren. Bij de toetsing van de vorige kwartaalrapportage (Q1 2014) heeft de Controlecommissie een aantal overwegingen meegegeven ten aanzien van de SROI-informatie. Onduidelijk is wat met deze overwegingen is gebeurd. Om deze reden zijn GS hier nogmaals op geattendeerd. Verder is GS gevraagd om de aangeduide passages op de verschillende pagina's te verduidelijken in de eerstvolgende kwartaalrapportage.

3. Bevoegdheid

Het project Buitenring Parkstad Limburg (BPL) is door Provinciale Staten (PS) op 18 december 2009 aangewezen als Groot Project. Het project valt daarmee onder de Regeling Grote Projecten 2013 (RGP) die op 17 mei 2013 door PS laatstelijk is gewijzigd (in werking getreden op 27 mei 2013). De Controlecommissie is namens PS belast met de uitvoering van deze regeling. Tevens is het document 'Nadere Uitwerking van de Regeling Grote projecten' door de Controlecommissie op 26 september 2013 vastgesteld en ter kennisname aangeboden aan PS.

De Controlecommissie ziet toe op de juiste toepassing van de RGP 2013, toetst de door Gedeputeerde Staten opgestelde Voortgangsrapportages aan de RGP 2013 en de geformuleerde uitgangspunten in de Nadere Uitwerking en legt haar bevindingen vast in een advies (RGP: artikel 7, lid 2).

4. Risico's

In VGR kw2 2014 is vermeld dat de gewogen waarde van de risico's met 12,322 miljoen € (mediaan) onder de gewogen waarde van de risico's ligt zoals deze ingeschat zijn bij de PS-besluitvorming van 27 juni 2013, zijnde 'rond de €17,5 miljoen'.

De meest relevante constatering in de kwartaalrapportage blijft dat het project nog vele onzekerheden kent en de financiële ruimte voor het opvangen van onverwachte risico's binnen het project minimaal is, onder andere vanwege het ontbreken van zicht op mogelijke gevolgen van de uitspraak door de Raad van State in de lopende beroepsprocedure tegen het Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg 2012.

5. Periodieke informatie/sturingsinformatie

☐ **Via Jaarstukken en Begroting**

- ☐ Paragraaf Projecten
- ☐ Paragraaf Financieringen
- ☐ Paragraaf Verbonden Partijen
- ☐ Paragraaf Bedrijfsvoering
- ☐ Programmaverantwoording

X Voortgangsrapportages Regeling Grote Projecten

6. Relatie met Programmabegroting – financiële aspecten

Niet van toepassing.

7. Meegezonden bijlagen

Geen.



2014/67206

25-11-2014

GRIF

11-2-2015

Provinciale Staten
van Limburg

Provincie Limburg	PS
DOCnr.	
Ingek.	25 NOV. 2014
CASnr.	
ID.	

Cluster WEGA
Faxnummer
Ons kenmerk 2014/65304
Bijlage(n) 1

Behandeld M.A.J. Michon-Dütz
Doorkiesnummer 06 54 29 30 15
Uw kenmerk Maj.dutz@prvlimburg.nl
Maastricht 25 november 2014

VERZONDEN 25 NOV. 2014

Onderwerp

Aangepaste overzichtstabel Q2-2014 Voortgangsrapportage Buitenring Parkstad Limburg 2de kwartaal 2014

Geachte Staten,

Conform verzoek ontvangt u hierbij de Aangepaste overzichtstabel Q2-2014 Voortgangsrapportage Buitenring Parkstad Limburg 2de kwartaal 2014.

Gedeputeerde Staten van Limburg

voorzitter

secretaris

2014/65301

Bezoekadres:
Limburglaan 10
NL-6229 GA Maastricht

Postbus 5700
NL-6202 MA Maastricht
postbus@prvlimburg.nl

Tel + 31 (0)43 389 99 99
Fax + 31 (0)43 361 80 99
www.limburg.nl

IBAN -nummer:
NL08RABO0132575728
BIC-code: RABONL2U

Bereikbaar via:
Lijn 1 (richting De Heeg)



Informerend stuk

1. Onderwerp

Aangepaste overzichtstabel Q2-2014 Voortgangsrapportage Buitenring Parkstad Limburg
2de kwartaal 2014

2. Inleiding/aanleiding incl. beoogd resultaat

Naar aanleiding van de globale toetsing Voortgangsrapportage Buitenring Parkstad Limburg
2de kwartaal 2014 is door Provinciale Staten bij brief van 17 oktober 2014 kenmerk
2014/51585 verzocht om een aangepaste overzichtstabel met juiste kleurcodering aan te
leveren.

Op 8 juli 2014 hebben wij u tussentijds geïnformeerd over de voortgang van het project, omdat
al sinds eind 2013 duidelijk aan het worden is dat de realisatie van de Buitenring Parkstad
Limburg conform Scenario A niet mogelijk was door factoren buiten de directe invloedssfeer
van de Provincie - tijdige beschikbaarheid van (particuliere) gronden, medewerking van de
gemeente Kerkrade, het niet tijdig van kracht worden van de Programmatische aanpak
stikstofdepositie en de naar verwachting verder verlate definitieve uitspraak van de Raad van
State betreffende het PIP 2012-. Het niet direct en volledig kunnen realiseren van Scenario A
leidt tot een extra vertraging in de oplevering van de Buitenring Parkstad Limburg en heeft
gevolgen voor de tijd en mogelijk ook het taakstellend budget. Om de gevolgen voor de
aspecten tijd, geld en kwaliteit inzichtelijk te maken, is een **nieuw** scenario uitgewerkt met als
uitgangspunt dat de realisatie van de totale Buitenring Parkstad Limburg pas start na een
onherroepelijk Inpassingsplan in januari 2015.

Het effect van de vertragingen (incl. inzet risicovoorzieningen) en de doorlichting van de
begroting (peildatum 1 juni 2014) zou zonder nadere maatregelen en actualisatie van de
budgetposten ertoe leiden dat het taakstellende budget van € 441,06 miljoen met
€ 9,5 miljoen zou worden overschreden.

In de Q2 2014 is dit **nieuwe** scenario verwerkt dat ertoe heeft geleid dat de tabel een nieuwe
vorm en opzet heeft gekregen. Dit heeft er eveneens toe geleid dat de afspiegeling naar de
Q1 2014 afwijkend werd aangegeven. Echter om de rapportages consistent te laten zijn is de
kleurcodering aangepast conform de reeds eerder aan u toegezonden Q1 2014-rapportage.
Daar waar er geen kleur is aangegeven betreft het een nieuw item waarbij er geen
afspiegeling is ten opzichte van de Q1 2014-rapportage.

Conform verzoek ontvangt u hierbij een aangepaste overzichtstabel Q2 2014.

3. Bevoegdheid

Provinciale Staten hebben op 29 juni 2012 het Provinciaal Inpassingsplan vastgesteld.
Op 12 oktober 2012 is het Kredietbesluit door Provinciale Staten vastgesteld.

4. Risico's

N.v.t.

5. Periodieke informatie/sturingsinformatie

☐ **Via Jaarstukken en Begroting**

- ☐ Paragraaf Projecten
- ☐ Paragraaf Financieringen
- ☐ Paragraaf Verbonden Partijen
- ☐ Paragraaf Bedrijfsvoering
- ☐ Programmaverantwoording

☒ **Voortgangsrapportages Regeling Grote Projecten**

6. Relatie met Programmabegroting – financiële aspecten

Het project Buitenring Parkstad Limburg heeft haar eigen projectbudget (taakstellend) toegewezen gekregen.

7. Meegezonden bijlagen

- Bijgestelde overzichtstabel Q2-2014

Aangepaste tabel

	Activiteit	Q1 2014	Q2 2014	Status	N.a.v. opmerkingen Controlecommissie 17-10-2014
1	Uitvoering scenario A				
1a	Opheffing schorsing PIP t.b.v. aanleg wegvakken 3 ¹ / _m 5 (Heerlen, Schinnen, Brunssum en Onderbanken) en rotonde Avantis. Het betreft ca. 6 km. Nieuw aan te leggen weg.			Raad van State heeft op 4 september 2013 de schorsing opgeheven. Aanleg wegvakken 3 ¹/_m 5; reïconstructie en ingebruikname rotonde. Aanleg in uitvoering.	
1b	Opheffing schorsing PIP t.b.v. aanleg wegvak 6.			Gezien de beperkte beschikbaarheid van gronden particulieren is geen verzoek ingediend. Wij hebben een scenario ontwikkeld waarbij de wegvakken 3b ¹/_m 14 worden opgeleverd in oktober 2017 en de wegvakken 1 ¹/_m 3a medio 2020. Het effect van de vertragingen (incl. inzet risicovoorzieningen) en de doorlichting van de begroting (peildatum 1 juni 2014) leiden zonder aanvullende maatregelen tot een overschrijding van het taakstellend budget (€ 441,06 miljoen) met € 9,5 miljoen. Vertragingskosten en aanpassingen van de projectbegroting (samen € 9,5 mln.) worden gecompenseerd door o.a. technische optimalisaties en een geactualiseerde beoordeling restwaarde additioneel aangekochte percelen (samen € 11,2 mln.).	
1c	Opheffing schorsing PIP t.b.v. aanleg wegvakken 10 en 11.			Gemeenteraad Kerkrade heeft niet ingestemd met de aanleg van de wegvakken 10 en 11 (okt. 2013). Wij hebben een scenario ontwikkeld waarbij de wegvakken 3b ¹/_m 14 worden opgeleverd in oktober 2017 en de wegvakken 1 ¹/_m 3a medio 2020. Het effect van de vertragingen (incl. inzet risicovoorzieningen) en de doorlichting van de begroting	

	Activiteit	Q1 2014	Q2 2014	Status	N.a.v. opmerkingen Controlecommissie 17-10-2014
				(peildatum 1 juni 2014) leiden zonder aanvullende maatregelen tot een overschrijding van het taakstellend budget (€ 441,06 miljoen) met € 9,5 miljoen. Verdragingskosten en aanpassingen van de projectbegroting (samen € 9,5 mln.) worden gecompenseerd door o.a. technische optimalisaties en een geactualiseerde beoordeling restwaarde additioneel aangekochte percelen (samen € 11,2 mln.).	
1d	Opheffing schorsing wegvak 14.			Raad van State heeft op 3 juni 2014 schorsing opgeheven. De aanleg wegvak 14 (Avantis tot Hamstraat) zal starten in het 3e kwartaal van 2014. De oplevering is voorzien in oktober 2015. Aanleg in uitvoering. EFRO-subsidie voor 75% veiliggesteld.	
1e	Opheffing schorsing alle wegvakken behalve die in de Natura 2000 gebieden (7 en 8).			Er is geen verzoek ingediend bij de Raad van State voor het opheffen van de schorsing aangezien niet alle gronden in eigendom zijn van de provincie, de gemeente Kerkrade geen medewerking verleend aan de realisatie van de wegvakken 10, 11, 12 en 13 gelegen binnen de gemeente Kerkrade en de Programmatische aanpak stikstofdepositie niet op 1 januari 2014 van kracht is geworden Wij hebben een scenario ontwikkeld waarbij de wegvakken 3b ¹/_m 14 worden opgeleverd in oktober 2017 en de wegvakken 1 ¹/_m 3a	

	Activiteit	Q1 2014	Q2 2014	Status	N.a.v. opmerkingen Controlecommissie 17-10-2014
				medio 2020. Het effect van de vertragingen (incl. inzet risicovoorzieningen) en de doorlichting van de begroting (peildatum 1 juni 2014) leiden zonder aanvullende maatregelen tot een overschrijding van het taakstellend budget (€ 441,06 miljoen) met € 9,5 miljoen. Vertragingskosten en aanpassingen van de projectbegroting (samen € 9,5 mln.) worden gecompenseerd door o.a. technische optimalisaties en een geactualiseerde beoordeling restwaarde additioneel aangekochte percelen (samen € 11,2 mln.).	
1f	Issues binnen de gemeente Kerkrade			De overleggen met de gemeente Kerkrade verlopen zeer moeizaam over de goedkeuring van het technisch ontwerp van de weg binnen de grenzen van Kerkrade, het toekomstig beheer en onderhoud, de hoogte van de vergoeding voor over te dragen gronden (natuur en tracé, zowel van Gemeente Kerkrade als particulieren), de aanleg van nieuwe natuur (incl. Vauputsdal en Anstelerbeekvallei) en het oplossen van knelpunten op het onderliggend wegennet. Een zgn. Masterplan Buitenring wordt momenteel opgesteld om te komen tot een uitvoeringsplanning met bijbehorende prioriteiten.	Dit betreft een nieuw item en derhalve geen kleurcodering voor de Q1.
1g	Zitting/uitspraak Raad van State Inpassingsplan 2012 BPL			De zitting over het Inpassingsplan is verschoven naar het 4e kwartaal van 2014. De uitspraak wordt verwacht in januari 2015: Uitspraak Europese Hof van Justitie casus Verbreding A2 Den Bosch – Eindhoven bekend. Reactie i.r.t. BPL afgegeven (20140627). Wij hebben een scenario ontwikkeld waarbij de wegvakken 3b ¹ / _m 14 worden opgeleverd in oktober 2017 en de wegvakken 1 ¹ / _m 3a	Correctie Q1. In de Q2 2014 is het nieuwe scenario verwerkt.

	Activiteit	Q1 2014	Q2 2014	Status	N.a.v. opmerkingen Controlecommissie 17-10-2014
				medio 2020. Het effect van de vertragingen (incl. inzet risicovoorzieningen) en de doorlichting van de begroting (peildatum 1 juni 2014) leiden zonder aanvullende maatregelen tot een overschrijding van het taakstellend budget (€ 441,06 miljoen) met € 9,5 miljoen. Vertragingskosten en aanpassingen van de projectbegroting (samen € 9,5 miljoen.) worden gecompenseerd door o.a. technische optimalisaties en een geactualiseerde beoordeling restwaarde additioneel aangekochte percelen (samen € 11,2 mln.). Een exacte opleveringsdatum is sterk afhankelijk van de uitspraak door de Raad van State en de hierop aan te passen uitvoeringsplanning van de aannemer. Wij willen uw Staten informeren over het feit dat de opleveringsdatum wijzigt en over de mogelijk in te zetten beheersmaatregelen om binnen de taakstelling van het aspect geld te blijven (huidige stand van zaken). Na de uitspraak over het Inpassingsplan zullen wij uw Staten een integraal beeld geven van de consequenties voor de aspecten tijd, geld en kwaliteit.	
1h	Behandeling/uitspraak Raad van State wijziging PIP 'Verdiepte ligging Vaesrade'			De ter inzage legging heeft plaats gevonden van 24 april 2014 tot en met 4 juni 2014. Er is 1 beroep ingediend. Het verweerschrift wordt in juli 2014 ingediend.	Correctie Q1. In de Q2 2014 is het nieuwe scenario verwerkt.

	Activiteit	Q1 2014	Q2 2014	Status	N.a.v. opmerkingen Controlecommissie 17-10-2014
2	(Taakstellend) budget				
	Uitgaven			<u>Uitgaven 2^o kwartaal 2014:</u> € 6.960.218,75 <u>Afwijkingen gestelde kaders:</u> Geen. <u>Bijzonderheden:</u> Taakstellend budget staat onder druk t.g.v. uitlopende planning. Een belangrijke beheersmaatregel is dat het taakstellende budget actief wordt bewaakt en indien noodzakelijk wordt herijkt Wij hebben een scenario ontwikkeld waarbij de wegvakken 3b 1/1m 14 worden opgeleverd in oktober 2017 en de wegvakken 1 1/1m 3a medio 2020. Het effect van de vertragingen (incl. inzet risicovoorzieningen) en de doorlichting van de begroting (peildatum 1 juni 2014) leiden zonder aanvullende maatregelen tot een overschrijding van het taakstellend budget (€ 441,06 miljoen) met € 9,5 miljoen. Vertragingskosten en aanpassingen van de projectbegroting (samen € 9,5 mln.) worden gecompenseerd door o.a. technische optimalisaties en een geactualiseerde beoordeling restwaarde additioneel aangekochte percelen (samen € 11,2 mln.).	
3	Contract MNO Vervat NL BV				
3a	Werkzaamheden				
	Realisatie wegvakken 3b 1/1m 5			In uitvoering. - De voorbereidende werkzaamheden zijn in oktober 2013 gestart. - Eind februari 2014 is het grondwerk voor deze wegvakken	In de Q2 2014 is een combinatie gezocht tussen voorbereiding en uitvoering. Zie Q1

	Activiteit	Q1 2014	Q2 2014	Status	N.a.v. opmerkingen Controlecommissie 17-10-2014
				gestart. De reconstructie van de rotonde Avantis start in de tweede helft van 2014.	onder 1 en 3.
	Realisatie wegvak 14A (tussen Hamstraat en Rtonde Avantis)			In uitvoering.	RvSt heeft ingestemd met realisatie. Zie Q1 onder 1.
	Realisatie wegvakken 6 t/m 14 (Hamstraat-Calbertsweg)			Gezien de beperkte beschikbaarheid van gronden particulieren, beperkte medewerking Kerkrade en niet van kracht worden PAS is planning conform scenario A niet meer haalbaar. Een scenario ontwikkeld waarbij de wegvakken 3b t/m 14 worden opgeleverd in oktober 2017.	Het betreft een nadere uitsplitsing van 'alle wegvakken' met uitzondering van de wegvakken in de Natura 2000 gebieden. Zie Q1 onder 1.
	Realisatie wegvakken 1 t/m 3a			Naar verwachting zullen (particuliere) grondeigenaren in cassatie gaan. Zie ook 5c. Een scenario ontwikkeld waarbij de wegvakken 1 t/m 3a medio 2020 worden opgeleverd.	Het betreft een nadere uitsplitsing van 'alle wegvakken' met uitzondering van de wegvakken in de Natura 2000 gebieden Zie Q1 onder 1.
3b	Social Return On Investment (SROI)			<u>Uitgaven SROI (cumulatief):</u> € 709.612,62 (medewerkers, stagiaires, opleidingen); <u>Ureninzet SROI (cumulatief):</u> 22.911,5 uur Conform contract 7,5% van de vaste loonkosten bestanddeel te verlonen aan natuurlijke personen; - Loonkosten (incl. onderaanneming) is ca. 25% (= ca. € 2,53	

	Activiteit	Q1 2014	Q2 2014	Status	N.a.v. opmerkingen Controlecommissie 17-10-2014
				mln.)	
4	Grondverwerving				
4a	Minnelijke verwerving			De onderhandelingen met particulieren verloopt moeizaam waardoor de grote onzekerheid bestaat over de tijdige beschikbaarheid van de gronden binnen de uitvoering van het werk. Als beheersmaatregel zal continue afstemming plaats vinden tussen MNO vervat en de Provincie Limburg over de beschikbaarheid van individuele percelen en de realisatie van het werk. De uitvoeringsplanning zal binnen de contractuele afspraken zo goed als mogelijk worden afgestemd .	Correctie Q1. In de Q2 2014 is het nieuwe scenario verwerkt.
4b	Onteigeningsprocedures			Bij een beperkt aantal dossier is de verwachting dat een onteigeningsprocedure moet worden doorlopen In het nieuw e scenario is hier rekening mee gehouden. Risico: • gerechtelijke onteigeningsprocedure kan niet starten direct na uitspraak RvSt; na onteigeningsprocedure toch cassatieprocedure.	Correctie Q1. In de Q2 2014 is het nieuwe scenario verwerkt.
4c	Cassatieprocedures			In de wegvakken 1 tot en met 3a (aansluiting BPL bij Nuth tot en met de kruising met de Rozenstraat in Nuth) is de verwachting dat ook een cassatieprocedure moet worden doorlopen. In het nieuwe scenario is rekening gehouden met deze doorlooptijd. Start van de uitvoeringswerkzaamheden is gepland na de afronding van deze procedure.	

	Activiteit	Q1 2014	Q2 2014	Status	N.a.v. opmerkingen Controlecommissie 17-10-2014
5	ProRail				
				De aanbestedingsprocedure voor de kunstwerken is doorlopen en gegund aan Besix/MNO/Rasenberg. Het betreft de kruisingen van de Buitenring met de spoorlijn Heerlen – Sittard en de spoorlijn Heerlen - Herzogenrath .	Correctie Q1. In de Q2 2014 is het nieuwe scenario verwerkt.
6	Kabels & Leidingen				
	Gasunie			Drietal leidingen moet in het voorjaar van 2015 worden verlegd (Landgraaf).	Correctie Q1. In de Q2 2014 is het nieuwe scenario verwerkt.
	Riolering wegvak 14			Aanpassing gemeentelijke riolering in wegvak 14b zijn met gemeente Kerkrade besproken en akkoord bevonden.	Dit betreft een nieuw item en derhalve geen kleurcodering voor de Q1.
	Watertransportleiding N276			Overleg met WML over watertransportleiding langs N276 is afgerond. De Nadeelcompensatieregeling Kabels en leidingen (NKL regeling) is van toepassing.	Dit betreft een nieuw item en derhalve geen kleurcodering voor de Q1.
7	Landschappelijke inpassing				
	Natuurcompensatie algemeen			Merendeel van de natuurcompensatiegebieden zijn ingericht en opgeleverd.	
	Natuurcompensatie Kerkrade			Overleg over natuurcompensatie verloopt in Kerkrade moeizaam. Inrichting natuurcompensatie-gebieden vooralsnog 'on hold' .	
8	Bewegwijzering				
				Nader onderzoek naar de kosten voor bewegwijzering en verlichting is opgestart (Coördinatie bij MNO Vervat NL). Uitkomsten onderzoek worden eind 2014 verwacht.	Correctie Q1. In de Q2 2014 is het nieuwe scenario verwerkt.

	Activiteit	Q1 2014	Q2 2014	Status	N.a.v. opmerkingen Controlecommissie 17-10-2014
9	Archeologie				
	Wegvakken 3 t/m 5			In juni zijn voorbereidingen getroffen voor het vervolgonderzoek van de Neanderthaler- vindplaats in het verdiepte tracé tussen de Allée en de Brunssummerweg. De opgraving staat gepland voor eind juli/begin augustus 2014 In wegvak 14 wordt in de periode juli/augustus 2014 gestart meteen nieuw onderzoek naar mogelijke vindplaatsen.	
10	Planschade en nadeelcompensatie				
				Planschade is aan de orde na een onherroepelijk PIP. Nadeelcompensatie speelt wel in verband met de start van de wegvakken 3 tot en met 5 en rotonde Avantis. Nadeelcompensatie wordt bepaald op basis van de provinciale Nadeelcompensatie-verordening. De raming voor nadeelcompensatie is op basis van kengetallen vastgesteld. Een meer concrete raming kan worden opgesteld als de uitvoeringsplanning voor het totale werk is uitgekristalliseerd.	Correctie Q1 en Q2.
11	Project Onvoorzien				
	Gevalideerde risico's			De risico's die werden opgenomen wogen ultimo Q1-2014 € 10,5 miljoen. In Q2-2014 wegen de risico's € 12,3 miljoen.	Correctie Q1 en Q2.
12	Kwaliteitsimpuls				
	Renaturering Rode Beek			In juni 2014 zijn de werkzaamheden gestart.	
	Inrichting landbouwgronden			Geen bijzonderheden.	
	Ecoduct Tevenerheide			Geen bijzonderheden.	
13	Aanpassing N274				
	Ramingen			Huidige raming ligt hoger dan in scenario A. In het nieuwe-scenario is echter rekening gehouden met deze raming.	Dit betreft een nieuw item en derhalve geen kleurcodering voor de Q1.

	Activiteit	Q1 2014	Q2 2014	Status	N.a.v. opmerkingen Controlecommissie 17-10-2014
14	Organisatie				
	Inzet personeel			Er zijn afspraken gemaakt over de bemensing van het project BPL.	Correctie Q1.
15	Dekking				
15a	Rijksbijdrage aansluiting Nuth			Sinds najaar 2008 lopen onderhandelingen met het Rijk over de financiering van de aansluiting Nuth. Door het Rijk is destijds aangegeven dat het Rijk geen capaciteit beschikbaar heeft om de aansluiting op de A76 bij Nuth zelf te realiseren. De Provincie heeft aangeboden voor een afkoopsom van € 63,5 miljoen het project van het Rijk voor eigen risico, over te nemen. Het Rijk heeft hiermee ingestemd (zie Bereikbaarheidsconvenant van juni 2010). In mei 2014 heeft het Ministerie van I&M (ambtelijk) aangegeven dat de bijdrage van € 63,5 miljoen, inclusief eventueel te compenseren BTW is. Omdat het Rijk zich nu op het standpunt stelt dat de € 63,5 miljoen inclusief de terugvorderbare BTW is en niet zoals wij verwachten exclusief terugvorderbare BTW, dreigt er een dekkingstekort van maximaal € 7,5 miljoen.	Correctie Q1.
15b	EFRO-subsidie wegvak 14			Voor de aanleg van wegvak 14, aansluiting rotonde Avantis t/m Hamstraat (tot aan de Calbertsweg) is een EFRO-subsidie, van maximaal € 4,9 miljoen toegezegd. Het wegvak moet wel op 31 december 2015 zijn gerealiseerd én afgerekend. Nu het tweede verzoek om gedeeltelijke opheffing van de schorsing is toegewezen is een groot deel van de subsidie veilig gesteld. Mogelijk kan niet het gehele wegvak worden aangelegd, dit is afhankelijk van het moment van de uitspraak van de RvSt inzake het PIP2012.	
15c	Bijdrage regio Parkstad			<u>Gebiedsontwikkeling:</u> Er zijn tot nu toe weinig tot geen initiatieven vanuit Parkstad om hierin actief te opereren. De aandacht is nu gevestigd op	

	Activiteit	Q1 2014	Q2 2014	Status	N.a.v. opmerkingen Controlecommissie 17-10-2014
				verduurzaming en een verzorgingsplaats ter hoogte van Nuth. Het idee is ontstaan om opbrengsten uit ruimtelijke ontwikkelingen door derden, die ontstaan als gevolg van de aanleg van de Buitenring (NWW), in te zetten voor de dekking.	
				<u>Werk met werk:</u> Onderzocht wordt in hoeverre financieel voordeel kan worden behaald bij het aanbesteden van gemeentelijke werken in de directe omgeving van de Buitenring. Dit geldt bijvoorbeeld voor het vervangen van de riolering in de Hommerterweg. Weinig tot geen initiatieven voor werk met werk.	
				<u>Resultaatsverplichting:</u> Parkstad heeft hieraan voldaan.	



Statencommissie
Controlecommissie



2014/70782

GRIF

9-12-2014

25-2-2015

Aan de voorzitter van de Statencommissie
Ruimte, Infrastructuur en Financiën (RIF)

provincie Limburg	PS
1000	
Ingek.	- 9 DEC. 2014
CASnr.	
ID.	

Griffie

Ons kenmerk 2014/68421

Uw kenmerk Geen

Bijlage(n) Geen

Behandeld

Telefoon 043 (389) 8807

Fax 043 (389) 8833

Email jed.de.kreij@prvlimburg.nl

Maastricht

Verzonden

VERZONDEN 09 DEC. 2014

Onderwerp

Voorgenomen proces Controlecommissie aangaande de globale toetsing door de Controlecommissie van de Voortgangsrapportage Buitenring provincie Limburg 2e en 3e kwartaal 2014 aan de Regeling Grote Projecten 2013

Geachte voorzitter, beste Mart,

In de Controlecommissie van 27 november 2014 is geconstateerd dat de Voortgangsrapportage Buitenring provincie Limburg 2e en 3e kwartaal 2014 op de agenda staan voor bespreking in de Statencommissie RIF van 9 januari 2015.

De voortgangsrapportage 2e kwartaal is reeds door de Controlecommissie getoetst en haar bevindingen zijn verwoord in het Informerend stuk van de Controlecommissie d.d. 16-10-2014 met kenmerk 2014-57575.

Aangezien er geen Controlecommissie meer gepland staat voorafgaand aan de vergadering van RIF van 9 januari 2014, heeft de Controlecommissie besloten om haar advies aangaande de nog te verschijnen Voortgangsrapportage Buitenring provincie Limburg 3e kwartaal 2014, in een schriftelijke ronde af te stemmen zodat dit tijdig beschikbaar is om te kunnen betrekken bij de bespreking van de betreffende stukken in de Statencommissie RIF van 9 januari aanstaande.

Voorzitter Controlecommissie



J.J.G. Bosch

Bezoekadres:
Limburglaan 10
NL-6229 GA Maastricht

Postbus 5700
NL-6202 MA Maastricht
postbus@prvlimburg.nl

Tel + 31 (0)43 389 99 99
Fax + 31 (0)43 361 80 99
www.limburg.nl

IBAN-nummer:
NL08RABO0132575728
BIC-code: RABONL2U

Bereikbaar via:
Lijn 1 (richting De Heeg)
Lijn 3 (richting Heugem)



2014/71614

11-12-2014

GRIF

27-2-2015

provincie limburg



Provinciale Staten

Provincie Limburg	PS
DOCnr.	
Ingek.	11 DEC. 2014
CASnr.	
ID.	

Cluster WEGA
Faxnummer
Ons kenmerk 2014/67465
Bijlage(n) 1

Behandeld M.A.J. Michon-Dütz
Doorkiesnummer 06 54 29 30 15
Uw kenmerk Maj.dutz@prvlimburg.nl
Maastricht 2 december 2014

VERZONDEN 11 DEC. 2014

OnderwerpQ3 2014 Voortgangsrapportage Buitenring Parkstad Limburg 3^{de} kwartaal 2014

Geachte Staten,

Conform afspraak ontvangt u hierbij de Q3 2014 Voortgangsrapportage Buitenring Parkstad Limburg 3^{de} kwartaal 2014 ter kennisname aan.

Uw Staten worden op hoofdlijnen geïnformeerd over wijzigingen en afwijkingen ten opzichte van de informatie die is opgenomen in de basisrapportage (Regeling Grote Projecten 2013). De managementsamenvatting bevat alle informatie die van invloed kunnen zijn op de aspecten tijd, geld, kwaliteit en organisatie. De voorliggende rapportage is gebaseerd op de nieuwe format die gehanteerd wordt voor de Regeling Grote Projecten 2013 en wijkt dus af van de eerdere rapportages.

Gedeputeerde Staten van Limburg

voorzitter

secretaris

2014/67463

Bezoekadres:
Limburglaan 10
NL-6229 GA Maastricht

Postbus 5700
NL-6202 MA Maastricht
postbus@prvlimburg.nl

Tel + 31 (0)43 389 99 99
Fax + 31 (0)43 361 80 99
www.limburg.nl

IBAN -nummer:
NL08RABO0132575728
BIC-code: RABONL2U

Bereikbaar via:
Lijn 1 (richting De Heeg)

VOORTGANGSRAPPORTAGE Q3

Periode: Juli – september 2014

BUITENRING PARKSTAD LIMBURG

IJKDATUM: 01-10-2014

	Naam	Datum	Paraaf
Opgesteld	M. Lucker		
Gecontroleerd	E. Kemperman		
Vrijgegeven	F. Span		

Inhoud

1.	Managementsamenvatting	3
2.	De ontwikkelingen van de doelstelling(en) t.o.v. de basisrapportage art. 2.2, lid a)	17
3.	Beschrijving van verandering in de reikwijdte van het project (art. 2.2, lid b)	17
4.	Beschrijving van verandering in de besluitvorming en de betrokkenheid van PS (art. 2.2, lid c)	17
5.	Ontwikkeling in de planning van het project (art. 2.2, lid d)	18
6.	De ontwikkeling van de financiën van het project (art. 9, lid 1e)	18
7.	Beschrijving van verandering in risico's en risicobeheersing (artikel 2.2, lid f)	21
8.	Beschrijving van veranderingen in projectbeheer en projectbeheersing (artikel 2.2, lid g)	26
9.	Veranderingen in alle overige informatie die het project raakt en waarvan redelijkerwijs kan worden verondersteld dat deze informatie noodzakelijk is voor de uitoefening van de controlerende taak van Provinciale Staten; (art 2.2., lid 1h)	26
10.	Bijlagen	30

1. Managementsamenvatting

Voor u ligt de voortgangsrapportage over de periode van 1 juli 2014 tot en met 30 september 2014. Uw Staten worden op hoofdlijnen geïnformeerd over wijzigingen en afwijkingen ten opzichte van de informatie die is opgenomen in de basisrapportage (Regeling Grote Projecten 2013). De managementsamenvatting bevat alle informatie die van invloed kunnen zijn op de aspecten tijd, geld, kwaliteit en organisatie. De voorliggende rapportage is gebaseerd op de nieuwe format die gehanteerd wordt voor de Regeling Grote Projecten 2013 en wijkt dus af van de eerdere rapportages.

In de onderstaande tabel wordt u geïnformeerd over de voortgang in het 3^{de} kwartaal 2014 over de uitvoering van het **nieuwe** scenario waarover wij uw Staten, bij brief van 8 juli 2014 reeds hebben geïnformeerd. Per activiteit, middels de verschillende kleuren, wordt aangegeven of er eventueel afwijkingen ten opzichte van het scenario zijn te verwachten (risico inschatting) voor wat betreft de planning (tijd), budgettering (geld), kwaliteit en/of organisatie. Daarbij wordt ook de voortgang ten opzichte van de vorige periode gemonitord.

- Groen - er zijn geen risico's ten opzichte van tijd, geld, kwaliteit en/of organisatie;
- Geel - er zijn risico's die invloed kunnen hebben op de aspecten tijd, geld, kwaliteit en/of organisatie. Actief moeten beheersmaatregelen worden ingezet. Indien er niet actief wordt ingegrepen kan het risico daadwerkelijk optreden;
- Rood - het risico is opgetreden met effecten op tijd, geld, kwaliteit en/of organisatie. Deze effecten moeten inzichtelijk worden gemaakt en er dienen maatregelen genomen te worden om (zo goed mogelijk) binnen de randvoorwaarden van uw Staten te blijven.

	Activiteit	Q2 2014	Q3 2014	Status	Stand van zaken
1	Uitvoering scenario A				Het Scenario A is vervangen door een nieuw scenario (worst case scenario). Op 8 juli 2014 zijn uw Staten geïnformeerd over dit nieuwe scenario waarbij de wegvakken 3b 1/4 14 worden opgeleverd in oktober 2017 en de wegvakken 1 1/4 3a medio 2020. Vertragingskosten en aanpassingen van de projectbegroting (samen € 9,5 miljoen) worden gecompenseerd door o.a. technische optimalisaties en een geactualiseerde beoordeling restwaarde additioneel aangekochte percelen (samen € 11,2 miljoen). Wegvakken 1 tot en met 3a, 6 tot en met een deel van 14 liggen niet meer op het kritieke pad. Dit betekent ten opzichte van de Q2 tabel dat onderdeel 1 is aangepast. De onderdelen 1b, 1c, 1d, 1e en 1f zijn komen te vervallen.
1a	Opheffing schorsing PIP t.b.v. aanleg wegvakken 3 1/4 5 (Heerlen, Schinnen, Brunssum en Onderbanken) en rotonde Avantis. Het betreft ca. 6 km. Nieuw aan te leggen weg.	1a		Raad van State heeft op 4 september 2013 de schorsing opgeheven. Aanleg wegvakken 3 1/4 5; reconstructie en ingebruikname rotonde.	Aanleg in uitvoering.
1b	Zitting/uitspraak Raad van State Inpassingsplan 2012 BPL	1g		Raad van State heeft beide beroepsprocedures Inpassingsplan en Wijzigingsplan gevoegd. Formeel heeft de Raad van State kenbaar gemaakt dat de zitting is gepland op 18 december 2014.	Uitgaande van maximaal 6 weken wordt de uitspraak van de Raad van State verwacht op 1 februari 2015.

	Activiteit	Q2 2014	Q3 2014	Status	Stand van zaken
1c	Zitting/uitspraak Raad van State wijziging PIP 'Verdiepte ligging Vaesrade'	1h		Raad van State heeft beide beroepsprocedures Inpassingsplan en Wijzigingsplan gevoegd. Formeel heeft de Raad van State kenbaar gemaakt dat de zitting is gepland op 18 december 2014. De Raad van State heeft de Stichting Advisering Bestuursrechtspraak (StAB) om advies gevraagd ingeschakeld. Op 3 september 2014 heeft de StAB (Stichting Advisering Bestuursrechtspraak) een bezoek gebracht aan het gebied. Tijdens het overleg hebben we ons standpunt goed kunnen toelichten en verduidelijken. De StAB brengt uiterlijk 8 oktober 2014 haar verslag uit. Het Waterschap Roer en Overmaas heeft, op verzoek van de provincie, schriftelijk bevestigd dat het waterbelang in het wijzigingsplan goed is geborgd.	Verweerschrift is in juli 2014 ingediend.

	Activiteit	Q2 2014	Q3 2014	Status	Stand van zaken
2	Uitvoering nieuw scenario (Worst case scenario)				
	Planning (nieuw)			Wij hebben MNO Vervat BV NL opdracht gegeven een overall uitvoeringsplanning op te stellen met als uitgangspunt het nieuwe scenario waarbij de wegvakken 3b 1/14 worden opgeleverd in oktober 2017 en de wegvakken 1 1/14 medio 2020.	Met betrekking tot de overdracht gronden van de gemeente Kerkrade moet er tot een vergelijk worden gekomen. De inzet is minnelijke verwerving om cassatie te voorkomen. <u>Beheersmaatregel:</u> • bestuurlijk overleg GS – GK op 9 oktober 2014; • <u>optimaliseren van de uitvoeringsplanning voor de wegvakken 10 tot en met 14</u> Cassatieprocedures wegvakken 6 1/14: <u>Beheersmaatregel:</u> • maximale inzet op minnelijke verwerving; zie ook onder 5a; Aanpassing procedures t.g.v. optimalisaties & versoeringen:

	Activiteit	Q2 2014	Q3 2014	Status	Stand van zaken																							
	Issues binnen de gemeente Kerkrade	1f		De overleggen met de gemeente Kerkrade leiden nog niet tot resultaat over de goedkeuring van het technisch ontwerp van de weg binnen de grenzen van Kerkrade, het toekomstig beheer en onderhoud, de hoogte van de vergoeding voor over te dragen gronden (natuur en tracé, zowel van Gemeente Kerkrade als particulieren), de aanleg van nieuwe natuur (incl. Vauputsdal en Anstelerbeekvallei) en het oplossen van knelpunten op het onderliggend wegennet.	Er is een knelpuntenoverzicht. Er vindt in het 4 ^{de} kwartaal 2014 bestuurlijk overleg plaats tussen een afvaardiging van GS en het college van B&W van de gemeente Kerkrade.																							
3	(Taakstellend) budget																											
	Uitgaven	2			Scenario "worst case" (juli 2014): <table><tr><th rowspan="2">bedragen * € miljoen.</th><th colspan="2">2014</th><th>Project</th></tr><tr><th>Q3</th><th colspan="2">cumulatief</th></tr><tr><td>Budget</td><td></td><td>30,5</td><td>441,06</td></tr><tr><td>Uitgaven</td><td>8,0</td><td>25,6</td><td>166,74</td></tr><tr><td>Contracten</td><td></td><td></td><td>180,37</td></tr><tr><td>Saldo</td><td></td><td>4,9</td><td>93,95</td></tr></table> *incl. € 3,6 miljoen. Termijnstaten in laatste fase van goedkeuring/betaling <u>Bijzonderheden:</u> Taakstellend budget staat onder druk t.g.v. uitlopende planning. Een belangrijke beheersmaatregel is dat het taakstellende budget actief wordt bewaakt en indien noodzakelijk wordt herijkt.	bedragen * € miljoen.	2014		Project	Q3	cumulatief		Budget		30,5	441,06	Uitgaven	8,0	25,6	166,74	Contracten			180,37	Saldo		4,9	93,95
bedragen * € miljoen.	2014		Project																									
	Q3	cumulatief																										
Budget		30,5	441,06																									
Uitgaven	8,0	25,6	166,74																									
Contracten			180,37																									
Saldo		4,9	93,95																									

	Activiteit	Q2 2014	Q3 2014	Status	Stand van zaken
4	Contract MNO Vervat NL BV				
4a	Werkzaamheden				
	Realisatie wegvakken 3b 1/5				In uitvoering.
	Realisatie wegvak 14A (tussen Hamstraat en Rotonde Avantis)				In uitvoering.
	Realisatie wegvakken 6 1/14 (Hamstraat-Calbertsweg)				Een nieuw scenario is ontwikkeld waarbij de wegvakken 3b 1/14 worden opgeleverd in oktober 2017. Wegvakken zijn niet meer kritisch in de nieuw op te stellen uitvoeringsplanning.
	Realisatie wegvakken 1 1/3a			Naar verwachting zullen (particuliere) grondeigenaren in cassatie gaan. Zie ook 5c	Een nieuw scenario is ontwikkeld waarbij de wegvakken 1 1/3a medio 2020 worden opgeleverd. Wegvakken zijn niet meer kritisch in de nieuw op te stellen uitvoeringsplanning.

	Activiteit	Q2 2014	Q3 2014	Status	Stand van zaken
4b	Social Return On Investment (SROI)				<u>Uitgaven SROI (cumulatief):</u> € 930.297,14 (medewerkers, stagiaires, opleidingen); <u>Ureninzet SROI (cumulatief):</u> 30.521,3 uur Conform contract • 7,5% van de vaste loonkosten bestanddeel te verlonen aan natuurlijke personen; • Loonkosten (incl. onderaanneming) is ca. 25% (= ca. € 2,53 miljoen)
5	Grondverwerving				
5a	Minnelijke verwerving				Op een aantal dossiers lopen de onderhandelingen met particulieren waardoor grote onzekerheid bestaat over de tijdige beschikbaarheid van de gronden binnen de uitvoering van het werk. Als beheersmaatregel zal continue afstemming plaats vinden tussen MNO Vervat NL BV en de Provincie Limburg over de beschikbaarheid van individuele percelen en de realisatie van het werk. De uitvoeringsplanning zal binnen de contractuele afspraken zo goed als mogelijk worden afgestemd.

	Activiteit	Q2 2014	Q3 2014	Status	Stand van zaken
5b	Onteigeningsprocedures				Bij een beperkt aantal dossier is de verwachting dat een onteigeningsprocedure moet worden doorlopen. In het nieuwe scenario is hiermee rekening gehouden. Risico: • gerechtelijke onteigeningsprocedure kan pas starten direct na de uitspraak Raad van State.
5c	Cassatieprocedures				In de wegvakken 1 tot en met 3a (aansluiting BPL bij Nuth tot en met de kruising met de Rozenstraat in Nuth) is de verwachting dat ook een cassatieprocedure moet worden doorlopen. In het nieuwe scenario is rekening gehouden met deze doorlooptijd. Start van de uitvoeringswerkzaamheden is gepland na de afronding van deze procedure.
6	ProRail				
					Vanaf medio december 2014 wordt gestart met de voorbereidingen van KW170. De eerste stroomloos stelling (TVP) is gepland voor medio augustus 2015.
7	Kabels & Leidingen				
	Gasunie				Er heeft overleg plaatsgevonden tussen Gasunie, MNO Vervat NL BV en de Provincie over de verleggingen die in 2015 uitgevoerd moeten worden.
	Riolering				MNO Vervat NL BV heeft de verleggingsplannen voor alle gemeentelijke rioleringen binnen het project in concept uitgewerkt en geprijsd.

	Activiteit	Q2 2014	Q3 2014	Status	Stand van zaken
	Watertransportleiding N276				Overleg met WML over watertransportleiding langs N276 is afgerond. De Nadeelcompensatieregeling Kabels en leidingen (NKL regeling) is van toepassing.
8	Landschappelijke inpassing				
	Natuurcompensatie algemeen				Merendeel van de natuurcompensatiegebieden zijn ingericht en opgeleverd.
	Natuurcompensatie Kerkrade				In de overleggen met Kerkrade wordt aangegeven dat men zeer hecht aan de natuurontwikkeling. In afwachting van de uitkomsten van de bestuurlijke overleggen staat de inrichting van natuurcompensatiegebieden vooralsnog 'on hold'.
9	Bewegwijzering				
					Nader onderzoek naar de kosten voor bewegwijzering en verlichting is opgestart (Coördinatie bij MNO Vervat NL BV). Uitkomsten onderzoek worden eind 2014 verwacht.

	Activiteit	Q2 2014	Q3 2014	Status	Stand van zaken
10	Archeologie				
	Wegvakken 14b				In week 38 en 39 is in wegvak 14b een diepe profielsleuf gegraven tussen de Locht en de rotonde Avantis. Daarbij zijn weliswaar enkele artefacten aangetroffen die kunnen worden toegeschreven aan de Neanderthalers, maar de kans op het aantreffen van een intacte vindplaats wordt, vanwege erosie van het archeologisch niveau, vrij klein geacht. Het bevoegd gezag heeft aangegeven dat tussen de Locht en de rotonde geen vervolgonderzoek naar de Neanderthalers noodzakelijk is. Tussen de Locht en de Hamstraat wordt een profielsleuf aangelegd om vast te stellen of hier een intacte vindplaats van de Neanderthalers aanwezig kan zijn.
11	Planschade en nadeelcompensatie				
					Planschade is aan de orde na een onherroepelijk PIP. Nadeelcompensatie speelt wel in verband met de start van de wegvakken 3 tot en met 5 en rotonde Avantis. Nadeelcompensatie wordt bepaald op basis van de provinciale Nadeelcompensatie-verordening. De raming voor nadeelcompensatie is op basis van kengetallen vastgesteld. Een meer concrete raming kan worden opgesteld als de uitvoeringsplanning voor het totale werk is uitgekristalliseerd.
12	Project Onvoorzien				
	Gevalideerde risico's				De risico's die werden opgenomen wogen ultimo Q2-2014 'rond de 12,3 miljoen. In Q3-2014 wegen de risico's € 13,9 miljoen.

	Activiteit	Q2 2014	Q3 2014	Status	Stand van zaken
13	Kwaliteitsimpuls				
	Renaturering Rode Beek				In juni 2014 zijn de werkzaamheden gestart.
	Inrichting landbouwgronden				Geen bijzonderheden.
	Ecoduct Tevenerheide				Geen bijzonderheden.
14	Aanpassing N274				
	Ramingen				Huidige raming ligt hoger dan in scenario A. In het nieuwe-scenario is echter rekening gehouden met deze raming.
15	Organisatie				
	Inzet personeel				Er zijn afspraken met de directie gemaakt over de bemensing van het project BPL.

	Activiteit	Q2 2014	Q3 2014	Status	Stand van zaken
16	Dekking				
16 a	Rijksbijdrage aansluiting Nuth				Sinds najaar 2008 lopen onderhandelingen met het Rijk over de financiering van de aansluiting Nuth. Door het Rijk is destijds aangegeven dat het Rijk geen capaciteit beschikbaar heeft om de aansluiting op de A76 bij Nuth zelf te realiseren. De Provincie heeft aangeboden voor een afkoopsom van € 63,5 miljoen het project van het Rijk voor eigen risico, over te nemen. Het Rijk heeft hiermee ingestemd (zie Bereikbaarheidsconvenant van juni 2010). In mei 2014 heeft het Ministerie van I&M (ambtelijk) aangegeven dat de bijdrage van € 63,5 miljoen, inclusief eventueel te compenseren BTW is. Omdat het Rijk zich nu op het standpunt stelt dat de € 63,5 miljoen inclusief de terugvorderbare BTW is en niet zoals wij verwachten exclusief terugvorderbare BTW, dreigt er een dekkingstekort van maximaal € 7,5 miljoen. In augustus is telefonisch contact geweest met de minister om tot overeenstemming, rondom de toegezegde financiële bijdrage van het Rijk aan de "aansluiting Nuth", te komen. Afsproken is een formele brief aan de minister van I&E te sturen om in overleg te treden.

	Activiteit	Q2 2014	Q3 2014	Status	Stand van zaken
16 b	EFRO-subsidie wegvak 14				Voor de "aanpassing aansluiting Avantis" (wegvak 14, aansluiting rotonde Avantis ¹ / _m Hamstraat (tot aan de Calbertsweg) is de provincie een subsidie toegekend van 31,68% van de subsidiabele projectkosten (oorspronkelijk € 15,47 miljoen) met een maximum van € 4,9 miljoen. De einddatum is gesteld op 1 oktober 2015. Het tweede verzoek om gedeeltelijke opheffing van de schorsing is toegewezen daardoor is een groot deel van de subsidie veilig gesteld. Mogelijk kan niet het gehele wegvak worden aangelegd, dit is afhankelijk van het moment van de uitspraak van de Raad van State inzake het PIP2012.
16 c	Bijdrage regio Parkstad				<u>Gebiedsontwikkeling:</u> Er zijn tot nu toe weinig tot geen initiatieven vanuit Parkstad om hierin actief te opereren. De aandacht is nu gevestigd op verduurzaming en een verzorgingsplaats ter hoogte van Nuth. Het idee is ontstaan om opbrengsten uit ruimtelijke ontwikkelingen door derden, die ontstaan als gevolg van de aanleg van de Buitenring (NWW), in te zetten voor de dekking. <u>Werk met werk:</u> Onderzocht wordt in hoeverre financieel voordeel kan worden behaald bij het aanbesteden van gemeentelijke werken in de directe omgeving van de Buitenring. Dit geldt bijvoorbeeld voor het vervangen van de riolering in de Hommerterweg. Weinig tot geen initiatieven voor werk met werk. <u>Resultaatsverplichting:</u> Parkstad heeft hieraan voldaan.

Toelichting

Belangrijk aandachtspunt blijft dat het project nog vele onzekerheden kent en de financiële ruimte voor het opvangen van onverwachte risico's binnen het project minimaal is. Wij hebben onder andere geen zicht op mogelijke gevolgen van de uitspraak door de Raad van State in de bodemprocedure. De aspecten tijd, geld en kwaliteit worden sterk bepaald door het moment en de inhoud van de uitspraak van de Raad van State over het Inpassingsplan 2012 en mede in relatie daarmee Kerkrade. Uitgaande van een wijziging in de oplevering van het project is besluitvorming in Provinciale Staten noodzakelijk, echter een concrete opleveringsdatum is sterk afhankelijk van de uitspraak door de Raad van State en de nog op te stellen uitvoeringsplanning door MNO Vervat NL BV. De Raad van State heeft kenbaar gemaakt dat de zitting zal gaan plaats vinden op 18 december 2014. Een mogelijk uitspraak wordt binnen zes weken verwacht. Na de uitspraak van de Raad van State over het Inpassingsplan 2012 zullen wij uw Staten een integraal beeld geven van de consequenties voor de aspecten tijd, geld en kwaliteit. Uiteindelijk zullen uw Staten een besluit moeten nemen over de mogelijke wijzigingen van tijd en mogelijk geld.

• Planning

De BPL is volop in uitvoering in voor wegvakken 3 t/m 5 (Heerlen, Schinnen, Brunssum en Onderbanken), 14B en C (wegvak tussen de Locht en rotonde Avantis). De werkzaamheden liggen op schema om de vastgestelde mijlpalen te halen, ondanks dat er op enkele activiteiten vertraging is in de planning van MNO Vervat NL BV. De grootste planningsrisico's zitten in de overige wegvakken waarbij de start van de werkzaamheden afhankelijk is van de uitspraak van de Raad van State inzake het beroep op het Inpassingsplan.

• Financiën

Uitgaven en ontvangsten

Tot en met september is ruim € 22 miljoen gerealiseerd en is voor € 3,6 miljoen aan termijnstaten in afronding. Afgezet tegen de prognose van € 30,5 miljoen is tot en met ultimo dit jaar afgerond € 4,9 miljoen (16%) beschikbaar. De uitgaven in 2014 liggen daarmee op koers.

Vervanging van scenario A door het **nieuwe** (worst case) scenario heeft per saldo geen financiële gevolgen voor de projectbegroting. De kosten van vertraging en aanpassingen, samen € 9,5 miljoen, worden gecompenseerd door onder andere technische optimalisaties (€ 7,2 miljoen), een geactualiseerde beoordeling van de restwaarde van additioneel aangekochte percelen (€ 4,0 miljoen) en actualisatie van de post onvoorzien (€ 1,7 miljoen).

In de tabel van hoofdstuk 6. zijn deze wijzigingen verwerkt (donkerblauwe posten).

Dekking

Ten aanzien van de dekking, c.q. bijdragen derden, vragen onderstaande posten (blijvende) aandacht:

- Bijdrage Rijk "aansluiting Nuth": btw discussie. Hierover zal bestuurlijk overleg gaan plaatsvinden;
- Efro-subsidie projectdeel "aanpassing aansluiting Avantis". Aanbestedingsvoordeel (t.o.v. subsidie aanvraag) en mogelijk niet kunnen realiseren binnen de uiterste subsidietermijn, zullen een lagere subsidievaststelling tot gevolg hebben. Om dit te beperken wordt een wijzigingsverzoek ingediend en met MNO Vervat NL BV bekeken in hoeverre zo veel mogelijk kan worden gerealiseerd binnen de subsidietermijn.
- Werk met werk/Gebiedsontwikkeling. Aandachtspunten blijven de regiobijdrage van € 7,7 miljoen. uit "werk-met-werk", de opbrengsten uit gebiedsontwikkeling BPL (ad € 15 miljoen.) en de inspanningsverplichting vanuit de regio voor een bedrag van € 7,5 miljoen. De provincie heeft in augustus en september in de gehouden bestuurlijke overleggen met de gemeenten opnieuw de afspraken over werk met werk maken en de gebiedsontwikkeling besproken. De gemeenten zijn opgeroepen om initiatieven te tonen en nieuwe impulsen te geven.

Risico's

Het risicoprofiel van het project BPL is in het derde kwartaal van 2014 gewijzigd voor wat betreft samenstelling ten opzichte van het profiel ultimo juni 2014 (einde tweede kwartaal) 2014. Voor project 'Buitenring Parkstad Limburg' waren in de post 'Onvoorzien' op 1-10-2014 (einde kwartaal 3) 39 gevalideerde en gekwantificeerde risico's vastgelegd.

2. De ontwikkelingen van de doelstelling(en) t.o.v. de basisrapportage art. 2.2, lid a)¹

De doelstellingen zijn ten opzichte van de basisrapportage en de Q2-rapportage 2014 niet gewijzigd.

3. Beschrijving van verandering in de reikwijdte van het project (art. 2.2, lid b)

De reikwijdte van het project is in het afgelopen kwartaal, ten opzichte van de Q2-rapportage 2014 niet veranderd.

4. Beschrijving van verandering in de besluitvorming en de betrokkenheid van PS (art. 2.2, lid c)

Nieuw Scenario

In Q2 en in een brief van 8 juli 2014 bent u geïnformeerd over de voortgang van het project omdat al sinds eind 2013 duidelijk was dat de realisatie van de Buitenring Parkstad Limburg conform Scenario A niet meer mogelijk was door factoren buiten de directe invloedssfeer van de Provincie - tijdige beschikbaarheid van (particuliere) gronden, beperkte medewerking van de gemeente Kerkrade, het niet tijdig van kracht worden van de Programmatische aanpak stikstofdepositie (verder te noemen PAS) en de naar verwachting verder verlate definitieve uitspraak van de Raad van State betreffende het PIP 2012-. Het niet direct en volledig kunnen realiseren van Scenario A leidt tot een extra vertraging in de oplevering van de Buitenring Parkstad Limburg en heeft daarmee gevolgen voor de tijd en mogelijk ook het taakstellend budget. Om de gevolgen voor de aspecten tijd, geld en kwaliteit inzichtelijk te maken, is een **nieuw** scenario uitgewerkt met als uitgangspunt dat de realisatie van de totale Buitenring Parkstad Limburg pas start na een onherroepelijk Inpassingsplan in 2015.

- Aspect Tijd

In het nieuwe scenario wordt de Buitenring Parkstad Limburg in twee fases opgeleverd, namelijk **Fase 1**: de wegvakken gelegen tussen de kruising van de Buitenring met de Hommerterweg en de aansluiting van de rotonde Avantis op de N281 (stadsautoweg) worden opgeleverd in oktober 2017 **Fase 2**: de wegvakken gelegen tussen de aansluiting van de Buitenring op de A76 ter hoogte van Nuth en ongelijkvloerse kruising van de Buitenring met de Hommerterweg worden medio 2020 opgeleverd. Dit betekent dat er voor wat betreft het aspect Tijd een wijziging ten opzichte van scenario A aan de orde is en de gehele BPL medio 2020 kan worden opengesteld.

- Aspect Geld

Het effect van de vertragingen (incl. inzet risicovoorzieningen) en de doorlichting van de begroting (peildatum 1 juni 2014) zou zonder aanvullende maatregelen tot een overschrijding van het taakstellend budget (€ 441,06 miljoen) met € 9,5 miljoen gaan leiden.

Om de dreigende overschrijding van het taakstellend budget als gevolg van externe niet te beïnvloeden factoren te compenseren, zijn de beheersmaatregelen uitgewerkt. Het totaal bedrag aan ingezette beheersmaatregelen bedraagt € 11.2 miljoen.

Geconcludeerd kan worden dat het effect van de vertragingen en de doorlichting van de begroting (peildatum 1 juni 2014), die zouden kunnen leiden tot overschrijding van het taakstellend budget (€ 441,06 miljoen), zijn gecompenseerd binnen de scope van het project. De volgende budgetposten wijzigen:

- de budgetpost Wijzigingen MNO Vervat NL BV is verlaagd met € 7,2 miljoen als gevolg van versobering binnen het ontwerp en de uitvoering;
- de budgetpost Grondverwerving is verlaagd met € 4,0 miljoen als gevolg van opbrengsten.

Als gevolg van een overschot is de budgetpost Onvoorzien verhoogd met € 1,7 miljoen. Het taakstellend budget blijft hiermee op € 441,06 miljoen.

5. Ontwikkeling in de planning van het project (art. 2.2, lid d)

Planning wegvakken 3 t/m 5 (Heerlen, Schinnen, Brunssum en Onderbanken), 14B en C (wegvak tussen de Locht en rotonde Avantis)

De BPL is volop in uitvoering in de wegvakken 3 t/m 5. In september 2014 is gestart met de realisatie van de wegvakken 14B en C. De werkzaamheden liggen op schema om de vastgestelde mijlpalen te halen, ondanks dat er op enkele activiteiten vertraging is in de planning van MNO Vervat NL BV.

Uitvoering overige wegvakken

Een concrete opleveringsdatum van de Buitenring is sterk afhankelijk van het moment dat de Raad van State haar uitspraak doet. Bij een wijziging in de oplevering van het project is besluitvorming door Provinciale Staten noodzakelijk. Formeel heeft de Raad van State kenbaar gemaakt dat de zitting plaatsvindt op 18 december 2014. Een uitspraak wordt op 1 februari 2015 verwacht.

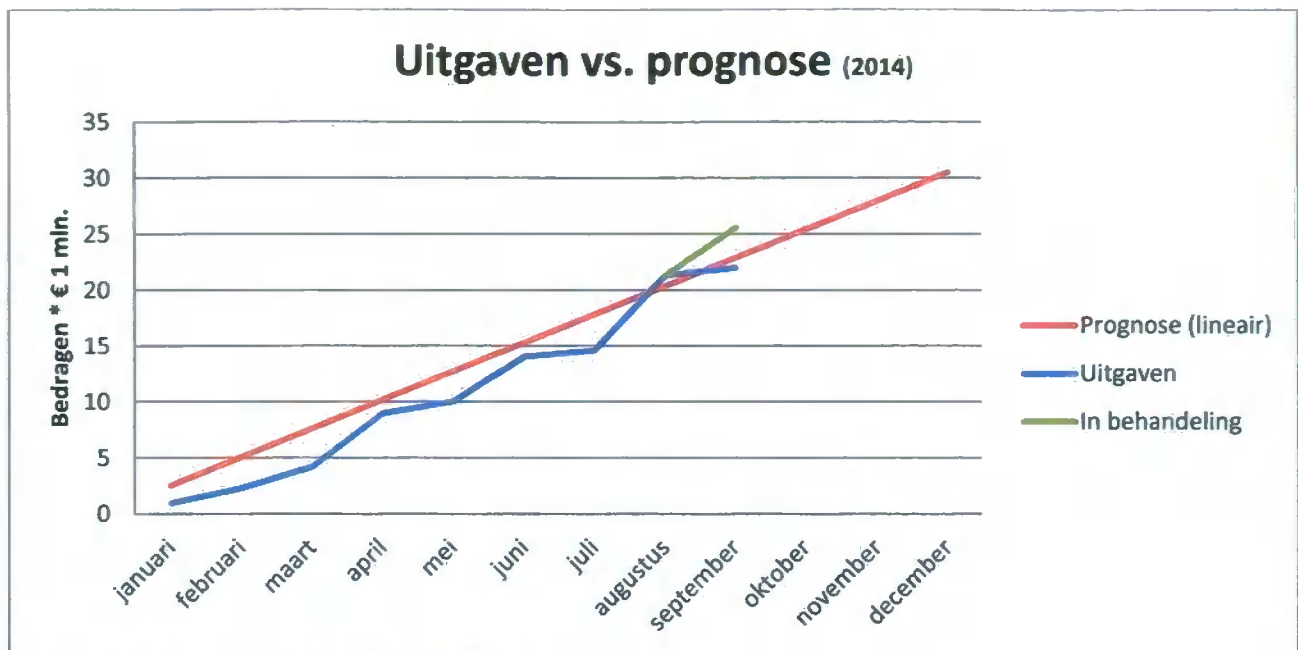
	Projectplanning 2.0 (scenario A)	Prognose	Opmerking
Eindmijlpaal Projectdeel A	01-05-2014	30-09-2015	EFRO-subsidie nog haalbaar
Eindmijlpaal Projectdeel B	01-03-2017	01-10-2017	Exclusief 1 t/m 3A
Eindmijlpaal Projectdeel C		Medio 2020	Toegevoegd voor oplevering tracédelen 1 t/m 3A

6. De ontwikkeling van de financiën van het project (art. 9, lid 1e)

Uitgaven en ontvangsten

Tot en met september is ruim € 0,738 miljoen uitgegeven: voorbereidingskosten € 0,219 miljoen en investeringskosten € 0,519 miljoen. Ontvangen is € 0,233 miljoen, zijnde een deel van de Efro-subsidie.

Tot en met september is ruim € 22 miljoen gerealiseerd en is voor € 3,6 miljoen aan termijnstaten in afronding. Afgezet tegen de prognose van € 30,5 miljoen is tot en met ultimo dit jaar afgerond € 4,9 miljoen (16%) beschikbaar. De uitgaven in 2014 liggen daarmee op koers.



Grafiek 1 uitgaven vs. (bijgestelde) prognose 2014

Projectbegroting

Vervanging van scenario A door het nieuwe (worst case) scenario heeft per saldo geen financiële gevolgen voor de projectbegroting. De kosten van vertraging en aanpassingen, samen € 9,5 miljoen, worden gecompenseerd door onder andere technische optimalisaties (€ 7,2 miljoen), een geactualiseerde beoordeling van de restwaarde van additioneel aangekochte percelen (€ 4,0 miljoen.) en actualisatie van de post onvoorzien (€ 1,7 miljoen.).

In onderstaande tabel zijn deze wijzigingen verwerkt (donkerblauwe posten).

Omschrijving	Budget kredietbesluit	Scenario A juni 2013	Scenario Juni 2014
VOORBEREIDINGSKOSTEN			
<i>Operationele voorbereidingskosten</i>	€ 27.733.799	€ 33.800.861	€ 34.239.448
<i>Personeelskosten</i>	€ 19.792.849	€ 19.184.679	€ 26.905.522
Interne personeelskosten	€ 14.516.455	€ 13.646.654	€ 14.516.455
Contractering	€ 5.276.394	€ 5.538.025	€ 12.389.067
totaal voorbereidingskosten	€ 47.526.648	€ 52.985.540	€ 61.144.970
INVESTERINGSKOSTEN			
Investeringskosten na herijking			
Uitvoeringskosten (contract MNO)	€ 135.000.000	€ 139.009.114	€ 192.941.829
Contract MNO Vervat BV			€ -
Projectdeel A			€ 9.675.962
Projectdeel B			€ 157.445.941
Wijzigingen			€ 25.569.928
Rekenvergoeding			€ 250.000
Overige uitvoeringskosten			
Overige omgevings issues	€ -	€ 7.215.095	€ 7.426.292
Grondverwerving	€ 83.000.000	€ 83.000.000	€ 76.920.000
Opbrengsten grondverwerving			€ -4.000.000
Kabels en leidingen	€ 23.000.000	€ 23.000.000	€ 18.251.289
Archeologie	€ 2.600.000	€ 2.960.784	€ 3.543.106
ProRail	€ 8.400.000	€ 11.500.000	€ 12.051.954
Landschappelijke inpassing	€ 7.954.000	€ 8.045.902	€ 10.865.354
Bewegwijzering en verlichting	€ 4.000.000	€ 4.000.000	€ 4.000.000
Planschade nadeelcompensatie	€ 6.862.000	€ 6.862.000	€ 7.230.480
Overige investeringskosten	€ 1.138.000	€ 1.138.000	€ 241.040
Maatregelen stikstofdepositie	€ 12.550.000	€ 10.982.730	€ 4.615.730
Kwaliteitsimpuls natuur	€ 8.200.000	€ 7.956.202	€ 9.324.485
Wijzigingen contract MNO Vervat BV	€ 32.600.000	€ 22.650.000	€ -
Vertraging contract MNO Vervat BV	€ 6.900.000	€ 12.397.387	€ -
Onvoorzien	€ 34.426.000	€ 17.653.894	€ 13.996.471
Subtotaal	€ 366.630.000	€ 364.031.108	€ 357.408.030
NIEUWE ONTWIKKELINGEN			
Aanpassing N274	€ 4.600.000	€ 3.300.000	€ 4.703.649
Indexeringskosten naar einde project (3%)	€ 19.500.000	€ 18.200.000	€ 17.800.000
Verdiepte ligging Vaesrade (PS 29-6-2012)	€ 2.800.000	€ 2.540.000	€ -
Subtotaal	€ 26.900.000	€ 24.040.000	€ 22.503.649
Totaal	€ 441.056.648	€ 441.056.648	€ 441.056.649

Tabel prognose juni 2014 inclusief beheersmaatregelen

Bijdrage Rijk "aansluiting Nuth"

In augustus is contact geweest met de minister om tot overeenstemming, rondom de toegezegde financiële bijdrage van het Rijk aan de "aansluiting Nuth", te komen. Het discussiepunt betreft de (hoogte van de) btw component. Het dekkingsrisico wordt vooralsnog geschat op maximaal € 7,5 miljoen. In de Q4 2014 zullen wij u over de verdere voortgang informeren.

Efro-subsidie projectdeel "aanpassing aansluiting Avantis"

Voor de "aanpassing aansluiting Avantis" is de provincie een subsidie toegekend van 31,68% van de subsidiabele projectkosten (oorspronkelijk € 15,47 miljoen) met een maximum van € 4,9 miljoen. De einddatum is gesteld op 1 oktober 2015.

Ten aanzien van deze subsidie speelt een tweetal feiten:

- Het project is aanbesteed voor € 9,68 miljoen. In zijn huidige vorm komt de subsidie daarmee op maximaal € 3,07 miljoen;
- Door vertraging/uitblijven van een definitieve uitspraak van de Raad van State zal onderhavig projectdeel mogelijk niet in zijn geheel kunnen worden gerealiseerd en zal de subsidie lager uitvallen.

Na overleg met Stimulus wordt in november 2014 ten aanzien van de subsidie een wijzigingsvoorstel ingediend waarbij de volgende activiteiten worden opgevoerd:

- de kosten voor grondverwerving
- de "algemene kosten derden" via verdeelsleutel
- het verhogen van het subsidiepercentage naar maximum van 39% en
- de verlenging van de projectduur tot 31 december 2015.

In de volgende rapportage zal meer zicht zijn op de dekking en daarmee het financiële risico. Verder zal met MNO Vervat NL BV worden bekeken in hoeverre zoveel mogelijk voor de subsidie einddatum kan worden gerealiseerd.

Op 15 september 2014 is de 8^{ste} voortgangsrapportage Efro aangeleverd bij OP Zuid. De verwachting is dat einde dit jaar een externe audit wordt gehouden.

Werk met werk/Gebiedsontwikkeling

Aandachtspunten blijven de regiobijdrage van € 7,7 miljoen uit "werk-met-werk", de opbrengsten uit gebiedsontwikkeling BPL (ad € 15 miljoen) en de inspanningsverplichting vanuit de regio voor een bedrag van € 7,5 miljoen.

De provincie heeft in augustus en september in de gehouden bestuurlijke overleggen met de gemeenten opnieuw de afspraken over werk met werk maken en de gebiedsontwikkeling besproken. De gemeenten zijn opgeroepen om initiatieven te tonen en nieuwe impulsen te geven. De gemeenten geven aan dat er binnen Parkstad Limburg bestuurlijke veranderingen aan de orde zijn. Gemeente Heerlen is nu voorzitter van de commissie Mobiliteit waaronder de BPL valt (portefeuillehouder gemeente Brunssum). In dit gremium moeten de harde en zachte financieringsafspraken aan de orde komen waarop het voordeel van de gemeenten ten gunste van het project Buitenring kan worden gebracht.

7. Beschrijving van verandering in risico's en risicobeheersing (artikel 2.2, lid f)

Het risicoprofiel van het project BPL is in het derde kwartaal van 2014 gewijzigd voor wat betreft samenstelling ten opzichte van het profiel ultimo juni 2014 (einde tweede kwartaal) 2014. Voor project 'Buitenring Parkstad Limburg' waren in de post 'Onvoorzien' op 1-102-14 (einde kwartaal 3) 39 gevalideerde en gekwantificeerde risico's vastgelegd.

In onderstaande risicototalen (grafieken en cijfers) was een (verzamel)post)risico opgenomen:

1.63 Onvoorziene werkzaamheden in de realisatie die niet voorzien en niet gekwantificeerd zijn zog. onvoorzien/onvoorzien

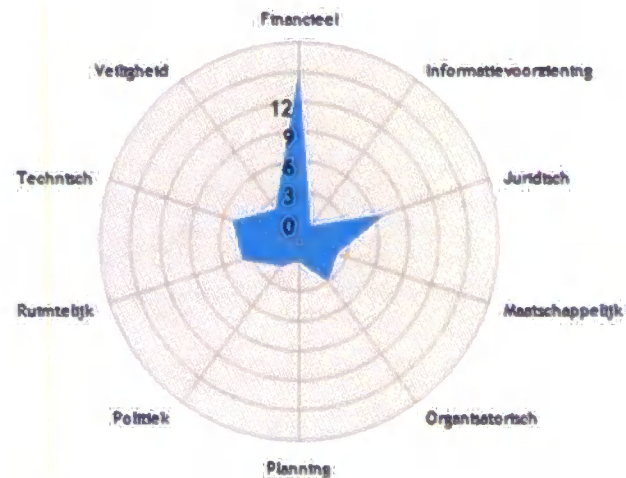
voor een gewogen waarde van € 5,3 miljoen (afgerond). Dit risico is feitelijk een verzamelpost van 'nog niet benoemde risico's' de zogenaamde 'onvoorzien onvoorzien' risico's. Omdat dit (grootste) risico in gewogen waarde (financieel) niet toe te rekenen is aan één specifieke risicocategorie vertekent dit het beeld in de onderstaande grafieken. In de Stuurgroep BPL is besloten om een nieuwe budgetpost op te nemen om voorziene risico's welke zich niet – of niet volledig manifesteren in de onbenutte ruimte (in geld) toe te voegen aan een risicobuffer. In de Q4 2014 presenteren we deze post dan als (nieuwe) regel in het financiële overzicht (uit Fin-E) onder de titel 'Project Reserve'.

Algemeen risicoprofiel project Buitenring

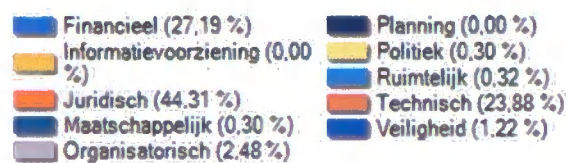
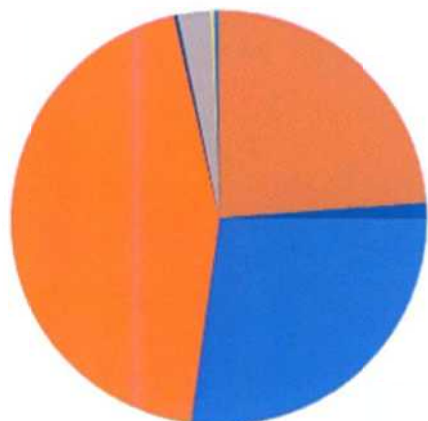
Onderstaande grafieken tonen de samenstelling van het risicoprofiel BPL per einde Q2 -2014 en per einde Q3-2014 in aantallen risico's. In de 2 grafieken daaronder tonen we de samenstelling van het risicoprofiel gewogen in geld. Qua samenstelling in aantallen en gewogen waarde is het profiel van de BPL nauwelijks gewijzigd.



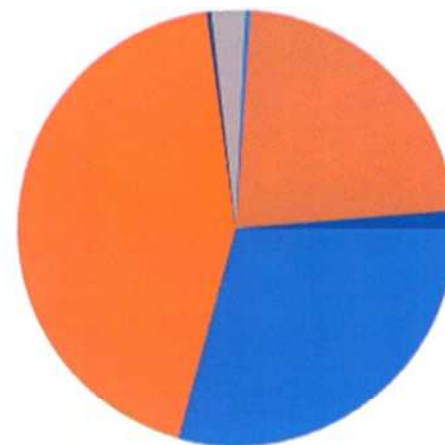
Grafiek 4; Risicoprofiel in aantallen per einde Q2



Grafiek 5; Risicoprofiel in aantallen per einde Q3

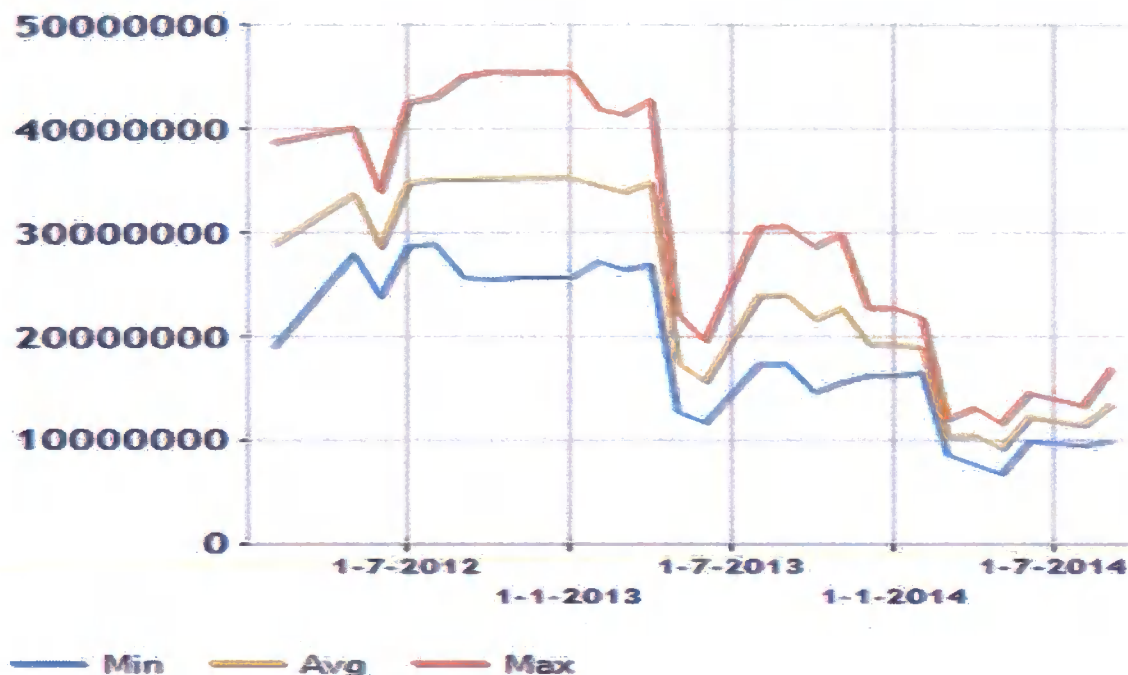


Grafiek 6: Risicoprofiel in geld per einde Q2



Grafiek 7: Risicoprofiel in geld per einde Q3

De gewogen waarde van de risico's in geld bedroeg per 30-9-2014 in totaal € 14,0 miljoen (mediaan afgerond). Op 01-07-2014 bedroeg de gewogen waarde van de risico's in totaal € 12,3 miljoen (mediaan), de gewogen waarde van de gevalideerde risico's is in het derde kwartaal 2014 gestegen met € 1,6 miljoen (afgerond, zie tabel). Bovenstaande cijfers zijn op grond van de 39 gevalideerde risico's zoals vastgezet op 06-10-2014. De ontwikkeling van de gewogen risico's kan als trendlijn als volgt worden weergegeven:



Grafiek 6: Trendlijn gewogen waarde risico's t/m september 2014

	Risicoregister Kredietbesluit	Herziene Risicowaarde Q2-2014	Herziene risicowaarde Q3-2014
Som gewogen waarden x 1.000	€ 34.426	€12.322	€ 13.996

Trendanalyse ontwikkeling risico's van Q2-2014 naar Q3-2014

De risico's die werden opgenomen wogen ultimo Q2-2014 'rond de 12,3 miljoen. Voortschrijdend inzicht heeft geleid tot een stijging van de risico's met 1,6 miljoen. Van een aantal risico's werd – na overleg met de risico-eigenaren en het projectmanagement – de kans van optreden en de (financiële) impact aangepast. Deze variabelen werden aangepast in het risicoregister en leidden eind september '14 (einde Q3-2014) tot een iets hogere waarde ten opzichte van de stand per einde kwartaal 2-2014. Bovenstaande cijfers zijn op grond van de gevalideerde risico's zoals vastgezet per einde kwartaal. Per einde Q3-2014 zijn in totaal 39 risico's vastgelegd.

Top 10 risico's geld

ID	Risico	Verwachtings- waarde
1.63	Onvoorziene werkzaamheden in de realisatie die niet voorzien en niet gekwantificeerd zijn: zg onvoorzien/onvoorzien	€ 5.252.720
3.9	Saneren en afvoeren van gronden die verontreinigd zijn op niet voorziene locaties binnen het project	€ 1.125.000
9.12	Wegvak 10 en 11 worden niet in oktober 2017 opgeleverd	€ 875.000
5.41	Gemeenten en wegbeheerder stemmen niet in met de omleidingsroutes voor de afsluiting van de N298 voor de duur van 1 tot 1,5 jaar	€ 875.000
9.11	Oplevering wegvak 6 niet haalbaar voor oktober 2017	€ 875.000
9.10	Wegvak BPL tussen Reeweg Rotcherweg kan in oktober 2015 niet worden aangelegd	€ 562.500
6.54	Grondeigenaren maken gebruik van cassatie in de wegvakken 3b t/m 14	€ 525.000
4.3	Bestaande te handhaven infrastructuur/kunstwerken dienen aangepast dan wel opnieuw gebouwd te worden	€ 525.000
6.66	Optimalisaties kunnen als beheersmaatregel niet worden uitgevoerd	€ 525.000
6.64	Geen tijdige inbreng gronden gemeente Kerkrade	€ 375.000

8. Beschrijving van veranderingen in projectbeheer en projectbeheersing (artikel 2.2, lid g)

In Q3 zijn er nauwelijks wijzigingen opgetreden in de opzet van de projectbeheersing.

Noemenswaardig is dat de automatische koppeling tussen de provinciale administratie (Key2 Finance) en de projectadministratie BPL nagenoeg gereed is. Deze functioneert in oktober automatisch.

9. Veranderingen in alle overige informatie die het project raakt en waarvan redelijkerwijs kan worden verondersteld dat deze informatie noodzakelijk is voor de uitoefening van de controlerende taak van Provinciale Staten; (art 2.2., lid 1h)

- *Wijzigingsplan Verdiepte ligging Vaesrade*

Op 3 september 2014 heeft de StAB (Stichting Advisering Bestuursrechtspraak) een bezoek gebracht aan het gebied. Tijdens het overleg hebben we ons standpunt goed kunnen toelichten en verduidelijken. De StAB brengt uiterlijk 8 oktober 2014 haar verslag uit. Het Waterschap Roer en Overmaas heeft, op verzoek van de provincie, schriftelijk bevestigd dat het waterbelang in het wijzigingsplan goed is geborgd.

- *SROI*

In de overeenkomst tussen Provincie Limburg en MNO Vervat NL BV is een sociale paragraaf opgenomen. Hierin is bepaald dat MNO Vervat NL BV een deel van de opdrachtsom aan Social Return (SR) dient te besteden.

MNO Vervat NL BV dient minimaal 7,5% van het vaste loonkostenbestanddeel te besteden aan natuurlijke personen. Het werkelijke bestanddeel van loonkosten voor de uitvoering van het Werk (inclusief onderaanneming) is ca. 25%. Dit komt neer op circa € 2,53 miljoen van de totale opdrachtsom.

Voortgang personeelskosten SROI tot en met week 40 2014

Kosten Totaal SRO BPL (medewerkers BPL + opleiding/cursus + stagiaires)	€ 930.297,14
Uren Totaal SRO BPL (projectmedewerkers + stagiaires)	30.521,3

Voor het complete overzicht van alle kosten, ingevulde functies op het project, gevolgde opleidingen en gemaakte uren verwijzen wij u naar bijlage 4.

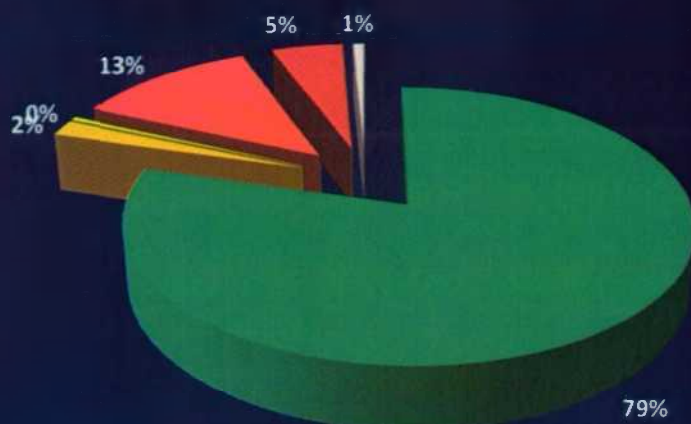
GRONDVERWERVING

Voortgang grondaankoop TRACE Buitenring Parkstad Limburg 2013-2014

	stand per 1 jan 2012		1 juni 2013		1 juli 2013		1 januari 2014		1 april 2014		1 juli 2014		1 oktober 2014	
	Aantal	Percent age	Aantal	Percent age	Aantal	Percent age	Aantal	Percent age	Aantal	Percent age	Aantal	Percent age	Aantal	percent age
Aantal dossiers (incl. gebruikers)	259	100%	263	100%	263	100%	263	100%	263	100%	263	100%	263	100%
Akte gepasseerd	123	47%	170	65%	179	68%	197	75%	199	76%	203	77%	209	79%
Dossiers eigenaren op kovk	10	4%	9	3%	8	3%	5	2%	10	4%	10	4%	5	2%
Dossiers gebruikers op kovk	2	1%	2	1%	3	1%	1	0%	1	0%	1	0%	1	0%
Openstaande dossiers eigenaren	98	38%	58	22%	51	19%	43	16%	38	14%	34	13%	33	13%
Openstaande dossiers gebruikers	18	7%	17	6%	16	6%	13	5%	13	5%	13	5%	13	5%
Gemeenten/Staat	8	3%	7	3%	6	2%	4	2%	2	1%	2	1%	2	1%

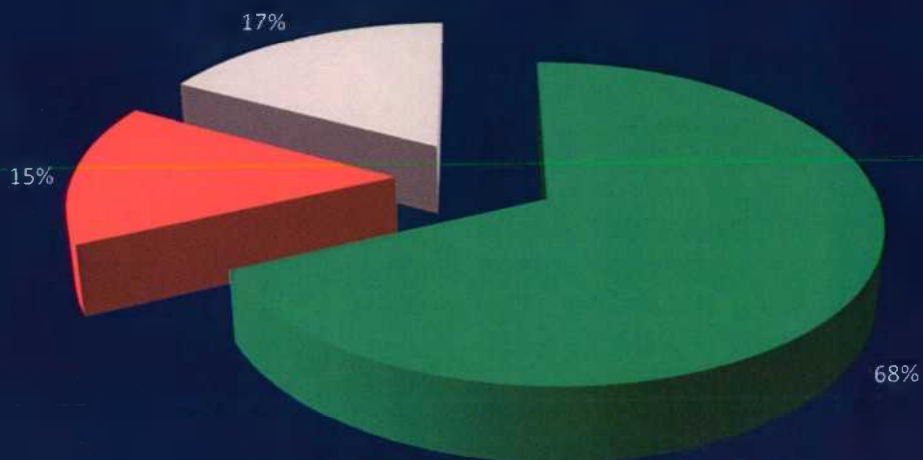
	1 september 2012		1 juni 2013		1 juli 2013		1 januari 2014		1 april 2014		1 juli 2014		1 oktober 2014	
Oppervlakte overzicht	Aantal	Percent age	aantal	percenta ge	aantal	percenta ge	aantal	percenta ge	aantal	percenta ge	aantal	percenta ge	aantal	percent age
Totaal aan te kopen oppervlakte (m2)	2.392.00	100%	239200	100%	239200	100%	239200	100%	239200	100%	239200	100%	239200	100%
Aangekochte oppervlakte	523.00	22%	853300	36%	1239050	52%	1517112	63%	1609059	67%	1614010	67%	1628915	68%
Nog aan te kopen oppervlakte (m2)	859.00	36%	528700	22%	492950	21%	386265	16%	372017	16%	367066	15%	352161	15%
Gemeenten/Staat	1.010.00	42%	101000	42%	660000	28%	488623	20%	410924	17%	410924	17%	410924	17%

Voortgang dossiers grondaankoop BPL per 1 oktober 2014



- Akte gepasseerd
- Dossiers gebruikers op kovk
- Openstaande dossiers gebruikers
- Dossiers eigenaren op kovk
- Openstaande dossiers eigenaren
- Gemeenten/Staat

Voortgang oppervlakte grond BPL per 1 oktober 2014



- Aangekochte oppervlakte
- Nog aan te kopen oppervlakte (m2)
- Gemeenten/Staat

- **PRORAIL**

Prorail gaat richting aannemer melden dat vanaf medio december 2014 gestart kan worden met de voorbereidingen van KW170. De eerste stroomloos stelling (TVP) is gepland voor medio augustus 2015. Medio december wil Prorail de contracten sluiten met het begeleidende ING-Bureau en de TIS. Op korte termijn zal de marktbenadering worden opgestart.

- **ARCHEOLOGIE**

Voortgang diepe archeologie

In week 38 en 39 is in wegvak 14b een diepe profielsleuf gegraven tussen de Locht en de rotonde Avantis. Daarbij zijn weliswaar enkele artefacten aangetroffen die kunnen worden toegeschreven aan de Neanderthalers, maar de kans op het aantreffen van een intacte vindplaats wordt, vanwege erosie van het archeologisch niveau, vrij klein geacht. Het bevoegd gezag heeft aangegeven dat tussen de Locht en de rotonde geen vervolgonderzoek naar de Neanderthalers noodzakelijk is.

Tussen de Locht en de Hamstraat wordt een profielsleuf aangelegd om vast te stellen of hier een intacte vindplaats van de Neanderthalers aanwezig kan zijn.

Voortgang reguliere archeologie

Half september is de archeologische begeleiding van de civiele werkzaamheden in wegvak 14b van start gegaan. In de nieuwe toerit naar de Hamstraat en in het cunet van het nieuwe fietspad van de rotonde naar de Locht zijn door het archeologisch bureau Archol waarnemingen verricht. Daarbij zijn echter geen archeologische resten aangetroffen. De komende weken zullen de aanleg van kabels en leidingen en de ondergrondse sloop van de gebouwen in wegvak 14b door de archeologen worden begeleid.

10. Bijlagen

1. *Kredietbesluit oktober 2012*
2. *Tabel Scenario A PS-besluit 27 juni 2013/Financiële prognose Buitenring Parkstad Limburg*
3. *Besluitvorming aan Provinciale Staten 2^{de} en 3^{de} kwartaal 2014 (voor historie zie Q2 2014)*
4. *SROI*

Provinciale Staten van Limburg

besluiten:

onderstaande investeringskredieten voor het jaar 2012
beschikbaar te stellen,

Doel	volg- nr.	Omschrijving investeringsuitgaven	totale projectraming (Basirapportage)	Werkelijke realisatie t/m 2011	Prognose besparing restant-uitgaven 2012 tot einde project					
					2012	2013	2014	2015	2016	>2016
	A	Voorbereidingskosten								
	1	Operationele voorbereidingskosten	33.010.191	25.582.690	3.555.000	2.335.000	985.000	552.501	0	0
	2	Personeelskosten	14.516.455	7.916.455	1.540.000	1.540.000	1.320.000	1.100.000	1.100.000	0
		A	47.526.646	33.499.145	5.095.000	3.875.000	2.305.000	1.652.501	1.100.000	0
	B	Investeringskosten								
	1	Investeringskosten na herijting								
	a	Contract MNO Vervat BV	135.000.000	5.733.425	10.108.646	26.292.821	40.447.511	38.430.952	13.988.643	0
	b	Grondverwinning	83.000.000	40.878.631	15.000.000	15.000.000	10.000.000	2.121.369	0	0
	c	Kabels en leidingen	23.000.000	0	1.798.600	4.678.200	7.198.700	6.837.900	2.488.600	0
	d	Architectie	2.600.000	28.455	201.251	523.458	805.262	765.115	278.458	0
	e	Pro-Rail	8.400.000	0	658.880	1.708.560	2.628.360	2.497.320	808.880	0
	f	Landschappelijke inpassing	7.954.000	0	822.003	1.617.844	2.488.807	2.364.724	860.623	0
	g	Bewegwijzering	4.000.000	0	312.800	813.600	1.251.600	1.189.200	432.800	0
	h	Overige investeringskosten	8.000.000	1.784.558	487.811	1.268.289	1.951.089	1.853.797	674.675	0
		B1	271.954.000	48.403.071	28.187.782	61.802.773	88.788.309	56.060.377	19.430.678	0
	2	Maatregelen sikstofdeposities	12.550.000	0	981.410	2.552.670	3.926.895	3.731.115	1.357.910	0
	3	Kwaliteitsimpuls natuur	6.200.000	0	841.240	1.667.680	2.585.780	2.437.860	887.240	0
	4	Wijziging contract MNO Vervat BV	32.600.000	0	2.549.320	6.630.840	10.200.540	9.691.980	3.527.320	0
	5	Vertraging contract MNO Vervat BV	6.900.000	0	539.580	1.403.460	2.159.010	2.051.370	748.580	0
	6	Onvoorziene	34.428.000	0	0	0	0	0	0	34.428.000
		B2 t/m 6	94.678.000	0	4.711.550	12.254.850	18.852.225	17.912.325	6.519.850	34.428.000
		B	366.632.000	48.403.071	33.899.342	64.167.623	85.621.534	73.972.702	26.149.728	34.428.000
	C	Nieuwe ontwikkelingen								
	1	Aanpassing N274/N300 Onderbanken	4.800.000	0	359.720	635.640	1.439.340	1.367.580	497.720	0
	2	Indexeringskosten naar einde project (3%)	19.500.000	0	1.524.900	3.966.300	6.101.550	5.797.350	2.109.900	0
	3	Verdiepte ligging Vaersrade (PS 29-6-2012)	2.800.000	0	0	0	1.400.000	1.400.000	0	0
		C	26.900.000	0	1.884.620	4.901.940	8.940.890	8.564.930	2.607.620	0
		D (A+B+C)	441.058.646	81.902.216	40.878.982	72.934.563	96.887.424	84.190.133	28.857.348	34.428.000

Doel	volg- nr.	Omschrijving financiering	totale projectraming (Basirapportage)	Werkelijke realisatie t/m 2011	Prognose besparing restant-financiering 2012 tot einde project					
					2012	2013	2014	2015	2016	>2016
	D	Bidragen derde								
	1	Bijdrage Parkstad	53.500.000	53.500.000						
	2	Bijdrage BDU (motie van Geel 1e deel)	10.160.000	10.160.000						
	3	Bijdrage BDU (motie van Geel 2e deel)	5.090.000	5.090.000						
	4	Resultaatverplichting Parkstad (oorspronkelijk € 15 mln min)	10.000.000	0				10.000.000		
	5	Inspanningsverplichting Parkstad	7.500.000	0						7.500.000
	6	Opbrengst gebiedsontwikkeling Parkstad	15.000.000	0						15.000.000
	7	Rijksbijdrage aansluiting Nuth	63.500.000	0		50.000.000			13.500.000	
	8	EFRO subsidie aansluiting Avantis	1.500.000	0			1.500.000			
	9	Bijdrage Parkstad in extra kosten sikstofmaatregelen	7.710.000	0						7.710.000
		E	173.960.000	68.750.000	0	50.000.000	1.500.000	10.000.000	13.500.000	30.210.000
	E	Provinciale bijdragen								
	1	Reguliere stortingen in reserve BPL	32.500.000	32.500.000						
	2	Storting surplus MRS in reserve BPL	3.954.000	3.954.000						
	3	Regiofonds Parkstad (Investeringsfonds)	37.500.000							
	4	Cofinanciering aansluiting Avantis	1.250.000							
	5	Renttoevoeging voorziening BPL	6.347.953	6.347.953						
	6	Bijdrage ILG (optimumvariant beekdalen ca)	6.900.000	0	8.900.000					
	7	Bijdrage ILG (ecoduct Europaal)	1.800.000	0	1.800.000					
	8	Storting in reserve BPL uit coalitieakkoord 2012-2018	79.420.000	0	79.420.000					
	9	Bijdrage impuls natuur en landschap	2.800.000	0	2.800.000					
		F	172.471.953	81.651.953	90.920.000	0	0	0	0	0
		G (E+F)	346.431.953	150.401.953	90.920.000	50.000.000	1.500.000	10.000.000	13.500.000	30.210.000

Tabel Scenario A PS-besluit 27 juni 2013

Financiële prognose BPL Buitenring Parkstad Limburg

Omschrijving	D = (A+B+C)	SCENARIO A		
		SCENARIO A	EINDPROGNOSE SCENARIO A	Vershil tov Kred.Bestl.
	Actueel budget	PROGNOSE NOG AAN TE GAAN		
VOORBEREIDINGSKOSTEN				
Operationele voorbereidingskosten				
TN/MER				
TN/MER	2.415.532		2.111.122	304.410-
Contractering				
Contractering	3.683.177	€ 2.465.600	5.538.025	1.854.848
Communicatie				
Communicatie	2.447.497	€ 1.111.726	2.098.709	348.788-
PIP				
PIP	10.442.939	€ 260.000	10.957.924	514.985
Verkeersonderzoeken				
Verkeersonderzoeken	1.030.580	€ 50.000	1.188.917	158.337
Verwervingskosten (overig)				
Verwervingskosten (overig)	4.045.251	€ 1.500.000	4.020.223	25.028-
Voorbereidingskosten Aansluiting Nuth				
Voorbereidingskosten Aansluiting Nuth	3.820.107		3.957.381	137.274
Overige	3.791.891	2.695.000	9.066.585	5.274.694
Totaal	31.676.974	8.082.326	39.338.886	7.661.912
Personeelskosten	16.109.674	4.563.625	13.646.654	2.463.020-
Subtotaal Voorbereidingskosten	47.786.648	12.645.951	52.985.540	5.198.892
INVESTERINGSKOSTEN				
Investeringskosten na herijking				
Contract MNO Vervat BV	135.000.000	7.215.095	146.224.209	11.224.209
Grondverwerving	83.000.000	15.784.916	83.000.000	
Kabels en leidingen	23.000.000	20.564.248	23.000.000	
Archeologie	2.600.000	1.700.000	2.960.784	360.784
ProRail	8.400.000	10.529.692	11.500.000	3.100.000
Landschappelijke inpassing	7.954.000	€ 5.152.162	8.045.902	91.902
Bewegwijzering	4.000.000	4.000.000	4.000.000	
Overige investeringskosten	8.000.000	6.639.348	8.000.000	
Maatregelen stikstofdepositie	12.550.000	10.982.730	10.982.730	1.567.270-
Kwaliteitsimpuls natuur	8.200.000	7.956.202	7.956.202	243.798-
Wijzigingen contract MNO Vervat BV	32.600.000	26.360.000	28.310.000	4.290.000-
Vertraging contract MNO Vervat BV	6.900.000	8.200.000	12.397.387	
Onvoorzien	34.426.000	17.583.750	17.653.894	16.772.106-
Subtotaal	366.630.000	142.668.143	364.031.108	2.598.892-
NIEUWE ONTWIKKELINGEN				
Aanpassing N274/N300 Onderbanken	4.600.000	3.300.000	3.300.000	1.300.000-
Indexeringskosten naar einde project (3%)	19.500.000	18.200.000	18.200.000	1.300.000-
Verdiepte ligging Vaesrade (PS 29-6-2012)	2.540.000	2.540.000	2.540.000	
Subtotaal	26.640.000	24.040.000	24.040.000	2.600.000-
Totaal	441.056.648	179.354.094	441.056.648	

Besluitvorming² rondom BPL 2^{de} en 3^{de} kwartaal 2014

Besluiten / documenten	Randvoorwaarde / uitgangspunt voor de uitvoering BPL
Berichtgeving aan PS 8 juli 2014	Buitenring Parkstad Limburg, voortgang, brief van GS d.d. 8 juli 2014
Berichtgeving aan PS 9 juli 2014	Buitenring Parkstad Limburg, toezending reactie GS aan Raad van State n.a.v. uitspraak Hof van Justitie van 15-5-2014 inzake prejudiciële vragen, brief GS van 9 juli 2014
Berichtgeving aan PS 10 juli 2014	Buitenring Parkstad Limburg, Verdiepte Ligging Vaesrade, toezending verweerschrift aan de Raad van State en verzoek behandeling beroep te voegen met lopende beroepsprocedure inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg 2012, brief GS van 10 juli 2014
Berichtgeving aan PS 18 september 2014	Zitting Provinciaal inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg, uitnodiging Raad van State voor 18 december 2014, brief GS 18 september 2014
Berichtgeving aan PS 30 september 2014	Voortgangsrapportage BPL Q2 2014, brief van GS d.d. 30 september 2014

² Vanaf Q3 wordt standaard de laatste 2 kwartalen aangegeven. Zie voor historische lijst BPL besluiten/documenten Q2.

Voortgangsrapportage SROI									
Opdrachtnemer	Vervat NL (Combinatie BPL)								
Bestek nr. + naam	CAS201100003683 Buitenring Parkstad Limburg								
Start datum + eind datum opdracht	Start:	31-3-2011	Einde:	ntb					
Periode	Jaar:	2014	Weken:	36-40					
Datum (dd/mm/jj):	30-9-2014								
REALISATIE LOONKOSTEN									
Functie	Doelgroep	Leeftijd 45+?	Soort Arbeidsplek	Contractduur (maanden)	Omvang contract (u/w)	Tarief	Gewerkte uren	Bijkomende kosten	Totale kosten
Projectengineer	Met werkeloosheid bedreigd	Nee	Reguliere arbeidsplaats		40,0	€ 24,61	187,0	€ 822,14	€ 5.424,21
P&O coördinator	WW	Nee	Reguliere arbeidsplaats		32-36	€ 37,87	164,0	€ 111,91	€ 6.322,59
Secretaresse	WW	Nee	Reguliere arbeidsplaats		18,0	€ 26,80	89,5	€ 54,34	€ 2.452,94
Projectondersteuner (planner)	Met werkeloosheid bedreigd	Nee	Reguliere arbeidsplaats		40,0	€ 24,61	89,0	€ 41,80	€ 2.232,09
Communicatiemedewerker	WW	Nee	Reguliere arbeidsplaats		36,0	€ 30,08	141,5	€ 286,90	€ 4.543,22
Administratief medewerker DM	WW	Nee	Reguliere arbeidsplaats		24,0	€ 29,10	48,0	€ 51,30	€ 1.448,10
Werkvoorbereider	Met werkeloosheid bedreigd	Nee	Reguliere arbeidsplaats		40,0	€ 21,04	200,0	€ 186,39	€ 4.394,39
OSG schoonmaak	WAO/WIA	Nee	Reguliere arbeidsplaats			€ 17,78	38,8		€ 688,98
Polygarde									
									€ -
									€ -
									€ -

								-
					Totale loonkosten deze periode		€	
					Totale loonkosten voorgaande periodes		€	
					Totale loonkosten van opdracht		€	
REALISATIE SCHOLINGSKOSTEN								
BSN-nummer	Doelgroep	Leeftijd 45+?	Opleiding		Instituut		Scholingskosten	
					Totale scholingskosten deze periode		€	
					Totale scholingskosten voorgaande periodes		-	
					Totale scholingskosten van opdracht		€	
					TOTALE SROI invulling tot op heden		€	
							351.184,30	

Voortgangsrapportage SROI									
Opdrachtnemer	MNO Vervat NL (BPL Wegen)								
Bestek nr. + naam	CAS201100003683 Buitenring Parkstad Limburg								
Start datum + eind datum opdracht	Start:	31-3-2011	Einde:	ntb					
Periode	Jaar:	2014	Weken:	36-40					
Datum (dd/mm/jj):	30-9-2014								
REALISATIE LOONKOSTEN									
Functie	Doelgroep	Leeftijd 45+?	Soort Arbeidsplek	Contractduur (maanden)	Omvang contract (u/w)	Tarief	Gewerkte uren	Bijkomende kosten	Totale kosten
Projectondersteuner	WW	Ja	Reguliere arbeidsplaats		40,0	€ 59,50	194,0		€ 11.543,00
Ontwerpbegeleider	Met werkeloosheid bedreigd	Nee	Reguliere arbeidsplaats		40,0	€ 24,61	197,0	€ 239,40	€ 5.087,57
Grondwerker 1	WW	Nee	Reguliere arbeidsplaats		40,0	€ 29,69	120,0	€ 689,99	€ 4.252,79
Projectondersteuner (planner)	Met werkeloosheid bedreigd	Nee	Reguliere arbeidsplaats		40,0	€ 24,61	111,0	€ 53,20	€ 2.784,91
UKA-medewerker	Met werkeloosheid bedreigd	Nee	Reguliere arbeidsplaats		40,0	€ 24,61	200,0	€ 558,21	€ 5.480,21
Secretaresse	WW	Nee	Reguliere arbeidsplaats		36,0	€ 26,80	89,5	€ 54,34	€ 2.452,94
Controller	WW	Nee	Reguliere arbeidsplaats		32,0	€ 28,31	126,0	€ 120,84	€ 3.687,90
Tekenaar	Met werkeloosheid bedreigd	Nee	Reguliere arbeidsplaats		40,0	€ 21,04	200,0	€ 180,12	€ 4.388,12
Grondwerker 2	WW	Ja	Reguliere arbeidsplaats		40,0	€ 31,91	160,0	€ 727,99	€ 5.833,59
Grondwerker 3	WW	Ja	Reguliere arbeidsplaats		40,0	€ 31,51	200,0	€ 131,13	€ 6.433,13
Werkvoorbereider (Boskalis)	WW	Nee	Reguliere arbeidsplaats		40,0	€ 30,34	200,0	€ 17,97	€ 6.085,97

Grondwerk 2a (nacht)	WW	Ja	Reguliere arbeidsplaats		40,0	€ 43,56	37,0	€ 536,16	€ 2.147,88
Stagiair MBO	Geen (bijv. NUGGER)	Nee	Stageplaats		40,0	€ 6,75	120,0		€ 810,00
Stagiair HBO 1	Geen (bijv. NUGGER)	Nee	Stageplaats		40,0	€ 6,75	200,0		€ 1.350,00
Stagiair HBO 2	Geen (bijv. NUGGER)	Nee	Stageplaats		32,0	€ 6,75	128,0		€ 864,00
Polygarde								€ 2.478,63	€ 2.478,63
									€ -
					Totale loonkosten deze periode				€ 65.680,64
					Totale loonkosten voorgaande periodes				€ 459.343,88
					Totale loonkosten van opdracht				€ 525.024,52
REALISATIE SCHOLINGSKOSTEN									
BSN-nummer	Doelgroep	Leeftijd 45+?	Opleiding		Instituut				Scholingskosten
					Totale scholingskosten deze periode				€ -
					Totale scholingskosten voorgaande periodes				
					Totale scholingskosten van opdracht				€ -
					TOTALE SROI invulling tot op heden				€ 525.024,52

Voortgangsrapportage SROI									
Opdrachtnemer	MNO Vervat NL (BPL Beton)								
Bestek nr. + naam	CAS201100003683 Buitenring Parkstad Limburg								
Start datum + eind datum opdracht	Start:	31-3-2011	Einde:	ntb					
Periode	Jaar:	2014	Weken:	36-40					
Datum (dd/mm/jj):	29-8-2014								
REALISATIE LOONKOSTEN									
Functie	Doelgroep	Leeftijd 45+?	Soort Arbeidsplek	Contractduur (maanden)	Omvang contract (u/w)	Tarief	Gewerkte uren	Bijkomende kosten	Totale kosten
Ijzervlechter	WW	Ja	Reguliere arbeidsplaats		40,0	€ 30,00	192,0		€ 5.760,00
Grondwerker (Molhoek)	WW	Ja	Reguliere arbeidsplaats		40,0	€ 21,91	200,0	€ 76,00	€ 4.458,00
Bouwvakhulp (Bouw Hendrix)	WWB	Nee	Reguliere arbeidsplaats		40,0	€ 36,00	160,0		€ 5.760,00
Stagiair MBO	Geen (bijv. NUGGER)	Nee	Stageplaats		40,0	€ 6,75	120,0		€ 810,00
Stagiair HBO	Geen (bijv. NUGGER)	Nee	Stageplaats		32,0	€ 6,75	128,0		€ 864,00
Polygarde			Reguliere arbeidsplaats					€ 4.158,37	€ 4.158,37
									€ -
									€ -
					Totale loonkosten deze periode				€ 21.810,37
					Totale loonkosten voorgaande periodes				€ 32.277,95
					Totale loonkosten van opdracht				€ 54.088,32
REALISATIE SCHOLINGSKOSTEN									

BSN-nummer	Doelgroep	Leeftijd 45+?	Opleiding	Instituut	Scholingskosten
				Totale scholingskosten deze periode	€
				Totale scholingskosten voorgaande periodes	
				Totale scholingskosten van opdracht	€
				TOTALE SROI invulling tot op heden	€ 54.088,32

Provincie Limburg	FS
DOCnr.	
Ingek.	16 DEC. 2014
CASnr.	
ID.	

provincie limburg



Informerend stuk van de Controlecommissie

2014/69624

1. Onderwerp

Globale controletechnische toets Voortgangsrapportage Buitenring provincie Limburg 3^e kwartaal 2014 (VGR kw 3 2014) aan Regeling Grote Projecten 2013 (RGP 2013).

2. Inleiding/aanleiding incl. beoogd resultaat

De Controlecommissie heeft de door Gedeputeerde Staten (GS) opgestelde VGR kw 3 2014, in controletechnische zin, getoetst aan de RGP 2013 en de geformuleerde uitgangspunten in de Nadere Uitwerking van de RGP 2013. Hierbij zijn ook de aanbevelingen van de Controlecommissie bij eerdere kwartaalrapportages meegenomen.

Bevindingen Controlecommissie (overall gezien)

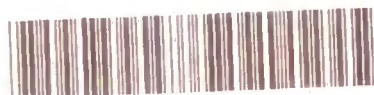
VGR kw 3 2014 brengt de belangrijkste wijzigingen ten opzichte van de Basisrapportage en daaropvolgende kwartaalrapportages tot en met kw3 2014 in beeld.

De meest relevante constatering in de rapportage blijft dat het project nog vele onzekerheden kent (o.a. ten aanzien van de aspecten tijd, geld en kwaliteit) en de financiële ruimte voor het opvangen van onverwachte risico's binnen het project minimaal is, onder andere vanwege het ontbreken van het zicht op mogelijke gevolgen van de uitspraak door de Raad van State in de bodemprocedure. GS geven aan dat zij PS na de uitspraak van de Raad van State (zitting 18 december 2014, uitspraak verwacht medio februari 2015), een integraal beeld zullen geven van de consequenties van de uitspraak voor de aspecten tijd, geld en kwaliteit.

Op basis van de door GS verstrekte informatie heeft de Controlecommissie een (samenvattend) beeld samen gesteld (zie volgende pagina).

De Controlecommissie heeft GS gevraagd om aanvullende informatie te krijgen over de kosten die verbonden zijn met SROI (Social-return-on-investment). MNO Vervat (de projectaannemer) dient namelijk minimaal 7,5% van het vaste loonkostenaandeel te besteden aan natuurlijke personen. Met de door GS verstrekte informatie in de voortgangsrapportage kw3 2014, aangevuld met ambtelijk opgevraagde informatie, kan het volgende beeld worden geschetst:

Kosten totaal SROI BPL (in Euro)	Rapportageperiode: 3 ^e kwartaal 2014	Totaal t/m 3 ^e kwartaal 2014
Vervat NL (Combinatie BPL)	27.500	351.000
MNO Vervat NL (BPL Wegen)	65.500	525.000
MNO Vervat NL (BPL Beton)	22.000	54.000
TOTAAL	115.000	930.000
Percentage SROI ten opzichte van het vaste loonkostenaandeel Het vaste loonkostenaandeel in totaal tot en met kwartaal 3 bedraagt 10.000.000 Euro (inclusief verzoek tot wijzigingen).		9,3 %



2014/72691

GRIF

16-12-2014

4-3-2015

**Samenvattend beeld Controlecommissie na globale toets Voortgangsrapportage
Buitenring provincie Limburg 3^e kwartaal 2014 (VGR kw 3 2014)**

- PS hebben op 29 juni 2012 het provinciaal Inpassingsplan vastgesteld
- PS hebben op 12 oktober 2012 een kredietbesluit genomen
- PS hebben op 27 juni 2013 gekozen voor het indienen van een verzoek tot een (gedeeltelijke) opheffing van de schorsing (keuze voor scenario A)
- GS hebben begin van de zomer 2014 een nieuw scenario (worst case scenario)¹ uitgewerkt met als uitgangspunt: realisatie van de totale Buitenring Parkstad Limburg na een onherroepelijk Inpassingsplan in 2015. PS zijn hierover op 8 juli 2014 geïnformeerd (2014/38066).
- De verschillen tussen scenario A (PS besluit 27 juni 2013) en het GS-scenario 8 juli 2014 zijn in onderstaande tabel beschreven.

Aspect	Stand van zaken zoals beschreven in voortgangsrapportage GS 3 ^e kwartaal 2014	Verschillen tussen: scenario A, 27 juni 2013 en scenario BPL, 8 juli 2014
Planning	BPL in uitvoering voor wegvakken 3 t/m 5, 14B en C. Deze liggen op schema ondanks enkele vertraging in de planning van MNO Vervat NL BV.	<u>Scenario A</u> : oplevering BPL in 2 fases: - 'wegvakken 3 tot en met 14' in maart 2017 - overige wegvakken op 1 januari 2020. <u>Scenario BPL, 8 juli 2014</u> : gehele BPL openstelling voorzien medio 2020
Financiën	Uitgaven in 2014 liggen op koers. Onderstaande posten blijven onzeker: - bijdrage Rijk bij aansluiting Nuth (BTW discussie) - lagere Efro-subsidie projectdeel 'aanpassing aansluiting Avantis' i.v.m. aanbestedingsvoordeel en mogelijk niet realiseren binnen subsidietermijn - werk-met-werk en gebiedsontwikkeling: ▪ regiobijdrage van 7,7 miljoen Euro uit 'werk-met werk' ▪ 15,5 miljoen Euro opbrengsten gebiedsontwikkeling BPL ▪ Inspanningsverplichting regio ad. 7,5 miljoen Euro	<u>Scenario A</u> : taakstellend budget bedraagt 441 miljoen Euro. <u>Scenario BPL, 8 juli 2014</u> : beheersmaatregelen ter grootte van 11,2 miljoen Euro uitgewerkt om verwachte effect van vertraging (+ 9,5 miljoen Euro) op taakstellend budget te compenseren. Overcompensatie van 1,7 miljoen Euro is toegevoegd aan post onvoorzien. Taakstellend budget scenario BPL, 8 juli 2014 blijft gelijk aan taakstellend budget scenario A.

¹ Verder aangeduid als: scenario BPL, 8 juli 2014

Risico's	Gewogen risico (39 benoemd) bedraagt 13,9 miljoen Euro. Dit is 1,6 miljoen Euro meer dan in kwartaal 2 2014, maar lager dan het gewogen risico van scenario A (17,6 miljoen Euro)	<u>Scenario A:</u> Gewogen risicowaarde bedraagt 17,6 miljoen Euro. <u>Scenario BPL, 8 juli 2014:</u> Gewogen risicowaarde bedraagt 12,3 miljoen Euro
----------	---	--

Bevindingen Controlemissie (paginagewijs)

Pagina 4

Activiteit 1b, Zitting/uitspraak Raad van State Inpassingsplan 2012 BPL (had bij onderdeel 1g in de aangepaste overzichtstabel die door GS is aangeleverd op 25 november 2014 (2014/67206), de kleurcodering 'geel' en is nu als 'groen' voor kwartaal 2 2014 (Q2) gemarkeerd. Wat is de juiste kleur voor Q2 2014?

Pagina 5

Activiteit 1c, Zitting/uitspraak Raad van State wijziging PIP 'verdiepte ligging Vaesrade' (had bij onderdeel 1h in de aangepaste overzichtstabel die door GS is aangeleverd op 25 november 2014 (2014/67206), de kleurcodering 'geel' en is nu als 'groen' voor kwartaal 2 2014 (Q2) gemarkeerd. Wat is de juiste kleur voor kwartaal 2 2014 (Q2) ?

Pagina 10

Activiteit 6, Prorail (had bij onderdeel 5 in de aangepaste overzichtstabel die door GS is aangeleverd op 25 november 2014 (2014/67206), de kleurcodering 'groen' en is nu als 'geel' voor kwartaal 2 2014 (Q2) gemarkeerd. Wat is de juiste kleur voor kwartaal 2 2014 (Q2)?

3. Bevoegdheid

Het project Buitenring Parkstad Limburg (BPL) is door Provinciale Staten (PS) op 18 december 2009 aangewezen als Groot Project. Het project valt daarmee onder de Regeling Grote Projecten 2013 (RGP) die op 17 mei 2013 door PS laatstelijk is gewijzigd (in werking getreden op 27 mei 2013). De Controlemissie is namens PS belast met de uitvoering van deze regeling. Tevens is het document 'Nadere Uitwerking van de Regeling Grote projecten' door de Controlemissie op 26 september 2013 vastgesteld en ter kennisname aangeboden aan PS.

De Controlemissie ziet toe op de juiste toepassing van de RGP 2013, voert een controletechnische toets uit ten aanzien van de door Gedeputeerde Staten opgestelde Voortgangsrapportages aan de RGP 2013 en de geformuleerde uitgangspunten in de Nadere Uitwerking en legt haar bevindingen vast in een advies (RGP: artikel 7, lid 2).

In de Statencommissie RIF vindt de inhoudelijke behandeling van de Voortgangsrapportages van GS plaats.

4. Risico's

Gewogen risico (39 risico's zijn benoemd) bedraagt 13,9 miljoen Euro. Dit is 1,6 miljoen Euro meer dan in kwartaal 2 2014 (Q2), maar lager dan het gewogen risico van scenario A (17,6 miljoen Euro). Zie ook in tabel bij 'Risico's' bij onderdeel 2 van voorliggend stuk.

5. Periodieke informatie/sturingsinformatie

☐ **Via Jaarstukken en Begroting**

- ☐ Paragraaf Projecten
- ☐ Paragraaf Financieringen
- ☐ Paragraaf Verbonden Partijen
- ☐ Paragraaf Bedrijfsvoering
- ☐ Programmaverantwoording

X Voortgangsrapportages Regeling Grote Projecten

6. Relatie met Programmabegroting – financiële aspecten

Niet van toepassing.

7. Meegezonden bijlagen

Geen.



2015/481

6-1-2015

GRIF

25-3-2015

provincie limburg



Provincie Limburg PS

DOCnr.

Ingek. 6 JAN. 2015

CASnr.

ID.

De statencommissie Ruimte,
Infrastructuur en Financiën

Cluster WEGA
Faxnummer
Ons kenmerk 2015/260
Bijlage(n) 2

Behandeld M.A.J. Michon-Dütz
Doorkiesnummer 06 54 29 30 15
Uw kenmerk
Maastricht 6 januari 2015

VERZONDEN - 6 JAN. 2015

Onderwerp

Mededelingen portefeuillehouder inzake Buitenring Parkstad Limburg

Bijgaand doe ik u een aantal mededelingen toekomen ten behoeve van de vergadering van de
Commissie Ruimte, Infrastructuur en Financiën d.d. 9 januari 2015.

De mededelingen hebben betrekking op de Buitenring Parkstad Limburg.

In de vergadering van Provinciale Staten van 14 november 2014 is verzocht om de actuele stand van zaken met betrekking tot de Buitenring Parkstad Limburg te bespreken in de statencommissie Ruimte, Infrastructuur en Financiën op 9 januari a.s. De Q2 2014 en de Q3 2014-rapportages zijn hiervoor reeds geagendeerd. Uw Staten worden in de Q-rapportages op hoofdlijnen geïnformeerd over wijzigingen en afwijkingen ten opzichte van de informatie die is opgenomen in de basisrapportage (Regeling Grote Projecten 2013). De managementsamenvatting in de Q-rapportages bevat alle informatie die van invloed kan zijn op de aspecten tijd, geld, kwaliteit en organisatie.

Gelet op de actualiteit deel ik het bovendien het volgende aan u mede.

Raadsvergadering Kerkrade 17 december 2014

In Kerkrade moeten vijf wegvakken (10, 11, 12, 13 en 14) worden aangelegd. Hiervoor is de beschikbaarheid van de tracégronden die nu nog in eigendom van Kerkrade zijn, direct na de uitspraak, noodzakelijk. In de eind 2014 gehouden bestuurlijk overleggen tussen het college van B&W van Kerkrade en de Provincie is afgesproken om een voorstel aan de gemeenteraad te doen in zake start van de werkzaamheden, direct na een positieve uitspraak van de Raad van State.

Vorbereidingswerkzaamheden en -onderzoeken ten behoeve van de aanleg zouden eveneens alvast opgestart mogen worden. Hierover heeft het college van B&W op 18 november 2014 positief besloten. Op 17 december 2014 heeft de Raad van Kerkrade besloten om met het voorstel van B&W in te stemmen. Korthedshalve verwijzen wij naar bijgevoegd ontwerp-besluit en Nota van toelichting.

Bezoekadres:
Limburglaan 10
NL-6229 GA Maastricht

Postbus 5700
NL-6202 MA Maastricht
postbus@prvlimburg.nl

Tel + 31 43 389 99 99
Fax + 31 43 361 80 99
www.limburg.nl

IBAN -nummer: NL08RABO0132575728
Bereikbaar via: Lijn 1 (richting De Heeg)
BIC-code: RABONL2U



Zitting Raad van State 18 december 2014

Op 18 december 2014 heeft de zitting plaats gevonden inzake de beroepsprocedures tegen het Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg 2012, de natuurbeschermingswetvergunning in het kader van de Natuurbeschermingswet 1998 en het wijzigingsplan verdiepte ligging Vaesrade.

De uitspraak van de Raad van State is naar verwachting niet voor 1 februari 2015 beschikbaar. Mogelijke gevolgen voor de planning (zie onze eerdere brief van 8 juli 2014 kenmerk 2014/3551) zullen wij na de uitspraak in beeld brengen.

Brief van Übach-Palenberg, Landgraaf en Provincie Limburg in zake de B221n

Bijgaand doe ik u ter kennisname toekomen een gezamenlijke brief van de gemeenten Übach-Palenberg en Landgraaf, alsmede van de provincie Limburg in zake de B221n. De B221n betreft een voorstel van het Land Nordrhein-Westfalen in het kader van het Bundesverkehrswegeplan om de oorspronkelijk L42n als Bundesweg aan te leggen.

Zoals uw Staten bekend is, zal de aanleg van deze Duitse weg in combinatie met de aanleg van de Randweg Abdissenbosch op Nederlands grondgebied, een aanzienlijke ontlasting betekenen voor de verkeersdruk aan de oostzijde van Landgraaf.

Met vriendelijke groet,

E.J. Koppe

Behorend bij ontwerpbesluit nummer 14Rb101.

Onderwerp

Buitenring Parkstad Limburg

Beslispunten

Aan de raad wordt voorgesteld om in te stemmen met het totaalbesluit dat bestaat uit de volgende punten:

- 1 In te stemmen met de oplossingen voor de genoemde knelpunten;
- 2 In te stemmen met de overeenkomst Natuur;
- 3 In te stemmen met het van toepassing verklaren van de Regelingen Planschade en Nadeelcompensatie van de provincie;
- 4 In te stemmen met de nieuwe voorwaarden m.b.t. de grondinbreng en de Financieringsovereenkomst;
- 5 in te stemmen met overdracht van de benodigde tracégronden, direct nadat het Inpassingsplan voor het desbetreffende wegdeel onherroepelijk is geworden;
- 6 Kennis te nemen van de uitvoeringsovereenkomst;
- 7 Kennis te nemen van het feit dat ons college vergunningstrajecten, onder voorbehoud van de uitspraak van de Raad van State afhandelt en omkeerbare voorbereidende werkzaamheden toestaat, zodat vergunningen vigeren en voorbereidende werkzaamheden (zoveel mogelijk) hebben plaatsgevonden op het moment dat de Raad van State uitspraak doet. De vergunningen treden in werking indien er sprake is van een onherroepelijk Inpassingsplan voor het desbetreffende wegdeel;
- 8 In te stemmen met het labelen van de meeropbrengsten ter hoogte van € 273.000 voor de (voorbereidings)werkzaamheden die de gemeente nog zal moeten doen in dit project.

Echter, onder de uitdrukkelijke voorwaarde dat dit slechts in werking treedt, indien er door de uitspraak van de Raad van State sprake is van een onherroepelijk Inpassingsplan voor het desbetreffende wegdeel. Ten behoeve van de aanleg van de natuur zullen de daartoe benodigde gronden per direct beschikbaar gesteld moeten worden en zal per direct medewerking verleend worden aan vergunningentrajecten en werkzaamheden ten behoeve van de natuurcompensatie.

Inleiding

De provincie Limburg heeft voor het project Buitenring Parkstad Limburg (hierna BPL) een Provinciaal Inpassingsplan (hierna PIP) in procedure gebracht. De Raad van State heeft de uitspraak over dit PIP aangehouden, in afwachting van een uitspraak van het Europese Hof over een ander –soortgelijk- vraagstuk. De zittingsdatum over het PIP heeft de Raad van State vastgesteld op 18 december 2014. De provincie verwacht de definitieve uitspraak rond 1 februari 2015.

Indien er door de uitspraak van de Raad van State een onherroepelijk PIP is voor het betreffende wegdeel, wil de provincie c.q. de aannemer meteen kunnen starten met de aanlegwerkzaamheden. Hiertoe is het noodzakelijk dat de benodigde gronden op dat moment beschikbaar zijn en dat de benodigde vergunningen bruikbaar zijn.

Voor de gemeente Kerkrade heeft dit betrekking op het in eigendom overdragen van haar gronden ten behoeve van het tracé en het in gebruik geven van de gronden voor de natuurcompensatie. Tevens zal de gemeente een aantal vergunningen, zoals kapvergunningen, moeten afgeven, zodat de aannemer kan starten.

Tevens dient de gemeente Kerkrade in te stemmen met de Financieringsovereenkomst, de Overeenkomst Natuur en de Uitvoeringsovereenkomst.

De provincie heeft de noodzaak aangegeven van het feit, dat men hierover in december 2014 zekerheid dient te hebben. Om die reden ligt onderhavig ontwerpbesluit nu voor bij uw raad. Echter, onder de uitdrukkelijke voorwaarde dat dit slechts in werking treedt, indien er door de uitspraak van de Raad van State geen obstakels meer zijn. Uitzondering hierop vormt de grondinbreng voor de natuurcompensatie (zie onder 'natuurcompensatie').

De overige convenantpartners hebben reeds aan de voorwaarden voldaan en de overeenkomsten ondertekend. Gemeente Kerkrade dient nu ook een besluit te nemen. In de voorbereiding naar dit ontwerp-raadsbesluit is veelvuldig overleg gevoerd tussen de gemeente en de provincie. Er is afgesproken om een totaaloverzicht te maken van alle aspecten die spelen tussen de provincie en Kerkrade, het zgn. 'Masterplan'. Dit overzicht treft u aan als bijlage 1.: Masterplan.

Overall kan worden gesteld, dat de provincie veel begrip heeft getoond voor de situatie en standpunten van Kerkrade en voor bijna alle knelpunten een oplossing (inclusief financiering) heeft aangereikt. Enkele knelpunten staan nog in de wacht, omdat hierover met alle betreffende gemeenten dezelfde afspraken zijn gemaakt, of omdat er (nog) geen middelen zijn gevonden.

Belangrijk om te vermelden is dat het totaaloverzicht een integraal pakket van afspraken is, waarover ook als zodanig een totaalbesluit zal moeten worden genomen.

De items in het overzicht worden in deze nota van toelichting aan de orde gesteld.

Knelpunten en oplossingen

1. Wegvak Roderlandbaan (N299).

Dit weggedeelte komt te vervallen door de gewijzigde knooppuntaansluiting van de Roderlandbaan op de BPL. Voor dit weggedeelte was in het eerste ontwerp geen nieuwe bestemming aangegeven. Na overleg met de Provincie is voor dit gedeelte afgesproken dat op dit gedeelte een groene zone wordt aangelegd. Hierdoor ontstaat er tussen de Hopel en de BPL een extra groene buffer.



2. Afrit Nachtegaalstraat

De Nachtegaalstraat wordt middels een rotonde aangesloten op de Roderlandbaan waardoor het verkeer van en naar Eygelshoven in twee richtingen wordt aangesloten. Dit weggedeelte was in het eerste ontwerp niet voorzien van een gescheiden fietspad maar van fietssuggestiestroken op de rijbaan, waardoor een minder veilige situatie zou ontstaan. Door de aanwezige ruimte te optimaliseren wordt alsnog een gescheiden fietspad aangelegd.



3. Parallelwegen BPL

- a. Langs de BPL zullen op 2 locaties over een gedeelte parallelwegen worden aangelegd nl. langs de Dentgenbachweg en langs de Hamstraat. Deze weggedeelten sluiten de BPL aan op de industrieterreinen Dentgenbach en Willem Sophia. Over deze weggedeelten zal daardoor meer vrachtverkeer rijden dan normaal op een parallelweg. De breedte van deze parallelwegen was in het eerste ontwerp beperkt tot 6 meter. Met de provincie is afgesproken dat de breedte van deze wegen verder wordt vergroot.
- b. In het eerste ontwerp was het fietsverkeer op de rijbaan gepositioneerd middels fietssuggestiestroken. Door de beperkte breedte van de weg en het hoge aandeel vrachtverkeer ontstaat er volgens de gemeente Kerkrade een gevaarlijke situatie. Met de provincie is afgesproken dat er op de gedeelten waar voldoende ruimte aanwezig is, gescheiden fietspaden worden aangelegd. Op enkele punten is nog nader onderzoek nodig.
- c. Langs de parallelweg Hamstraat t.h.v. de Gracht kwam de parallelweg in het eerste ontwerp op gelijke hoogte met de aangrenzende percelen te liggen. Met de Provincie is afgesproken dat de parallelweg daar waar mogelijk verlaagd zal worden aangelegd. Dit biedt voor de aangrenzende percelen met name visuele voordelen, omdat er een hoogteverschil ontstaat tussen de parallelweg en de aangrenzende percelen.

- d. De parallelweg Dentgenbach sluit in het eerste ontwerp aan slechts aan één zijde aan op de BPL via het knooppunt GaiaZOO. Deze éézijdige aansluiting veroorzaakt enerzijds extra omrijkilometers voor het verkeer richting Landgraaf, anderzijds het industrieterrein erg kwetsbaar is in het geval van calamiteiten. Met de provincie is afgesproken dat het industrieterrein in het geval van calamiteiten van 2 zijden bereikbaar is. Hiervoor zal een calamiteitenontsluiting worden gerealiseerd aan de noordzijde van het industrieterrein die aansluit op het knooppunt de Hopel.



4. Dwarsverbinding Gravenrode/Anstelerbeekdal

De huidige verbinding van de Anstelerbeekdal met Gravenrode loopt via de Mercuriusstraat. Deze verbinding wordt door de BPL onderbroken. Hierdoor is hoeve Nieuw-Erenstein niet meer direct bereikbaar. Een onderdoorgang voor langzaam verkeer ter hoogte van de Jupiterstraat onder BPL is een oplossing. Dit is echter een erg kostbare oplossing. Financieringsmogelijkheden worden verder nagegaan.

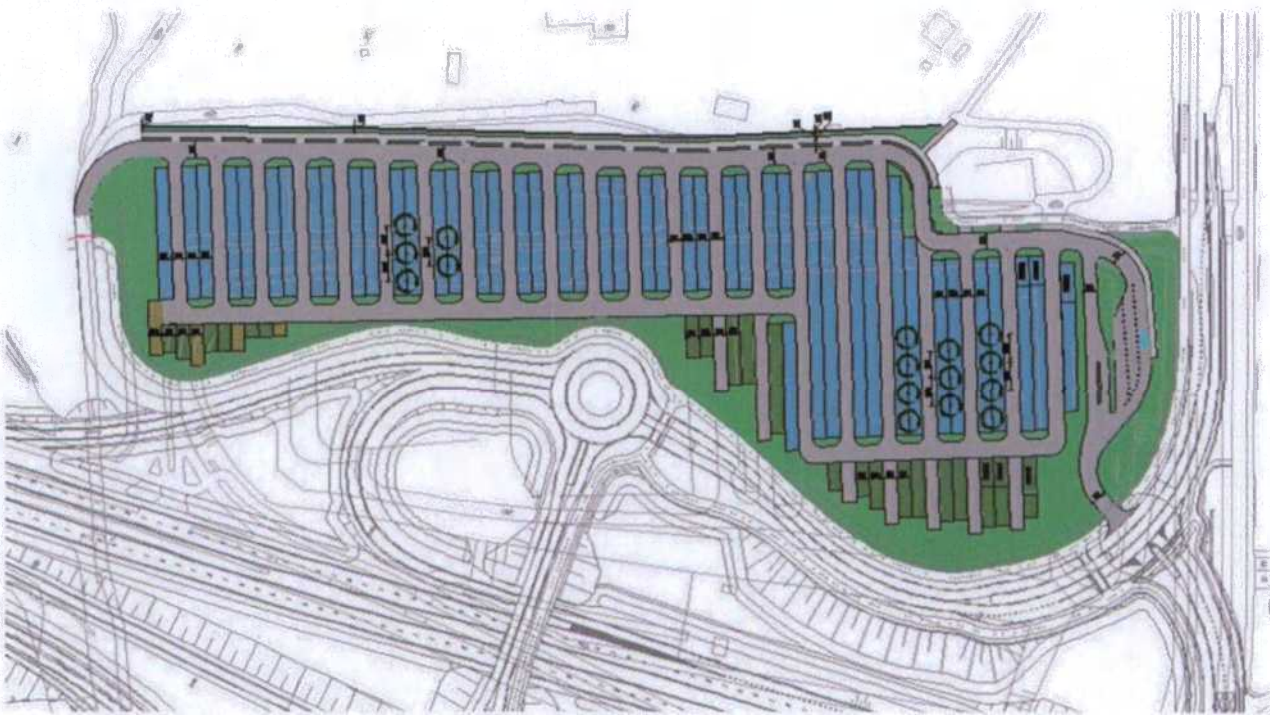


5. Herhuisvesting verenigingen

- a. Voor de Volkstuinvereniging Dentgenbach wordt op de bestaande locatie een herinrichtingsplan uitgewerkt. Door een optimalisatie in het knooppunt GaiaZOO en de bestaande ruimte binnen het complex zal voldoende ruimte worden gecreëerd om een herinrichting uit te kunnen voeren. Hiertoe dient de gemeente een groenstrook beschikbaar te stellen en zich in te spannen hierop de bestemming volkstuin te leggen.
- b. Voor de hondenvereniging PVH Kerkrade is een nieuwe locatie gevonden nabij het voormalige terrein van FC Gracht. Dit terrein zal daartoe geschikt worden gemaakt.
- c. Voor de kruisboogvereniging St. Hubertus wordt een nieuwe locatie gezocht. De inrichting van het terrein wordt momenteel uitgewerkt en de haalbaarheid wordt hiervan bekeken.

6. Parkeervoorziening GaiaZOO

De parkeervoorziening van GaiaZOO was in het eerste ontwerp onvoldoende groot om het totaal aantal benodigde parkeerplaatsen te realiseren. Naar aanleiding hiervan is een tweede parkeerlocatie, gelegen direct naast het huidige politiebureau aan de Kerkradersteenweg, toegevoegd. Deze tweedeling van de parkeervoorziening werd door zowel GaiaZOO als de gemeente Kerkrade als ongewenst beschouwd, omdat deze oplossing voor veel logistieke problemen zorgde. Middels een aanvullende studie is een ontwerp tot stand gekomen waarbij deze tweedeling niet meer noodzakelijk is. Het huidige parkeerterrein biedt voldoende capaciteit en zal worden aangesloten op de toerit van de BPL en de Kerkradersteenweg.



7. Viaduct Kaalheidersteenweg

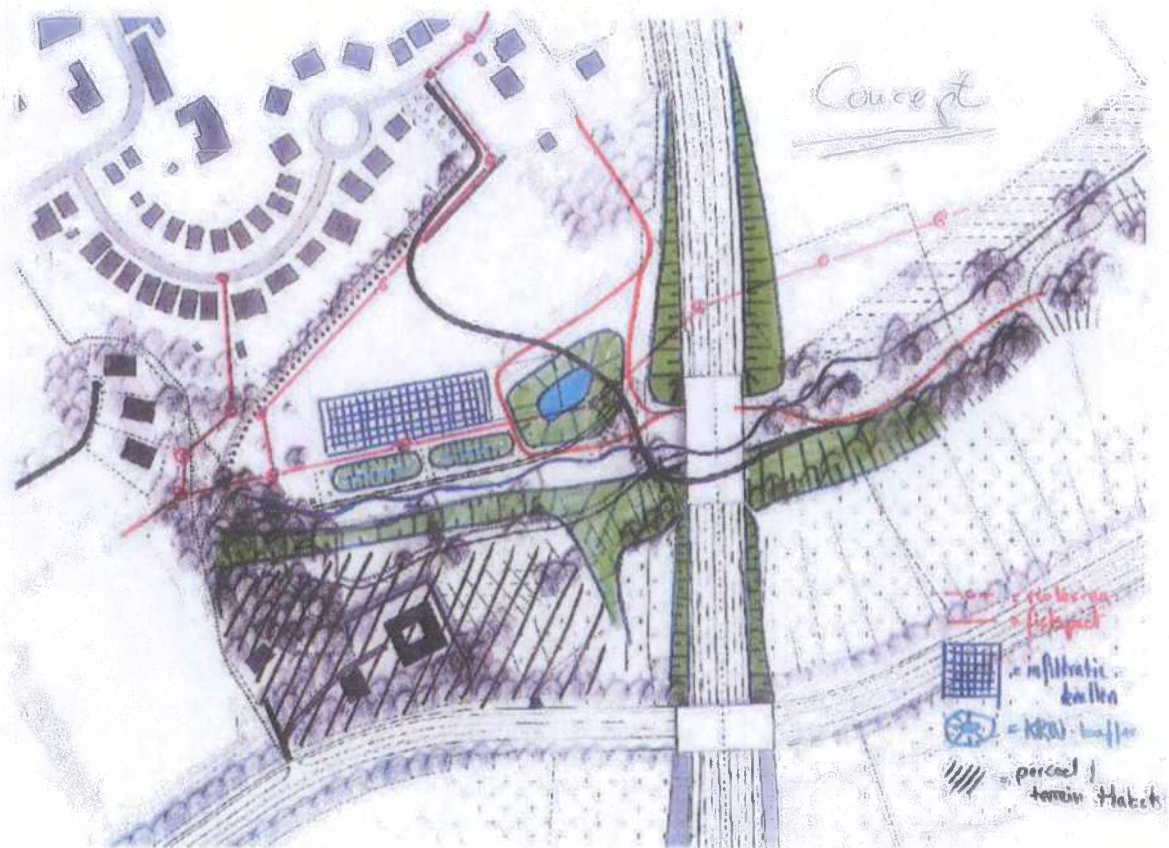
De Kaalheidersteenweg zal middels een viaduct over de BPL heen gaan. De totale breedte van het viaduct was beperkter dan de breedte van het overige wegprofiel, waardoor voetgangers slechts aan één zijde over het viaduct konden passeren. Door optimalisatie zal op het viaduct toch het volledige wegprofiel worden doorgezet, zodat alle verkeersdeelnemers daar veilig kunnen passeren. Dit houdt in dat er aparte voorzieningen komen aan beide zijden van de weg in de vorm van gescheiden fietspaden en voetpaden.

8. Kruispunt Heiveldstraat

De bestaande kruising Kerkradersteenweg/Dentgenbachweg/Heiveldstraat zal in de nieuwe situatie sterk veranderen. De Dentgenbachweg zal dan niet meer aansluiten op deze kruising. Door deze wijziging zal de inrichting van de totale situatie moeten worden herzien. Deze aanpassing zal binnen het project in 2016 aan de orde zijn.

9. Herinrichting Vauputsdal en situatie Habets

Een belangrijk knelpunt vormde de inpassing van de BPL ter hoogte van het Vauputsdal. Het Vauputsdal zal heringericht worden waarbij het bedrijf Habets op de bestaande locatie blijft gehandhaafd. Voor deze herinrichting is een studie verricht door bureau H + N + S. De inrichting (scenario 1) zal tot een goede inpassing van de BPL in het Vauputsdal leiden. Ten behoeve van dit scenario zal de gemeente zich moeten inspannen om in het bestemmingsplan een bouwvlak ten behoeve van de bouw van een loods op het perceel Habets te verschuiven.



10. Natuurcompensatie

De inrichting van natuur in de gemeente Kerkrade zal op diverse locaties plaatsvinden maar voornamelijk direct gelegen langs het tracé van de BPL. Dit gebeurt o.a. in het Anstelerbeekdal, het Vauputsdal en het Hamdal. Deze plannen zijn in goed overleg met de provincie tot stand gekomen en leiden tot een versterking van de natuur- en groenzones in de gemeente.

Dit bedraagt in het totaal ca. 25 ha op gronden van de gemeente Kerkrade. In totaal landt zelfs 38 ha in Kerkrade. Dit betreft 30% van de totale natuurcompensatie in de regio.

11. Herinrichting Anstelerbeekdal

De herinrichting van het Anstelerbeekdal sluit direct aan op de gebieden die voor de natuurcompensatie worden ingericht. Door een provinciale bijdrage kan het gebiedsplan Anstelvallei, dat bestaat uit revitalisering van de hoeves en opwaardering van het landschap, worden uitgevoerd. Samen met de natuurcompensatie wordt een totaaloplossing voor het gehele gebied gerealiseerd.

12. Dwarsverbinding Wauwelpad

Het is niet mogelijk gebleken om het Wauwelpad ter plaatse van de BPL op dezelfde locatie te handhaven. Hierdoor is gekozen het Wauwelpad om te leggen langs de BPL en via de Vauputsweg weer aan te sluiten.

13. Aansluiting Manege "De Groene Vallei"

De manege "De Groene Vallei" was in het eerste ontwerp via de Baamstraat en een steile toegang aangesloten aan de achterkant van het bedrijf. Door deels gebruik te maken van de bestaande Baamstraat is de manege weer aangesloten via de voorkant en is de toegankelijkheid van de Baamstraat verbeterd.

14. Dwarsverbinding Hamstraat

De huidige verbinding tussen de wijk de Gracht en het Crombacherbeekdal wordt door de BPL verbroken. Momenteel is de Hamstraat oversteekbaar. Omdat, na aanleg van de BPL, ter plaatse van de Gracht geen verbindingen meer aanwezig zijn, is een dwarsverbinding noodzakelijk. Voor de realisatie van deze ter plaatse van de Grachterstraat, wordt de bestaande fiets/voetgangersbrug GaiaZOO ingezet. Om deze verbinding door te zetten en zo ook het Duitse gebied bereikbaar te maken is inmiddels de Katzenpolgasse weer opengesteld waardoor de Katzenpolweg weer direct bereikbaar is.



15. Onderliggend wegennet

Ter plaatse van de Hamstraat/Stationsstraat is een voorontwerp gemaakt om het verkeer op deze rotonde als gevolg van de toekomstige toename van het verkeer op de Hamstraat te kunnen verwerken. Dit ontwerp bestaat uit een turbo-rotonde met ongelijkvloerse fiets/voetgangersverbindingen. De verdere uitwerking van dit plan heeft nog niet plaatsgevonden, omdat op dit moment de exacte uitgangspunten voor dit ontwerp nog niet zijn vast te stellen. De provincie heeft aangegeven dat de doorstroming en veiligheid van het verkeer op dit kruispunt belangrijk is in relatie tot de ontwikkelingen rond C-City. Derhalve is de provincie bereid dit knelpunt op te lossen.

Planologie en vergunningen

Voor een aantal van de verbeterpunten is het nodig om een aantal bestemmingen te wijzigen. Een inspanningsverplichting hiertoe is derhalve onderdeel van de afspraken. De planologische procedures en de eventuele gevolgen hiervan (bijv. planschade) worden voor rekening en risico van de verzoeker gevoerd. Dit geldt eveneens voor de benodigde vergunningen waarvoor de gemeente verantwoordelijk is.

Het voorstel luidt om in te stemmen met de oplossingsrichtingen van de knelpunten zoals deze hiervoor zijn omschreven.

Beschikbaar stellen van gronden voor natuurcompensatie

Voor de BPL zijn via het provinciale inpassingsplan (PIP) gebieden aangewezen die in eigendom zijn van de gemeente Kerkrade waarop natuur moet worden aangelegd. De aanleg van deze natuur is wettelijk noodzakelijk voor de BPL om de aantasting van de natuur door de weg van het wegtracé te compenseren. Van de totale natuurcompensatie van de BPL (125 ha) zal 30 % (= 38 ha) binnen de gemeentegrenzen van Kerkrade worden gerealiseerd.

Voor het inrichten van natuurcompensatie op een aantal aangewezen percelen heeft de Raad van State op 16 november 2012 toestemming verleend.

Dit onder de voorwaarde dat voor gronden die niet in eigendom zijn van de Provincie, de Provincie toestemming krijgt van de betreffende grondeigenaar.

In het raadsbesluit van 30 oktober 2013 is m.b.t. de Natuurcompensatie het volgende besluit genomen:

- betreffende de natuurcompensatie in overleg met de provincie duidelijkheid te krijgen en de resultaten van dit overleg in het najaar aan de raad voor te leggen.

Inmiddels is deze duidelijkheid aanwezig. (Zie onderdeel financiering) Daarnaast ligt er momenteel voor deze gronden een totaalplan voor de in te richten natuurcompensatiegronden. Indien er wordt ingestemd met het huidige raadsvoorstel kan er in het plantseizoen 2014/2015 nog gestart worden met de inrichting van de percelen. De totale waarde van het door de provincie inrichten van de gronden met landschappelijke elementen wordt geschat op circa € 600.000 à 700.000.

De afspraken m.b.t. de natuurcompensatie zijn verwoord in de Overeenkomst Natuur. Deze is als bijlage bijgevoegd.

Voorgesteld wordt om in te stemmen met de Overeenkomst Natuur.

Planschade en nadeelcompensatie

Onderdeel van de Overeenkomst Natuur is het aspect Planschade en Nadeelcompensatie.

Om tot een eenduidige afhandelingswijze te komen is het toepassen van één behandelingsmethodiek noodzakelijk.

Voorgesteld wordt om in te stemmen met het van toepassing verklaren van de Regelingen Planschade en Nadeelcompensatie van de provincie;

Convenant, Financiën en Grondinbreng

Bestuursconvenant 2005

Met de ondertekening van het Bestuursconvenant "Binnen- en Buitenring Parkstad Limburg 2005/1.0 en het Realiseringsconvenant Buitenring Parkstad Limburg 2006 is de samenwerking tussen 6 Parkstadgemeenten, Parkstad Limburg en de Provincie Limburg gestart om tot de aanleg van de Binnen- en een Buitenring te komen.

Hoewel de Buitenring in samenwerking wordt gerealiseerd, betreft het een provinciale weg en is de Provincie Limburg derhalve het bevoegd gezag en verantwoordelijk voor de aanleg. De gemeenten dragen financieel bij (behalve Nuth, Onderbanken en Schinnen), brengen hun gronden en belangen in en zorgen daar waar zij bevoegd gezag zijn voor besluiten en vergunningen.

De partijen betrokken bij het convenant hebben een resultaatverplichting op zich genomen die ertoe strekt in gezamenlijkheid te komen tot aanleg van onder meer de Buitenring. Partijen, dus ook Kerkrade, hebben zich daarbij overigens ook verbonden om bij zich aandienende (onvoorziene) situaties en/of omstandigheden op constructieve wijze met elkaar in overleg te treden en al het mogelijke te doen om nakoming van het convenant en daarmee de komst en realisatie van de Buitenring toch te kunnen bewerkstelligen.

Financiële bijdrage aan het project

In het Bestuursconvenant 2005 zijn afspraken gemaakt over het beheersen van de financiën van het project. Belangrijk daarbij is dat budgetoverschrijdingen voorkomen dienen te worden. Mochten er toch budgetoverschrijdingen of –onderschrijdingen optreden, dan worden die volgens het Bestuursconvenant naar rato van het aandeel van partijen in het budget verdeeld (met uitzondering van de middelen voor de aansluiting Nuth). Dat ‘samen trap op, samen trap af’ principe heeft een ongewenst open einde. Er heeft daarom nader overleg plaats gevonden tussen de partijen om deze risico's terug te brengen teneinde daarover nadere, sluitende, financiële afspraken te maken. Deze zijn onderstaand beschreven en zijn verwoord in de ‘Financieringsovereenkomst’. (Zie bijlage Financieringsovereenkomst)

In de financiering van de Buitenring wordt door Parkstad Limburg en de Parkstadgemeenten bijgedragen overeenkomstig het Bestuursconvenant 2005, dat uitgaat van een 2x2 autoweg volgens een destijds aangenomen voorkeustracé, met een maximumsnelheid van 100 km/u, voor een taakstellend budget van € 135 miljoen. Gemeenten en Parkstad nemen hiervan € 67,5 miljoen voor hun rekening. De bijdragen van de gemeenten Brunssum, Heerlen, Kerkrade en Landgraaf zijn geregeld in het Realiseringsconvenant 2006.

De gemeente Kerkrade draagt € 14.449.000,- bij. Hiervan is € 13.000.000 opgenomen in de gemeentelijke begroting en dient € 1.449.000,- gefinancierd te worden uit inbreng van gemeentelijke gronden (zie onder ‘grondinbreng’)

In 2009 hebben betrokken gemeenten, Parkstad en Provincie in het RBO, mede op basis van zienswijzen en wensen van gemeenten, het Bestuurlijk Voorkeustracé 2009 bepaald. Vervolgens heeft er nog een verdere optimalisatie plaatsgevonden op verzoek van omwonenden, Provincie en de betrokken gemeenten. Hierdoor is de raming in 2009 opgehoogd naar € 240 miljoen.

Volgens het Bestuursconvenant 2005 dienen partijen bij budgetoverschrijding met elkaar in overleg te treden. Dit is in 2009 via diverse overleggen in RBO-verband gebeurd. Dat heeft uiteindelijk geleid tot de overeenkomst tussen Provincie en Parkstad Limburg van 15 juli 2009, die daarna door het Dagelijks Bestuur van Parkstad en het Regionaal Bestuurlijk Overleg is bevestigd.

In de overeenkomst zijn aanvullende afspraken gemaakt tussen Provincie en Parkstad Limburg over de verdeling van de meerkosten. Kerkrade heeft steeds aangegeven deze overeenkomst niet te erkennen en Landgraaf heeft de voorwaarde van evenredigheid tussen de gemeenten in bijdragen en condities gesteld.

Na 2009 hebben er nog meerdere verhogingen van de investeringskosten plaatsgevonden. Ter dekking van die meerkosten heeft de regio (waaronder Kerkrade) een inspanningsverplichting van € 7,7 miljoen.

Een overzicht van alle (meer)kosten en de dekking daarvan, is als bijlage “Financiële kosten en dekking” bijgevoegd. Daarin geeft de groene kolom de definitieve afspraken over de verplichtingen van de regio weer. Deze sluiten op € 100,2 miljoen. Het totale projectbudget bedraagt nu € 441,06.

De belangrijkste oorzaken voor de verhogingen ten opzichte van het oorspronkelijke projectbudget van € 135 miljoen uit het Bestuursconvenant 2005 tot de huidige € 441,06 miljoen zijn:

- ▣ Optimalisaties wegontwerp en aansluitingen
- ▣ Aangepaste kostenramingen en indexeringen
- ▣ Aansluiting Nuth en verdiepte ligging Vaesrade toegevoegd aan project Buitenring
- ▣ Extra kosten door vernietiging PIP Raad van State, waaronder ststof- en natuurmaatregelen

De extra inbreng van Parkstad Limburg en betrokken gemeenten ten opzichte van de inbreng, zoals neergelegd in het Bestuursconvenant 2005, is verwoord in de financieringsovereenkomst en is als volgt:

- **Resultaatsverplichting van € 10 miljoen:**

Deze wordt gedekt door het overschot van de Binnenring (€ 2 miljoen), het doorvoeren van versoberingen die leiden tot kostenreducties (€ 2 miljoen), EFRO/Interregsubsidie voor de aansluiting bij Avantis (€ 3,4 miljoen) en BDU-gelden (€ 3 miljoen). Daarmee is voor de resultaatsverplichting geen extra geldelijke bijdrage van de gemeenten vereist.

- **Inspanningsverplichting van € 15 miljoen voor de regio, als volgt samengesteld:**

- € 7,5 miljoen door de regio o.b.v. de overeenkomst d.d. 15 juli 2009
- € 15 miljoen door gebiedsontwikkeling van provincie en regio gezamenlijk (derhalve € 7,5 miljoen per partij).

Voor de inspanningsverplichting van € 7,5 miljoen en de gezamenlijke gebiedsontwikkeling met de Provincie van € 15 miljoen is een plan van aanpak opgesteld. Hieraan wordt in overleg met de Provincie uitvoering gegeven.

Indien deze inspanningsverplichting van de regio onverhoopt niet mocht slagen, treden provincie en regio in overleg (zonder dat dit zal leiden tot een vraag voor aanvullend contant geld). Indien er geen of onvoldoende onderuitputting is op het projectbudget, wordt, onder voorbehoud van goedkeuring door PS, de resterende inspanningsverplichting van de regio overgenomen door de provincie, op voorwaarde dat er geen verwijtbaar gedrag van de regio is.

- **Bijdrage regio aan meerkosten Inpassingsplan 2012 van maximaal € 7,7 miljoen**

In de kosten van de stikstofmaatregelen en de kwaliteitsimpuls natuur heeft de regio in het RBO een bijdrage toegezegd door "werk met werk" te maken; Provincie en regio zullen zich hiervoor gezamenlijk inspannen (zonder contant geld).

In totaal is de bijdrage van de regio en gemeenten in het projectbudget BPL derhalve definitief begrensd op maximaal € 100,2 miljoen. De kosten en de dekking van de kosten is door Deloitte getoetst en akkoord bevonden.

Onderliggend wegennet

Provincie en regio zullen nadere afspraken maken over de aanpak van het onderliggend wegennet en de te nemen maatregelen tijdens en na de realisatie van de BPL. Deze afspraken gelden voor alle convenantgemeenten. Buiten de scope van het project BPL heeft het college van GS een inspanningsverplichting op zich genomen om een bedrag van maximaal € 4,265 miljoen excl. BTW bij te dragen aan de door de regio beschreven drie zwaarste knelpunten. Aan de gemeente Kerkrade is uit dit budget € 250.000 toegekend. De overige knelpunten (plm. 120 voor de hele regio) worden nu niet opgepakt. De provincie heeft besloten eerst de BPL uit te voeren, en daarna te bezien welke knelpunten optreden en of en hoe hier iets aan gedaan kan resp. moet worden. Kortom, hierover wordt nu geen definitieve toezegging gedaan door de provincie. Dit geldt voor alle gemeenten.

Dit zal volgens de prognose van de uitgevoerde verkeersstudie er toe leiden dat er na openstelling van de BPL knelpunten kunnen ontstaan die niet (geheel) door de provincie worden opgepakt en derhalve (deels) voor rekening van de betreffende gemeente komen. Andere mogelijkheden zijn financiering door middel van cofinanciering door de regio, dan wel onderuitputting van het budget BPL.

Grondinbreng

Uw gemeenteraad dient een besluit te nemen over de in het Bestuursconvenant 2005 afgesproken inbreng van de tracégronden voor de Buitenring, omdat met de toepassing van marktconforme prijzen wordt afgeweken van hetgeen in het Bestuursconvenant 2005 is vastgelegd met betrekking tot de financiële vergoeding voor gemeentelijke gronden. Dit geldt, zowel voor de aanleg van de weg als voor de gronden voor de natuurcompensatie. Het Bestuursconvenant 2005 is destijds goedgekeurd door uw gemeenteraad.

Eén van de uitgangspunten c.q. voorwaarden is dat alle gemeenten met de aangepaste afspraken over de gronden instemmen, vanuit het principe "gelijke monniken, gelijke kappen". Er gelden voor alle gemeenten gelijke aanbiedingen c.q. prijzen. De afspraken, die zijn verwerkt in de financieringsovereenkomst, zijn door de overige convenantpartners al ondertekend. Hierdoor heeft de provincie de regionale resultaatsverplichting destijds verlaagd van € 15 naar € 10 miljoen (zie onder 'financiële bijdrage').

In artikel 6 lid 4 van het Bestuursconvenant 2005 is vastgelegd dat gronden aan elkaar worden overgedragen tegen prijzen zoals opgenomen in de budgetraming Grontmij 2002 (citaat: *Gronden in eigendom van gemeenten en de Provincie, die voor de realisatie van de Binnen- en Buitenring Parkstad Limburg nodig zijn (zoals o.a. voor natuurcompensatie of kabels en leidingen), worden aan elkaar overgedragen en beschikbaar gesteld tegen de prijzen zoals vermeld in de "Budgetraming ten behoeve van buitenring Parkstad Limburg" van de Grontmij d.d. 17 april 2002*).

Het blijkt echter dat de prijzen uit het Bestuursconvenant nu te hoog zijn en niet overeenkomen met huidige marktwaardes van gronden. Dat betekent dat de afspraak uit het Bestuursconvenant tot niet marktconforme en dus te hoge vergoedingen en kosten zou leiden. Dat geeft een behoorlijke druk op het budget voor de Buitenring en een onevenwichtige situatie, in vergelijking met de gronden, waarvoor de huidige marktwaardes worden gehanteerd. De provincie heeft de prijzen naar marktconforme bedragen bijgesteld, dit in afwijking van de bestuursconvenant. De nieuwe voorwaarden zijn verwerkt in de voorliggende financieringsovereenkomst.

Tracégronden

De raming van Grontmij 2002 sloot voor Kerkrade destijds op € 3.198.034.

De Provincie heeft voor de benodigde gronden inmiddels een concrete aanbieding per gemeente gedaan, gebaseerd op de actuele economische waarde van de gronden. Bij de vergelijking van de waarden uit 2002 en nu dienen de factoren percelen, hoeveelheden en prijzen betrokken te worden, daar die alle anders zijn voor de vergeleken situaties. Als gevolg van het gewijzigde PIP 2012 zijn de grondwaarden in 2012 ook nog marginaal aangepast. De waardevergoeding op basis van de huidige bieding is dan als volgt:

Bedragen Kerkrade

Huidige bieding van provincie voor tracégronden: € 1.042.000

Natuurcompensatiegronden

Tevens heeft de Provincie de gemeenten aanbiedingen gedaan voor de vergoeding van de waardedaling bij het in gebruik nemen van gronden voor natuurcompensatie en het vergoeden van gronden die worden aangekocht van gemeenten voor stikstofcompensatie. Gemeenten behouden het eigendom en de inrichting en het beheer/onderhoud van de natuurgronden wordt acht jaar na inrichting door de Provincie uitgevoerd. Voor de onderhoudsperiode na deze acht jaar zal de Provincie een onderhoudsbijdrage leveren zodat Kerkrade het beheer kostenneutraal kan uitvoeren.

In de bestuursconvenant is uitgegaan van verkoop van de gronden tegen de prijzen van de budgetraming Grontmij. Nu is het voorstel deze gronden ter beschikking te stellen en tegen een vergoeding van de waardevermindering door een andere bestemming. Indien aan de orde, worden de kosten van pachtvrij maken hierop in mindering gebracht.

Opbrengst gronden natuurcompensatie:

Huidige bieding van provincie voor ingebruikname tracégronden (incl. pachtvrij maken): **€ 400.000**

Als percelen K4 en K6 (percelen Habets die in de juridische procedure zijn verwikkeld) alsnog op basis van vrije waarde kunnen worden ingebracht, zijnde niet regulier verpacht, zal de provincie een nabetaling doen van ca. € 50.000,-

In februari 2014 heeft de raad ingestemd met het verlenen van medewerking ten behoeve van de no regretmaatregel nabij Avantis. Door de verkoop van een aantal percelen, is een grondopbrengst vastgesteld van € 250.000, waar na aftrek van procedurekosten ca. **€ 220.000** overblijft.

De totale grondopbrengsten voor de gemeente zijn derhalve:

Tracégronden € 1.042.000

Natuurgronden € 400.000 (excl. Eventuele nabetaling percelen Habets t.h.v. plm. € 50.000)

Wegvak 14 € 220.000 (te weten €250.000 grondopbrengst - € 30.000 procedurekosten)

Totaal € 1.722.000

Dit is voldoende om de raming uit de gemeentebegroting, te weten € 1.449.000 in te vullen. Dit bedrag maakt onderdeel uit van de gemeentelijke bijdrage aan de BPL (zie boven).

Het voorstel luidt om de meeropbrengsten ter hoogte van € 273.000 te labelen voor de (voorbereidings)werkzaamheden die de gemeente nog zal moeten doen in dit project.

Resumerend kan met betrekking tot de items convenant, financiën en grondinbreng het volgende worden gesteld:

- Bestuursconvenant 2005 betreft een resultaatsverplichting m.b.t. de in de convenant genoemde zaken;
- De grondopbrengsten zijn lager dan conform de voorwaarden in het convenant, maar wel veel realistischer. De in de gemeentebegroting geraamde grondopbrengsten worden behaald;
- De extra regionale bijdrage vloeit voor uit het bestuursconvenant en is relatief beperkt, afgezet tegen de meerkosten die de provincie alsmede het rijk voor hun rekening nemen. De regionale bijdrage is deels al gedekt uit regionale middelen en deels ligt het eindrisico bij de provincie;
- De andere convenantpartners zijn al akkoord met de voorwaarden en overeenkomsten;
- Tijdige grondinbreng tegen de aangepaste voorwaarden maakt onderdeel uit van en is daarmee een voorwaarde voor het totaalpakket. Tevens waren de nieuwe voorwaarden uitgangspunt voor de verlaging van de regionale bijdrage.
- Als Kerkrade vasthoudt aan convenantuitgangspunten m.b.t. de grondinbreng, zou de provincie ook kunnen vasthouden aan het convenantprincipe 'samen trap op, samen trap af'.
- Indien de gronden niet tijdig beschikbaar zijn voor de aannemer, treedt er vertraging met bijbehorende kosten op. De gemeente kan dan door de convenantpartners worden aangesproken als veroorzaker van deze vertraging.

Het voorstel luidt om in te stemmen met de nieuwe voorwaarden m.b.t. de grondinbreng met de Financieringsovereenkomst.

Uitvoeringsovereenkomst

In de Uitvoeringsovereenkomst zijn (proces)afspraken opgenomen over allerlei aspecten m.b.t. de uitvoering van de Buitenring. De bevoegdheid tot ondertekening van deze overeenkomst ligt bij het college van B&W.

De afspraken behelzen de taken en verantwoordelijkheden tijdens de uitvoering tussen provincie en gemeenten en de rol van de marktpartij (MNO Vervat) daarbij. Ook worden afspraken vastgelegd over de situatie na de aanleg van de BPL.

Onderwerpen waarover in de Uitvoeringsovereenkomst afspraken worden gemaakt zijn:

- het ontwerpproces en de oplevering
- vergunningen en bevoegd gezag
- te verrichten onderzoeken
- gemeenschappelijke welstandscommissie
- het verleggen van kabels en leidingen
- het aanpassen van gemeentelijke rioleringen
- verkeerscirculatie
- planschade en nadeelcompensatie (deze zal worden toegepast conform de regeling planschade en nadeelcompensatie van de provincie Limburg)
- het ruimen van explosieven
- waardevolle beeldbepalende objecten
- beheerregeling
- communicatie
- onderliggend wegennet
- bewegwijzering.

Over het aspect welstand heeft vooraf afstemmingsoverleg plaats gevonden met de gemeentelijke welstandcommissies.

Deze uitvoeringsovereenkomst biedt tevens extra ondersteuning voor het in uitvoering zijnde wegvak tussen de Hamstraat en Avantis.

Nr.: 14Rb101

De raad van de gemeente Kerkrade;

gelezen,

- de nota van toelichting, nr. 14TI065, behorende bij dit besluit;
- het verslag van de commissie Grondgebied en Economische Zaken d.d. 3 december 2014;

besluit:

I. in te stemmen met het totaalbesluit dat bestaat uit de volgende punten:

- 1 in te stemmen met de oplossingen voor de genoemde knelpunten;
- 2 in te stemmen met de overeenkomst Natuur;
- 3 in te stemmen met het van toepassing verklaren van de Regelingen Planschade en Nadeelcompensatie van de provincie;
- 4 in te stemmen met de nieuwe voorwaarden m.b.t. de grondinbreng en de Financieringsovereenkomst;
- 5 in te stemmen met overdracht van de benodigde tracégronden, direct nadat het Inpassingsplan voor het desbetreffende wegdeel onherroepelijk is geworden;
- 6 kennis te nemen van de uitvoeringsovereenkomst;
- 7 kennis te nemen van het feit dat ons college vergunningstrajecten, onder voorbehoud van de uitspraak van de Raad van State afhandelt en omkeerbare voorbereidende werkzaamheden toestaat, zodat vergunningen vigeren en voorbereidende werkzaamheden (zoveel mogelijk) hebben plaatsgevonden op het moment dat de Raad van State uitspraak doet. De vergunningen treden in werking indien er sprake is van een onherroepelijk Inpassingsplan voor het desbetreffende wegdeel;
- 8 in te stemmen met het labelen van de meeropbrengsten ter hoogte van € 273.000 voor de (voorbereidings)werkzaamheden die de gemeente nog zal moeten doen in dit project;

een en ander echter onder de uitdrukkelijke voorwaarde dat dit slechts in werking treedt, indien er door de uitspraak van de Raad van State sprake is van een onherroepelijk Inpassingsplan voor het desbetreffende wegdeel. Ten behoeve van de aanleg van de natuur zullen de daartoe benodigde gronden per direct beschikbaar gesteld moeten worden en zal per direct medewerking verleend worden aan vergunningstrajecten en werkzaamheden ten behoeve van de natuurcompensatie.

Aldus vastgesteld door de raad der gemeente Kerkrade in zijn openbare vergadering d.d. 17 december 2014.

De voorzitter van de raad,

De griffier,

J.J.M. Som-

B.W.E. van der Wijst-Triepels.

Onderwerp: Vragen inzake voortgangsrapportage Buitenring Parkstad Limburg

Van: Hans van Wageningen <hvwageningen@yahoo.com>

Datum: 7 januari 2015 11:03:07 CET

Onderwerp: Voortgangsrapportage Buitenring Parkstad Limburg

Refererend aan de Voortgangsrapportage groot project Buitenring derde kwartaal 2014 en de brief van 8 juli jl. van het College aan de Staten betreffende "Buitenring Parkstad Limburg, voortgang het volgende.

Het taakstellend budget voor de Buitenring van € 441.056,648 is in deze Voortgangsrapportage nog niet overschreden, maar daar is wel kunst, vliegwerk en creatief boekhouden voor nodig. Bovendien is de situatie sinds de Voortgangsrapportage nog verslechterd, want de RvS heeft nog steeds geen positieve uitspraak gedaan. In verband daarmee de volgende vragen.

- 1) Klopt het dat de Raad van State heeft aangegeven dat ze tijd nodig heeft voor haar uitspraak? Van welke datum gaat u nu uit? Moet de planning opnieuw worden aangepast ten opzichte van de "worst case" planning waar in de Voortgangsrapportage van wordt uitgegaan?
- 2) In hoeverre brengt verdere vertraging in de tijd ook extra kosten met zich mee?
- 3) In de Voortgangsrapportage staat dat het budgetpost van de aannemer MNO Vervat is toegenomen van € 139.009.114 in juni 2013 tot € 192.941.829 in juni 2014. Dit in een jaar waarin de plannen inhoudelijk nauwelijks gewijzigd zijn, maar waarin wel verdere vertraging is opgelopen. Wat zijn de gevolgen van nog verdere vertraging voor deze budgetpost?
- 4) In de brief van 8 juli staat dat de aansluiting bij Nuth niet gereed zal zijn als het aansluitende deel van de Buitenring wel klaar is. Er zou dan een tijdelijke aansluiting worden gerealiseerd. Zijn de extra kosten hiervan al volledig meegenomen in de Voortgangsrapportage?
- 5) Gasunie en Prorail moeten hun deel van het werk doen. Van Prorail is bekend dat ze pas beginnen als er een onherroepelijk besluit is genomen en dat ze dan eerst nog allerlei studies moeten doen. Heeft het uitstel van dat onherroepelijke besluit gevolgen voor de planning van de werkzaamheden van Gasunie en Prorail? Heeft het gevolgen voor hun kosten en voor de planning en de kosten voor het project?

Hans van Wageningen
Fractievoorzitter D66 Limburg
<http://limburg.d66.nl>





SOFTWARE



EDUCATIE



INITIATIEVEN



STAR Smart Traffic Accident Reporting

Nieuwe registratievorm van verkeersongevallen

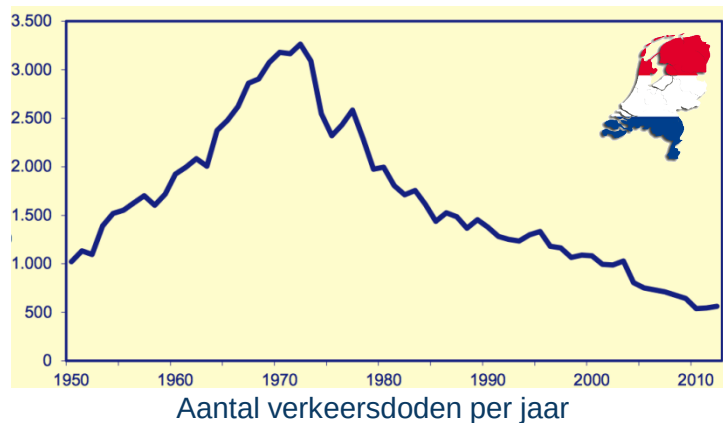
Erik Donkers



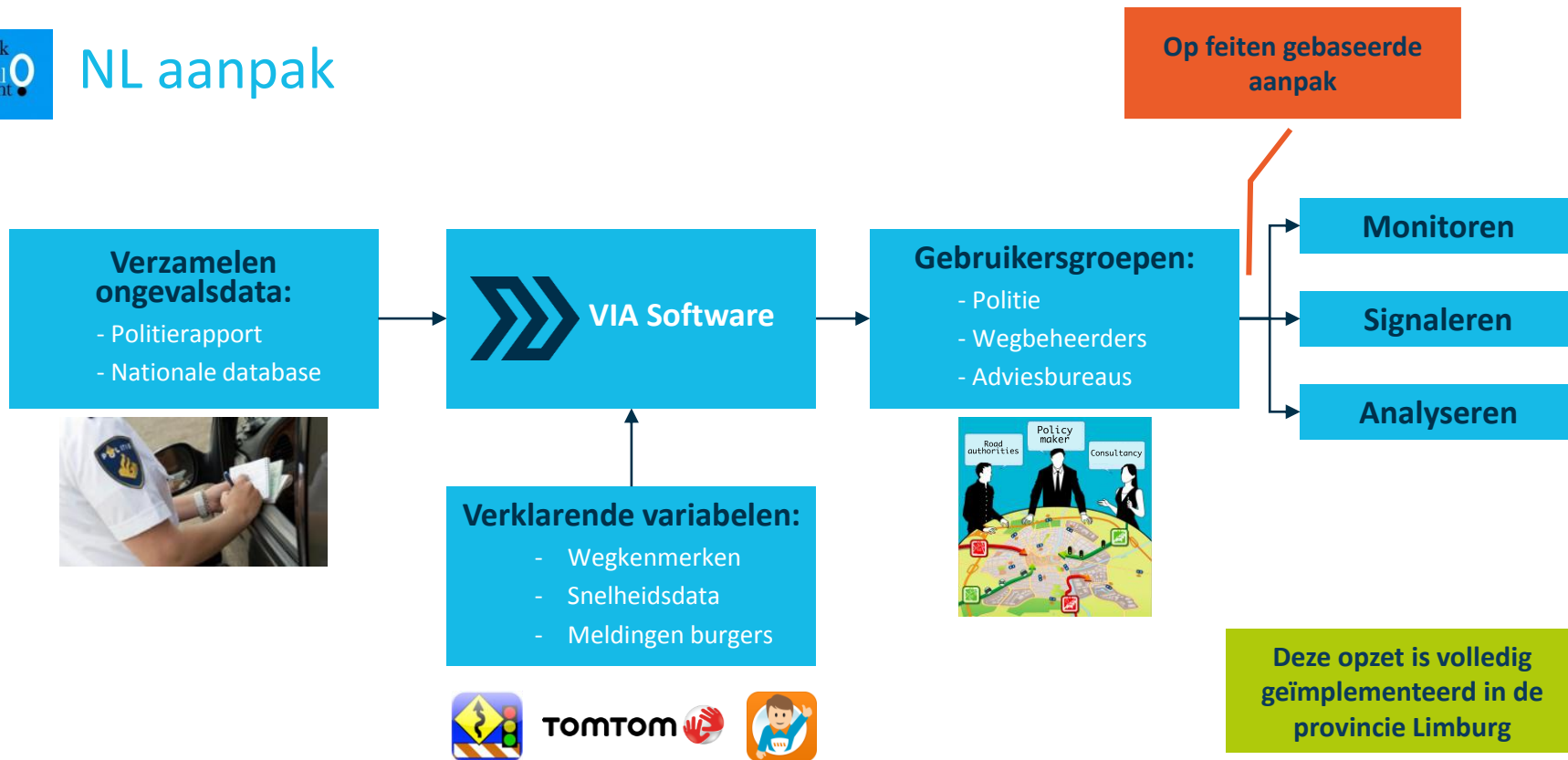
9 januari 2015 ■ Provincie Limburg

Verkeersveiligheidsbeleid NL

- Start jaren zeventig
- Gebaseerd op verkeersongevallen gegevens
- Een zeer succesvol beleid



NL aanpak



Verkeersveiligheid onder druk

- Grote onderregistratie van verkeersongevallen
- Succesvolle aanpak in gevaar
- Beleidsmonitoring, analyses en evaluaties steeds minder mogelijk



Een innovatieve samenwerking gericht op een efficiënte ongevallenregistratie voor een betrouwbare ongevallenanalyse.

ongeval > registratie > analyse



VERBOND VAN VERZEKERAARS



Opzet van STAR

- Ongevalsbetrokkenen krijgt cruciale rol
- Inzet van meer dan 9 miljoen smartphones
- Bestaande MobielSchadeMelden app
- Doel nieuwe opzet
 - 100% van de ongevallen registreren
 - ongevallendata actueel beschikbaar
 - completer ongevalsbeeld
 - data jaarlijks openbaar



Nieuwe registratievorm van verkeersongevallen



STAR Safety Deal

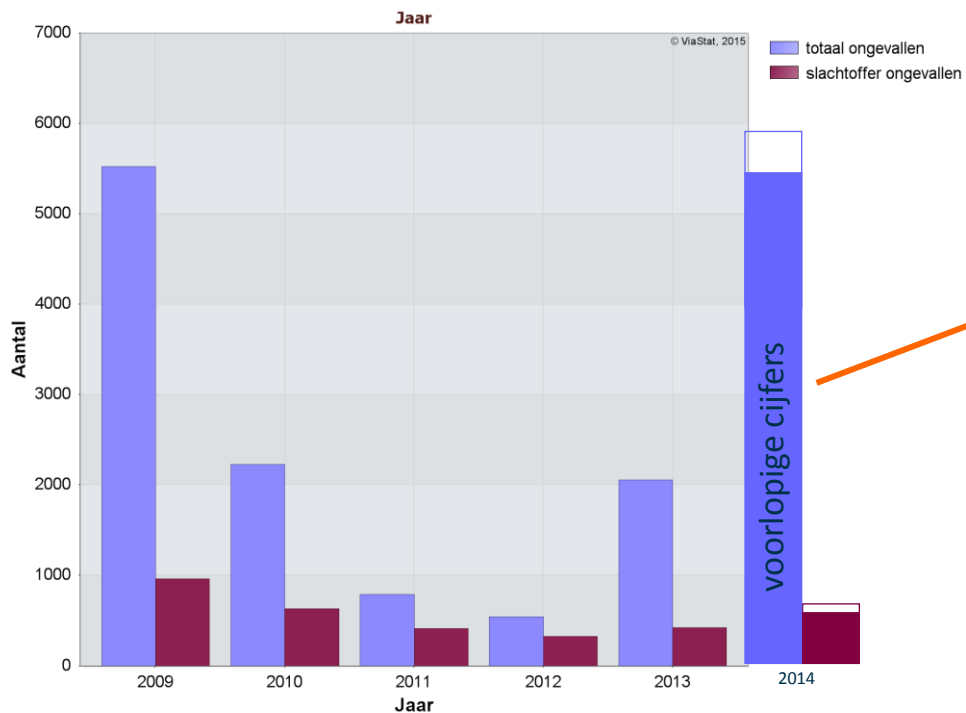


- De STAR Safety Deal geeft verkeersveiligheid een nieuwe impuls
- Bij de STAR Safety Deal staat het altijd registreren van alle soorten verkeersongevallen door betrokkenen centraal
- Deelnemende organisaties stellen alles in het werk binnen hun mogelijkheden om de gewenste gedraging van betrokkenen te realiseren

Successen van STAR

- Verkeersveiligheid meer aandacht
- Samenwerking alle stakeholders
- Implementatie van KenmerkenMeldingPlus bij politie in 2013
 - BRON (RWS): Hoger aantal ongevallen en meer slachtoffer informatie
 - VIA Signaal in gebruik bij alle gemeenten en provincies met actuele politiegegevens

Cijfers voor Limburg



Beter inzicht in de verkeersonveiligheid door meer gegevens

Andere werkwijze

- VIA Statistiek
 - Detail analyse op basis van historische gegevens
 - Tijdelijk geen trends mogelijk
 - 2014 eerste gegevensjaar met stabiele politieregistratie van verkeersongevallen
 - Vanaf begin 2017 zijn trendanalyses weer goed mogelijk
- VIA Signaal
 - Loop 2015 goed inzicht obv politieregistratie & verzekeringsdata
 - Actuele informatie richting beleid & bestuur
 - Verkeersveiligheid assistent
 - Prioriteren van investeringen
 - Duurzaam Veilig
 - Gedragsbeïnvloeding
 - Selectieve aanpak black spots



U bevindt zich hier: VIA Startpagina

Provincie Limburg



 Bewerk gebieden

Alle wegen



Monitor van de ongevallen die plaatsvonden in de afgelopen twaalf maanden



februari 2014

februari 2015

Rijkswegen



Monitor van de ongevallen die plaatsvonden in de afgelopen twaalf maanden



februari 2014

februari 2015

Provinciale wegen



Monitor van de ongevallen die plaatsvonden in de afgelopen twaalf maanden



februari 2014

februari 2015

Gemeentelijke wegen



Monitor van de ongevallen die plaatsvonden in de afgelopen twaalf maanden



februari 2014

februari 2015

Fietsongevallen alle wegen



Monitor van de ongevallen die plaatsvonden in de afgelopen twaalf maanden



februari 2014

februari 2015

Personenauto ongevallen



Monitor van de ongevallen die plaatsvonden in de afgelopen twaalf maanden



februari 2014

februari 2015



Altijd een stap vooruit.
www.via.nl

E.J.P. (Erik) Donkers

Directeur

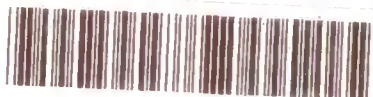
M. (0)6 53 300 740

E. erik.donkers@via.nl

Rembrandterf 1 ▪ 5261 XS Vught ▪ The Netherlands ▪ T. +31 (0) 73 657 91 15

E. info@via.nl ▪ I. www.via.nl ▪ BTW NL 8016.97.438.B01 ▪ KvK 160 68 457





2014/73149

18-12-2014

GRIF

6-3-2015

provincie limburg



Provinciale Staten

Provincie Limburg	PS
DOCnr.	
Ingek.	18 DEC. 2014
CASnr.	
ID.	

Cluster MOB
Faxnummer
Ons kenmerk 2014/71326
Bijlage(n) 3

Behandeld M.L.H. Schrijen
Doorkiesnummer (043) 389 99 29
Uw kenmerk
Maastricht 16 december 2014
VERZONDEN 18 DEC. 2014

Onderwerp

Inventarisatie infrastructurele projecten ter bevordering van de verkeersveiligheid.
Toezegging 1803, RIF 29-08-2014 – 7.1 en Motie 622.

Geachte Staten,

Hierbij wordt het door Gedeputeerde Staten van Limburg vastgestelde informerend stuk over de inventarisatie infrastructurele projecten ter bevordering van de verkeersveiligheid aangeboden.

Gedeputeerde Staten van Limburg

voorzitter

secretaris

2014/71322

Bezoekadres:
Limburglaan 10
NL-6229 GA Maastricht

Postbus 5700
NL-6202 MA Maastricht
postbus@prvlimburg.nl

Tel + 31 43 389 99 99
Fax + 31 43 361 80 99
www.limburg.nl

IBAN -nummer: NL08RABO0132575728 Bereikbaar via:
Lijn 1 (richting De Heeg)
BIC-code: RABONL2U



Informerend stuk

1. Onderwerp

Inventarisatie infrastructurele projecten ter bevordering van de verkeersveiligheid.
Toezegging 1803, RIF 29-08-2014 – 7.1 en Motie 622

2. Inleiding/aanleiding incl. beoogd resultaat

Naar aanleiding van onze toezegging 1803 tijdens de RIF van 29-08-2014 hebben wij alle gemeenten van Limburg verzocht om projectlijsten in te sturen met infrastructurele projecten ter bevordering van de verkeersveiligheid die dusdanig ver zijn gevorderd dat met de uitvoering gestart kan worden vóór 1 maart 2015 en welke nu nog niet zijn aanbesteed. In bijlage 1 is het totaal overzicht van die lijst weergegeven, zoals die door ons ontvangen zijn. Van de gemeente Roermond hebben wij begrepen dat zij nog hun projecten zullen aandragen, maar ten tijde van het opstellen van dit informerend stukken was dat nog niet beschikbaar. Wij hebben bij de ingediende projecten een kolom toegevoegd met ongevalgegevens van de laatste 10 jaar van die betreffende locaties.

Het criterium voor de ingediende projecten was infrastructurele projecten ter bevordering van de verkeersveiligheid. Inhoudelijk is 1 project ingediend waar wij twijfelen of die voldoet aan bovenstaand criterium (het vervangen van lichtarmaturen met LED-armaturen). Sommige aangedragen projecten zijn reeds als reserveproject genoemd voor de BDU uitvoering 2015. Die projecten zullen, naar verwachting, in de BDU 2015 beschikt gaan worden. In de kolom "opmerkingen" is dat bij de betreffende projecten aangegeven.

In Motie 622 worden wij opgeroepen om een top 5 lijst te maken bestaande uit Eijsden-Margraten aanleg fietspaden Mergellandroute, N271 t.h.v. Well en overige projecten uit de inventarisatie. Om te bepalen welke uit de 96 ingediende projecten in deze top 5 lijst komt, hebben wij gebruik gemaakt van de onafhankelijke, beschikbare ongevalcijfers. De projecten die betrekking hebbende op locaties waarbij in de laatste 10 jaar de meeste ernstige fiets- en voetganger slachtoffers te betreuren waren, hebben zodoende een plek gekregen in de top 5 lijst. De gemeente Mook en Middelaar hebben 2 complementaire projecten voor o.a. Heumensebaan, Molenhoek aangevraagd. Die komen beide in aanmerking voor de top 5 lijst. Gemakshalve hebben wij die als 1 project in de top 5 lijst opgevoerd. De top 5 lijst is in bijlage 2 weergegeven.

Voor het project Eijsden-Margraten aanleg fietspaden Mergellandroute geeft de gemeente aan dat dit project waarschijnlijk niet voor 1 maart kan starten met de uitvoering. Dit in verband met aanbestedingsregels. Dit project staat tevens reeds als reserveproject genoemd voor de BDU uitvoering 2015. Derhalve zal dit project, naar verwachting, in de BDU 2015 beschikt gaan worden uitgaande van een totale projectkosten van € 610.500 en een cofinanciering van € 305.250.

Het project N271 t.h.v. Well is een provinciaal project dat voorziet in een plaatsing van een tijdelijke VRI.

In Motie 622 worden wij opgeroepen om de projecten zo snel mogelijk uit te voeren. Voor het project N271 t.h.v. Well kunnen wij u berichten dat de uitvoering begin 2015 opgepakt wordt en naar verwachting ook voor 1 maart gerealiseerd wordt. De uitvoering van de gemeentelijke projecten is aan de gemeenten om die snel en adequaat op te pakken. Daarbij merken wij op dat gemeenten zitten te wachten op besluitvorming in deze van onze kant.

Voor een mogelijke cofinanciering van die projecten zijn wij uitgegaan van de gangbare maximale bijdrage van 50% in de kosten. Bij sommige aangedragen projecten heeft de gemeenten een lagere bijdrage dan 50 % gevraagd. Daar is het gevraagde percentage overgenomen. Bij de overige aangedragen projecten is de bijdrage gesteld op 50 %. Dat betekent dat voor de top 5 lijst € 1.569.900,- nodig is als provinciale bijdrage.

In Motie 622 worden wij opgeroepen om te komen met een adequaat financieringsvoorstel binnen de door u goedgekeurde begroting van 2015 middels herprioritering. Het financieren van de provinciale bijdrage, groot € 1.569.900,- is voorzien uit de nog te besteden middelen derden van de BDU. Daarmee worden de overige ingediende projecten door de gemeenten niet financieel ondersteund.

Met het versturen van dit informerende stuk hebben wij toezegging 1803 en Motie 622 uitgevoerd.

3. Bevoegdheid

Niet van toepassing

4. Risico's

Het grootste risico ligt in het daadwerkelijk starten van de uitvoering voor 1 maart in combinatie met de besluitvorming rondom het beschikbaar stellen van cofinanciering van de gemeenten.

Concreet betekent dit namelijk dat tussen 1 december 2014 (indienen subsidieverzoek) en 1 maart 2015 het bestek moet worden aanbesteed, opdracht moet worden verstrekt én de termijn op grond van het Alcatelarrest moet zijn verstreken.

5. Periodieke informatie/sturingsinformatie

Niet van toepassing

6. Relatie met Programmabegroting – financiële aspecten

De financiering van de provinciale bijdrage van de top 5 lijst, groot € 1.569.900,- is voorzien uit de nog te besteden middelen derden van de BDU.

7. Meegezonden bijlagen

Bijlage 1 geeft een totaaloverzicht van alle ingediende projecten door de Limburgse gemeenten en bijlage 2 is de top 5 lijst zoals opgeroepen in Motie 622.

INFRASTRUCTURELE PROJECTEN TER BEVORDERING VAN DE VERKEERSVEILIGHEID

RMO	Gemeente	Projectlocatie	Soort maatregel(en)	Beoogt doel	Totale geraamde kosten	Evt bijdrage derden	Gemeentelijke bijdrage	Beoogde provinciale bijdrage	Project gescoordeerd door gemeenteraad	Geplande start uitvoering	Gepland ingebruikname	Totaal ernstige slachtoffers 2004-2013 (op genoemde projectlocatie)	Waarvan ernstige slachtoffers fiets/voetganger zijn	Opmerkingen
Parkstad	Voerendaal	Kerkveldweg, Klimmen	Aanleg van een ontbrekend voetpad tussen Basisschool Bergop (parkeerplaats) tot komertree Craubeek.	Veiligheid; kinderen lopen nu over straat van Craubeek tot BS Ummerdumme.	€ 53.000,00	€ -	€ -	€ 28.500,00	Ja	1 december 2014	medio januari 2015	0	0	
Parkstad	Voerendaal	Steinweg, Voerendaal	Verkeersmaatregelen: Twee snelheidsremmers in de vorm van 60 km/h -drempels en één snelheidsremmer in de vorm van een plateau ter hoogte van fietsersoversteek bij Fietspad van kastel Puth	In overleg met bewoners is besloten om naar aanleiding van hun klacht over te hard en te dicht langs de woningen rijden een aantal snelheidsremmers aan te brengen. Dit zal tevens ontmoedigend werken waardoor de intensiteit omlaag gaat. Tevens wordt de aansluiting van fietspad Putervoetpad veilig en zichtbaar gemaakt. De oversteken van de golfbaan worden zichtbaar gemaakt.	€ 35.000,00	€ -	€ -	€ 17.500,00	Ja	1 december 2014	medio januari 2014	1	0	Ernstig slachtoffer is één automobilist
Parkstad	Voerendaal	Putweg, Klimmen	Verkeersmaatregelen: een boomvak verwijderen, boomvak asfalteren, verbeteren van de zichtbaarheid en aanbrengen markering.	In overleg met bewoners is besloten om naar aanleiding van hun klacht La.v. over het trottoir rijden nabij de wegersmalling een boomvak te verwijderen. Hierdoor wordt uitwijken op de weg mogelijk gemaakt als er minder auto's geparkeerd staan wordt er niet meer over het trottoir gereden.	€ 5.000,00	€ -	€ -	€ 2.500,00	Ja	medio dec. 2014	medio dec. 2014	0	0	
Parkstad	Voerendaal	Hogeweg, Voerendaal	Verkeersmaatregelen: Een laad en losplaats (E7) aanbrengen ter hoogte van huisnr. 26 in bestaande parkeerstrook. Hiervoor trottoirband verplaatsen om voldoende breed vak te krijgen (kleine vrachtauto) en het aanbrengen van markeringen t.b.v. parkeervak-indeling en afkruisings (nuttien).	In de Hogeweg ter hoogte van huisnr. 26 en tegenover Goswijnstraat, vindt laden en lossen plaats op de weg ijm bakker en cateraar. Met name 's morgens is dit hinderlijk en gevaarlijk voor naar school fietsende jeugd die op deze locatie afslaat, de Goswijnstraat in, naar breschool Cortemich. Door het inrichten van de laad en losplaats hoeft er niet meer op de weg geparkeerd te worden en kunnen fietsers veilig oversteken doordat zij niet meer om een vrachtauto heen slingerend op de andere wegheft fietsen.	€ 3.500,00	€ -	€ -	€ 1.750,00	Ja	Medio nov. 2014	Medio nov. 2014	1	1	
Parkstad	Voerendaal	Valkenburgweg fase 1, tussen toert A79 en toegangsweg naar Industrieterrein Lindelaufergewande te Voerendaal	Reconstructie van de weg. Op te lossen verkeersproblemen en verkeersveiligheid ten goede komende zaken: Vrijliggend fietspad van voldoende breedte, oversteekvoorzieningen fietsers en voetgangers, veilige bushaltevoorzieningen, uitvoering verkeerssituaties en aansluitingen conform ASVV en handboek wegontwerp, verbeteren van de toert naar de A79 door ook toegankelijk te maken vanuit de richting Klimmen komend, snelheidsremmende maatregelen bij aansluitingen en komertree, 30 km/h zone poorten en/of 30 km/h aansluitingen op aansluitende wegen etc..	Oplossen verbeteren van diverse verkeersknelpunten. Raming totale werk Valkenburgweg fase 1: € 1.2 miljoen	€ 300.000,00	€ -	€ -	€ 150.000,00	Ja	Medio dec. 2014	1 juni 2015	3	0	Een gedeelte van dit project is reeds subsidie verleend in het kader van BDU infrastructuur verkeersveiligheid 2015. Slachtoffers betreffen bromfietzers.
Parkstad	Voerendaal	Fietspad Schalenboschweg, Klimmen-Termaar	Verbeteren van de zichtbaarheid en vervangen van de vaste fietspaaltjes ter voorkoming inrijden overig verkeer	Omdat het fietspad stijl bergaf gaat worden in verband met de veiligheid voor de fietser de vaste fietspalen verwijderd en vervangen door flexpalen.	€ 3.500,00	€ -	€ -	€ 1.750,00	Ja	Medio nov. 2014	1 december 2014	0	0	
Parkstad	Voerendaal	Colmontstraat te Colmont	Aanbrengen snelheidsremmers in de vorm van "Berlijner kussens" met 2 BB 22 - reflectorzijltes en 3 stuks taludmarkering op kruisingsvlak Geenweg	Snelheidsbeleving is te hoog ter hoogte van smai weggedeelte en zijweg wordt niet opgemerkt	€ 8.000,00	€ -	€ -	€ 4.000,00	Ja	Medio nov. 2014	1 december 2014	0	0	
Parkstad	Voerendaal	Hunsstraat, Ubechsberg	Verkeersproblemen voorzieningen ijm snelheid, middels versmalling, attentie op kruisingsvlakken.	Reconstructie + verkeersveilige maatregelen. Raming totale werk € 270.000	€ 50.000,00	€ -	€ -	€ 25.000,00	Ja	Medio maart 2015	1 juni 2015	0	0	
Parkstad	Simpelveld	Geen projecten ingediend			€ -	€ -	€ -	€ -						
Parkstad	Kerkrade		aanpassen komgrens	snelheidsverlaging, verkeersveiligheid verbeteren	€ 15.000,00	€ -	€ -	€ 7.500,00	Ja	1 januari 2015	febr. 2015	2	0	Slachtoffers betreffen bromfietzers.
Parkstad	Kerkrade	Torenstraat	reconstructie kruispunt	Verbetering verkeersveiligheid door kruisingsvlak te verkleinen en helderheid in de voorrangssituatie te brengen voor de weggebruiker aldaar	€ 610.650,00	€ -	€ -	€ 305.325,00	Ja	1 februari 2015	1 april 2015	0	0	Dit project is reeds als reserveproject genoemd voor de bdv uitvoering 2015. Derhalve zal dat dit project, naar verwachting, in de BDU 2015 beschikt gaan worden.
Parkstad	Kerkrade	Schoolstraat	in- en uitstapmogelijkheden verbeteren en tevens de oversteekbaarheid van de straat verbeteren	in- en uitstapmogelijkheden verbeteren en tevens de oversteekbaarheid van de straat verbeteren	€ 12.000,00	€ -	€ -	€ 6.000,00	Ja	1 februari 2015	1 maart 2015	0	0	
Parkstad	Heerlen	Geen projecten ingediend			€ -	€ -	€ -	€ -						
Parkstad	Nuth	Geen projecten ingediend			€ -	€ -	€ -	€ -						
Parkstad	Landgraaf	Nieuwenhagenstraat-Lindestraat	Reconstructie, herinrichting 30km-zone	weginrichting aanpassen aan kenmerken 30km-zone. Betere naleving maximaal toegestane rijnsnelheid van 30km/uur. Bevorderen verkeersveiligheid.	€ 400.000,00	€ -	€ 200.000,00	€ 200.000,00	28 januari 2014	24 februari 2015	1 augustus 2015	0	0	
Parkstad	Brunsum	Geen projecten ingediend			€ -	€ -	€ -	€ -						
Parkstad	Onderbanken	Kloosterlaan	Bevordering verkeersveiligheid locatie nieuwe BMV	Bevordering verkeersveiligheid locatie nieuwe BMV	€ 870.000,00	€ -	€ -	€ 335.000,00	Ja	1 april 2015	Medio 2016	0	0	
Parkstad	Onderbanken	Bernhardstraat	Bevordering verkeersveiligheid locatie nieuwe BMV	Bevordering verkeersveiligheid locatie nieuwe BMV	€ 385.000,00	€ -	€ -	€ 192.500,00	Ja	1 april 2015	Medio 2016	0	0	
Parkstad	Onderbanken	Schoolstraat	Bevordering verkeersveiligheid locatie nieuwe BMV	Bevordering verkeersveiligheid locatie nieuwe BMV	€ 445.000,00	€ -	€ -	€ 222.500,00	Ja	1 april 2015	Medio 2016	0	0	
Sittard - Geleen	Sittard-Geleen	Sittard-Aansluiting Hoogveld op Hasseltsebaan	2 opstelvakken zonder keermuur	Betere uitstroom Hoogveld, betere doorstroming op N276	€ 100.000,00	€ -	€ -	€ 50.000,00	Ja	2015	2016-2017	0	0	
Sittard - Geleen	Sittard-Geleen	Sittard-Tuiderenderweg (van grens- Sportcentrumin)	Verhoogde fietspaden	Veiligere fietsverbinding op GOW	€ 150.000,00	€ -	€ -	€ 75.000,00	Ja	2015	2016-2017	0	0	
Sittard - Geleen	Sittard-Geleen	Born-Kruispunt Obbichterweg - Sluisweg	Vrij liggende fietsvoorzieningen+ middenbermen	Veiligere fietsoversteek GOW	€ 150.000,00	€ -	€ -	€ 75.000,00	Ja	2015	2016-2017	2	0	Slachtoffers betreffen 2 inzittende van een auto
Sittard - Geleen	Sittard-Geleen	Geleen-Kruispunt Kilnenlaan - Rembrandtlaan	Haakse oversteek fietspaden ombouwen tot aansluitend	Veiligere fietsoversteek GOW	€ 80.000,00	€ -	€ -	€ 40.000,00	Ja	2015	2016-2017	0	0	
Sittard - Geleen	Sittard-Geleen	Limbricht-Kruispunt Beukenboomseweg-Bornerweg	Middengeleiders aanbrengen	Gefaseerde, veiligere oversteek	€ 370.000,00	€ -	€ -	€ 185.000,00	Ja	2015	2016-2017	4	0	Slachtoffers betreffen 4 inzittende van een auto
Sittard - Geleen	Sittard-Geleen	Sittard-Kruispunt Nolenslaan-Sportcentrumlaan	Geleiders fietspad rotonde en zijstraten aanbrengen	Veiligere fietsoversteek GOW	€ 9.000,00	€ -	€ -	€ 4.500,00	Ja	2015	2016-2017	3	1	Ernstig slachtoffers zijn 1 automobilist, 1 bromfietser en 1 fietser
Sittard - Geleen	Sittard-Geleen	Sittard-Kruispunt Sportcentrumlaan - Tuiderenderweg	Geleiders fietspad rotonde en zijstraten aanbrengen	Veiligere fietsoversteek GOW	€ 85.000,00	€ -	€ -	€ 42.500,00	Ja	2015	2016-2017	1	1	
Sittard - Geleen	Sittard-Geleen	Sittard-Kruispunt Walramstraat-Overbovenersstraat	Drempels vervangen door plateau, belijning aanpassen	Veiligere fietsoversteek	€ 35.000,00	€ -	€ -	€ 17.500,00	Ja	2015	2016-2017	0	0	
Sittard - Geleen	Sittard-Geleen	Sittard-Kruispunt Churchillaan - Hemelstey	Geleiders fietspad rotonde aanbrengen	Veiligere fietsoversteek GOW	€ 18.000,00	€ -	€ -	€ 9.000,00	Ja	2015	2016-2017	0	0	
Sittard - Geleen	Sittard-Geleen	Sittard-Kruispunt Wehrerweg - Romeinsestraat	Geleiders fietspad rotonde aanbrengen	Veiligere fietsoversteek GOW	€ 9.000,00	€ -	€ -	€ 4.500,00	Ja	2015	2016-2017	0	0	
Sittard - Geleen	Sittard-Geleen	Geleen-Kruispunt Annastraat-Mauritslaan	Fietsoversteken aanleggen	Veiligere fietsoversteek GOW	€ 3.000,00	€ -	€ -	€ 1.500,00	Ja	2015	2016-2017	0	0	
Sittard - Geleen	Sittard-Geleen	Sittard-Mgr. Vranckenstraat	30 km-inrichting noordelijk deel: versmalling met verf	Duidelijke plek fiets op rijbaan	€ 30.000,00	€ -	€ -	€ 15.000,00	Ja	2015	2016-2017	0	0	
Sittard - Geleen	Sittard-Geleen	Sittard-Kruispunt Rijsweg-Zuid, parallelweg - Freeride	Aansluiting fietspad aanpassen	Veiligere fietsoversteek	€ 27.500,00	€ -	€ -	€ 13.750,00	Ja	2015	2016-2017	2	2	
Sittard - Geleen	Sittard-Geleen	Born-Sluisweg Born	Afscheiding fietspaden met kattenogen	Veilige fietsverbinding op GOW 80 km	€ 15.000,00	€ -	€ -	€ 7.500,00	Ja	2015	2016-2017	5	1	Ernstige slachtoffers zijn 3 inzittende van een auto, 1 motor en 1 fietser
Sittard - Geleen	Sittard-Geleen	Limbricht-Sittardeweg Limbricht-Born	Eénzijdig tweerichtingen vrij liggend fietspad	Veilige fietsverbinding op GOW 80 km	€ 3.600.000,00	€ -	€ -	€ 1.800.000,00	Ja	2015	2016-2017	6	0	Ernstige slachtoffers zijn 4 inzittende van een auto, 1 bromfietser en 1 motor
Sittard - Geleen	Sittard-Geleen	Limbricht-Molenstraat	Suggestiestroken worden fietsstroken; belijning en symbolen	Duidelijke plek fiets op rijbaan GOW 50 km	€ 4.750,00	€ -	€ -	€ 2.375,00	Ja	2015	2016-2017	1	1	
Sittard - Geleen	Sittard-Geleen	Guttenoven-Beukeboomseweg	Fiets suggestiestroken	Duidelijke plek fiets op rijbaan	€ 8.000,00	€ -	€ -	€ 4.000,00	Ja	2015	2016-2017	1	0	Ernstig slachtoffer was één inzittende van een auto
Sittard - Geleen	Sittard-Geleen	Einkhausen-Einkhausenweg	Westzijde berm (met haag) tussen rijbaan en fietspad	Veilige fietsverbinding op ETW 60 km	€ 280.000,00	€ -	€ -	€ 140.000,00	Ja	2015	2016-2017	0	0	
Sittard - Geleen	Sittard-Geleen	Sittard-Hollweg	Vrij liggende fietspaden	Veilige fietsverbinding op GOW 50 km	€ 300.000,00	€ -	€ -	€ 150.000,00	Ja	2015	2016-2017	0	0	
Sittard - Geleen	Sittard-Geleen	Geleen-Europalaan	Rode fietsstroken doortrekken, kruispunt versmallen	Duidelijke plek fiets op rijbaan	€ 95.000,00	€ -	€ -	€ 47.500,00	Ja	2015	2016-2017	1	1	
Sittard - Geleen	Stein	Obbichterstraat / Berg aan de Maas	De weg wordt ingericht conform het principe van duurzaam veilig. Dit impliceert onder andere: Aanpassing wegbreedte; Verbeteren voorzieningen voor de voetganger, parkeren op de rijbaan. Snelheidsremmende voorzieningen o.a. door asverspringen en verhoogde kruisingsvakken.	De herinrichting heeft als doel om het spanningsveld en daarmee de onveilige situaties tussen de gewenste situatie en het huidige gebruik middels een duurzame inrichting weg te nemen.	€ 600.000,00	€ -	€ 600.000,00	€ 300.000,00	Ja	eind februari 2015	4e kwartaal 2015	0	0	
Sittard - Geleen	Stein	Julianastraat - Raadhuisstraat / Urmond - Berg aan de Maas	De weg wordt ingericht conform het principe van duurzaam veilig. Dit impliceert onder andere: Aanpassing wegbreedte; Verbeteren voorzieningen voor de voetganger, parkeren op de rijbaan. Snelheidsremmende voorzieningen o.a. door asverspringen en verhoogde kruisingsvakken.	De huidige inrichting van beide straten leidt niet tot het gewenste verkeersgedrag. De snelheid van het gemotoriseerd verkeer is relatief hoog, terwijl er ook veel fietsverkeer op de rijbaan rijdt. De gemeente is voornemens in 2015 beide straten opnieuw in te richten. De voorgenomen herinrichting biedt kansen om de inrichting van de straten in overeenstemming te brengen met de eisen vanuit Duurzaam Veilig.	€ 900.000,00	€ -	€ 900.000,00	€ 450.000,00	Ja	n.l.b.	4e kwartaal 2015	0	0	
Sittard - Geleen	Beek	Geen reactie van ontvangen			€ -	€ -	€ -	€ -						
Sittard - Geleen	Schinnen	Geen projecten ingediend			€ -	€ -	€ -	€ -						
Meerstad - Heuveland	Meerssen	Ambyerweg/Witte Hoek	aanleg fietspad Ambyerweg	fietsverkeer niet meer op rijbaan	€ 280.000,00	€ -	€ 280.000,00	€ 140.000,00	Ja (raad en college)	1 maart 2015	3e kwartaal 2015	0	0	Een gedeelte van dit project is reeds subsidie verleend in het kader van BDU infrastructuur verkeersveiligheid 2015.

INFRASTRUCTURELE PROJECTEN TER BEVORDERING VAN DE VERKEERSVEILIGHEID														
RMO	Gemeente	Projectlocatie	Soort maatregel(en)	Beoogd doel	Totale geraamde kosten	Evt bijdrage derden	Gemeentelijke bijdrage	Beoogde provinciale bijdrage	Project goedgekeurd door gemeenteraad	Geplande start uitvoering	Gepland ingebruikname	Totaal ernstige slachtoffers 2004-2013 (op genoemde projectlocatie)	Waarvan ernstige slachtoffers fiets/voetganger zijn	Opmerkingen
Maastricht - Heuvelland	Meerssen	Fregatweg/Meerssenhoven	aanleg rotonde (kruising 2 GOW's)	duurzaam veilige kruising voor auto's en fietsers	€ 365.000,00	€ -	€ 365.000,00	€ 182.500,00	ja (raad en college)	1 maart 2015	4e kwartaal 2015	1	1	Dit project is reeds als reserveproject genoemd voor de bdv uitvoering 2015. Derhalve zal dat dit project, naar verwachting, in de BDU 2015 beschikt gaan worden.
Maastricht - Heuvelland	Meerssen	Nieuwe Vlekerweg-Barnfordweg	nieuwe/reconstructie infra met vrijliggend fietspad	duurzaam veilige GOW met fietsverkeer niet meer op rijbaan	€ 2.250.000,00	€ 1.387.865,00	€ 935.000,00	€ 441.167,50	ja (raad en college)	1 maart 2015	eind 2015/begin 2016	0	0	
Maastricht - Heuvelland	Eijsden - Margraten	Gronsveld-Hoogcruts	het aanbrengen van vrijliggende fietspaden langs de N593 (Mergellandroute) tussen Gronsveld en Hoogcruts, het aanpassen van het kruispunt Molenweg/Dorpstraat in Eckelrade	Het verlagen van de snelheid van het gemotoriseerd verkeer van 60 km per uur naar 60 km per uur, het afscheiden van een fietsvoorziening voor het langzaamverkeer en het verkeersveilig maken van het kruispunt Molenweg-Dorpstraat in Eckelrade waardoor het aantal verkeersslachtoffers op dit tracé wordt gereduceerd naar 0 slachtoffers	€ 3.925.000,00	€ -	€ 2.625.000,00	€ 1.300.000,00	in college op 25 maart 2014	1 maart 2015	5 augustus 2016	10	1	In de begeleidende brief van de gemeente is aangegeven dat dit project waarschijnlijk niet voor 1 maart kan starten met de uitvoering. Dit in verband met aanbestedingsregels. Dit project staat bovendien reeds als reserveproject genoemd voor de bdv uitvoering 2015. Derhalve zal dit project, naar verwachting, in de BDU 2015 beschikt gaan worden uitgaande van een totale projectkosten van € 610.500 en een cofinanciering van € 305.250. De ernstige slachtoffers bestaan uit 6 inzittende van een auto, 3 motorslachtoffers en 1 fietser.
Maastricht - Heuvelland	Valkenburg aan de Geul	Valkenburgstraat	De Valkenburgstraat is een entreeingangsweg die als doorgaande weg gebruikt wordt door de aanwezigheid van winkels, bedrijven en instellingen. De herinrichting voorziet in een reconstructie cf. Duurzaam Veilig met extra aandacht voor school thuis route	Verbeteren verkeersveiligheid	€ 2.000.000,00	€ -	€ 1.000.000,00	€ 1.000.000,00	Ja	1 maart 2015	eind 2015-begin 2016	0	0	
Maastricht - Heuvelland	Valkenburg aan de Geul	Diverse locaties in Broekhem-Noord, Broekhem-Zuid en Valkenburg.	Basisschool Sint Joseph (Bosstraat 5 te Valkenburg – Broekhem) gaat in 2015 fuseren met basisschool De Plenkert. Beide scholen gaan samen als brede maatschappelijke voorziening (BMV) onder één dak verder op de locatie van basisschool De Plenkert. De nieuwe schoolthuisroutes zijn in kaart gebracht en knelpunten op gebied van veiligheid zijn inzichtelijk gemaakt. Dit project betreft het oplossen van de grootste knelpunten op de nieuwe schoolthuisroutes	Verbeteren verkeersveiligheid	€ 350.000,00	€ -	€ 175.000,00	€ 175.000,00	Ja	1 maart 2015	voor de bouwvak 2015	?	?	Onduidelijk welke locaties bedoeld worden. Derhalve onmogelijk om het aantal ernstige slachtoffers weer te geven.
Maastricht - Heuvelland	Gulpen-Wittem	Herinrichting Hoofdstraat-Eperweg te Mechelen (bibik).	-Aanleg tweezijdig verhoogd trottoir -Rode fietsstroken -Overrijdbare middengeleider -Duidelijke komingang -Parkeerplaatsen buiten de rijbaan	Verhogen verkeersveiligheid en sociale veiligheid voor met name kwetsbare verkeersdeelnemers. (fietsers, busreizigers en voetgangers)	€ 350.000,00	€ -	€ 175.000,00	€ 175.000,00	Conform vastgesteld investeringsplan.	februari-14	april-14	0	0	
Maastricht - Heuvelland	Gulpen-Wittem	Molenweg - Burg. Terheuzweg in de kern Gulpen.	Aanleg rode fietsstroken.	Verhogen verkeersveiligheid op school-thuisroute	€ 75.000,00	€ -	€ 37.500,00	€ 37.500,00	Conform vastgesteld investeringsplan.	februari-14	april-14	0	0	
Maastricht - Heuvelland	Gulpen-Wittem	Diverse locaties in de gemeente.	Vervangen ondeugdelijke openbare verlichting. HPLN verlichting te vervangen met LED.	Verhogen verkeersveiligheid en sociale veiligheid voor met name kwetsbare verkeersdeelnemers. (fietsers en voetgangers)	€ 55.500,00	€ -	€ 30.500,00	€ 25.000,00	Conform vastgesteld beleidsplan.	januari-14	februari-15			Dit project gaat over het vervangen van verlichtingsarmaturen (LED) en is derhalve geen bevordering van de verkeersveiligheid.
Maastricht - Heuvelland	Vaals	Geen projecten ingediend			€ -	€ -	€ -	€ -						
Maastricht - Heuvelland	Maastricht	Ambyerstraat-noord	Ambyerstraat-noord, inrichting conform duurzaam veilig tweede fase	Verlaging snelheid, meer ruimte voor de fiets	€ 500.000,00	€ -	€ 250.000,00	€ 250.000,00				0	0	
Maastricht - Heuvelland	Maastricht	Tongenseweg ter hoogte van Pletzersstraat	Voetgangersoversteek Tongenseweg	Verbeteren voetgangersoversteek met gebruik m.n. schoolgaande kinderen over drukke gebiedsontsluitingsweg (tevens onderdeel van het RVWN)	€ 90.000,00	€ -	€ 45.000,00	€ 45.000,00				0	0	0
Maastricht - Heuvelland	Maastricht	Brusselsestraat	Voetgangersoversteek en verwijderen parkeervakken Brusselsestraat	Verbeteren doorgang en oversteekbaarheid van (schoolgaande) voetgangers	€ 35.000,00	€ -	€ 17.500,00	€ 17.500,00				3	0	Het aantal ernstige slachtoffers bestaat uit 3 bromfietzers
Midden Limburg	Nederweert	Geen projecten ingediend			€ -	€ -	€ -	€ -						
Midden Limburg	Weert	Geen projecten ingediend			€ -	€ -	€ -	€ -						
Midden Limburg	Laudal	Kern Roggel	Herinrichting Heverstraat - Kloosterstraat in Roggel	Verbetering van de fiets- en voetgangersverbinding vanuit het centrum van Roggel naar recreatiepark 'de Leikert' en v.v. (o.a. Omvorming bestaande fietspad naar voetpad en aanleg nieuw fietspad).	€ 550.000,00	€ 275.000,00	€ 275.000,00	€ 137.500,00	medio februari	16 maart 2015	1 juni 2015	2	1	Het aantal ernstige slachtoffers bestaat uit 1 fietser en 1 bromfietser
Midden Limburg	Laudal	Kern Heythuysen	Herinrichting Koukerveldstraat in Heythuysen	Omvorming naar woonstraat conform duurzaam veilig door versmallen rijloper en uitvoering in klinkers. Tevens verwijderen bomenrij en aanleg vrijliggend voetpad achter nieuwe bomenrij.	€ 210.000,00	€ -	€ 110.000,00	€ 100.000,00	25 november 2014	30 maart 2015	31 juli 2015	0	0	
Midden Limburg	Laudal	Kern Haelen	Herinrichting Grote Kampweg in Haelen	Herinrichting woonstraat conform richtlijnen duurzaam inclusief aanbrengen van snelheidsremmende maatregelen (verspringende versmallingen) en herverdeling parkeervoorzieningen.	€ 350.000,00	€ -	€ 280.000,00	€ 60.000,00	7 november 2014	16 maart 2015	31 juli 2015	0	0	
Midden Limburg	Maasgouw	Geen projecten ingediend			€ -	€ -	€ -	€ -						
Midden Limburg	Beesel	Geen projecten ingediend			€ -	€ -	€ -	€ -						
Midden Limburg	Roermond	Wordt later ingediend			€ -	€ -	€ -	€ -						
Midden Limburg	Roerdalen	Geen reactie van ontvangen			€ -	€ -	€ -	€ -						
Midden Limburg	Echt - Susteren	Bosstraat - Rijdsstraat kern Susteren - Helde	Kruising fietsverkeer ter plaatse van aansluiting Bosstraat - Parallelweg veiliger maken. Verder gereguleerd parkeren en maken voorzieningen km toegankelijkheid (WMO), door blinde geleide voorzieningen.	Veiligheid bevorderen voor fietsers en overige verkeersdeelnemers. De kruising Bosstraat - Parallelweg ligt in het tracé van de snelheidsroute Sibard - Roermond - Venlo.	€ 2.300.000,00	€ -	€ 2.000.000,00	€ 300.000,00	25 november 2014	Voor 1 maart 2015	31 december 2015	0	0	
Midden Limburg	Echt - Susteren	Heerenstraat - Rootenweg - Biezerdweg. Kern Susteren - Helde	Bevordering verkeersveiligheid door in deze route het tracé en de uitwijkmogelijkheid voor de fietser en wandelaar te verbeteren. Het tracé maakt onderdeel uit van het wandel- en fietsroutenetwerk van de gemeente Echt-Susteren.	Verkeersveiligheid bevorderen voor de fietsers en de wandelaars die samen met landbouwverkeer veelvuldig gebruik maken van deze route in het buitengebied.	€ 200.000,00	€ -	€ 100.000,00	€ 100.000,00	6 november 2014	Voor 1 maart 2015	1 juli 2015	0	0	
Midden Limburg	Echt - Susteren	Wilhelminalaan Kern Echt	Aanpassing kruising Wilhelminalaan - Sportpad en Wilhelminalaan - Banderlaan	Verkeersveiligheid bevorderen door aanpassing van deze kruispunten voor de fietsers en voetgangers naar het sportcomplex, zwembad en overige accommodaties ter plaatse. Voor de weggebruikers op de Wilhelminalaan zal door deze aanpassing het attentieniveau ter plaatse verhoogd, hetgeen positief is voor de verkeersveiligheid.	€ 130.000,00	€ -	€ 65.000,00	€ 65.000,00	26 juni 2014	Voor 1 maart 2015	1 juli 2015	0	0	
Midden Limburg	Echt - Susteren	Hoogstraat Kern Echt - Sleik	Kruisingen veiliger maken door attentieverhogende maatregelen. Betreft o.a. blindengeleideborden, belijning, zelfpaaltjes en lichtmasten. Verder aanleg van extra parkeerplaatsen.	Verkeersveiligheid bevorderen door aanpassing van de kruispunten ter verhoging van het attentieniveau voor de weggebruikers.	€ 12.500,00	€ -	€ 6.250,00	€ 6.250,00	4 november 2014	Voor 1 maart 2015	1 mei 2015	0	0	
Midden Limburg	Echt - Susteren	Gebroekerstraat Kern Echt	Aanbrengen verkeersremmende maatregelen (straatjuwelen) en belijning.	Verkeersveiligheid bevorderen door het aanbrengen van attentieverhogende en snelheidsremmende maatregelen. Voor de weggebruikers op deze straat zal een veiliger situatie ontstaan.	€ 15.000,00	€ -	€ 7.500,00	€ 7.500,00	6 november 2014	Voor 1 maart 2015	31 december 2015	0	0	
Midden Limburg	Echt - Susteren	Dieterderweg Kern Susteren	Aanbrengen verkeersremmende maatregelen en belijning.	Verkeersveiligheid bevorderen door aanbrengen van snelheidsremmende maatregelen en verhogen van het attentieniveau van de weggebruikers.	€ 30.000,00	€ -	€ 15.000,00	€ 15.000,00	6 november 2014	Voor 1 maart 2015	31 december 2015	0	0	
Noord Limburg	Mook en Middelaar	Heumensebaan, Molenhoek	aanpassen T-splijting Ringbaan – Heumensebaan (vermindert snelheid omdat max. snelheid nu veelvuldig wordt overschreden)	bevestigd gelijkwaardigheid kruispunt	€ 15.000,00	€ -	€ 10.000,00	€ 5.000,00	ja	1 maart 2015	1 april 2015	0	0	
Noord Limburg	Mook en Middelaar	Heumensebaan, Molenhoek	verminderd snelheid omdat max. snelheid nu veelvuldig wordt overschreden	bevestigd gelijkwaardigheid kruispunt	€ 50.000,00	€ -	€ 45.000,00	€ 22.500,00	ja	1 maart 2015	1 april 2015	3	3	
Noord Limburg	Mook en Middelaar	Groesbeekseweg, Mook	realisatie fietsvoorziening Groesbeekseweg	verbeteren fietsveiligheid in de kern van Mook	€ 25.000,00	€ -	€ 15.500,00	€ 7.750,00	ja	1 maart 2015	1 april 2015	0	0	

INFRASTRUCTURELE PROJECTEN TER BEVORDERING VAN DE VERKEERSVEILIGHEID															
RMO	Gemeente	Projectlocatie	Soort maatregel(en)	Beoogd doel	Totale geraamde kosten	Evt bijdrage derden	Gemeentelijke bijdrage	Beoogde provinciale bijdrage	Project goedgekeurd door gemeenteraad	Geplande start uitvoering	Gepland ingebruikname	Totaal ernstige slachtoffers 2004-2013 (op gemeinde projectlocatie)	Waarvan ernstige slachtoffers fiets/voetganger zijn	Opmerkingen	
Noord Limburg	Mook en Middelaar	Groesbeekseweg, Mook	realisatie twee wegversmallingen	verlagen maximumsnelheid van 80 km/h naar 50 km/h om fietsverkeer op de aanliggende fietsstroken beter te beschermen tegen vrachtwagenverkeer. Er bevindt zich een hoog aandeel vrachtwagenverkeer op de Groesbeekseweg	€ 30.000,00	€ -	€ 30.000,00	€ 15.000,00	ja	1 maart 2015	1 april 2015	0	0		
Noord Limburg	Mook en Middelaar	Heumensebaan, Molenhoek en Groesbeekseweg, Mook	aanbrengen markering	In Molenhoek worden langspareervakken gemaakt om een rustig straatbeeld te creëren. In Mook wordt markering aangebracht om het wegbeeld in overeenstemming te brengen met de essentiële herkenbaarheidskenmerken.	€ 10.000,00	€ -	€ 10.000,00	€ 5.000,00	ja	1 maart 2015	1 april 2015	3	3	Let op, het aantal ernstige slachtoffers zijn op de Heumensebaan gevallen. Dus gelijk aan ingediend project Heumensebaan, Molenhoek.	
Noord Limburg	Gennep	Gennep	aanleg 80 meter trottoir Kleefseweg 83-85 te Ven-Zelderheide	bevorderen verkeersveiligheid voetgangers (o.a. schoolgaande kinderen)	€ 5.000,00	€ -	€ 3.000,00	€ 2.000,00	nee, toestemming van provincie nodig	begin januari, afhankelijk van weersomstandigheden	februari	0	0		
Noord Limburg	Bergen	Geen projecten ingediend													
Noord Limburg	Venray	Kempkensberg te Merselo	Wegverbreding	Verbetering fietsveiligheid	€ 413.278	€ -	€ 206.638	€ 206.638,00	25-11-2014	28-2-2015	29-5-2015	0	0		
Noord Limburg	Venray	Zellbergseweg te Ysselstein	Wegverbreding	Verbetering fietsveiligheid	€ 640.090	€ -	€ 320.045	€ 320.045,00	25-11-2014	28-2-2015	29-5-2015	0	0		
Noord Limburg	Venray	Beemsweg te Leunen	Wegverbreding	Verbetering fietsveiligheid	€ 687.920	€ -	€ 333.960	€ 333.960,00	25-11-2014	28-2-2015	29-5-2015	0	0		
Noord Limburg	Venray	Agrobaan te Ysselstein	Wegverbreding	Verbetering fietsveiligheid	€ 29.222	€ -	€ 14.611	€ 14.611,00	25-11-2014	28-2-2015	29-5-2015	0	0		
Noord Limburg	Venray	Leunseweg/Paterslaan te Venray	Aanleg rotonde	Verbetering verkeersveiligheid algemeen	€ 520.282	€ -	€ 260.141	€ 260.141,00	25-11-2014	28-2-2015	29-5-2015	0	0		
Noord Limburg	Venray	Timmermannsweg, Vaulenseweg, Overbroekseweg	Verbeteren wegkanten	Verbetering fietsveiligheid	€ 157.300	€ -	€ 78.650	€ 78.650,00	25-11-2014	28-2-2015	29-5-2015	8	3	Het aantal ernstige slachtoffers op de Timmermannsweg bestaan uit 1 fietser en 1 inzittende van een auto. Het aantal ernstige slachtoffers op de Vaulenseweg bestaan uit 4 inzittende van een auto en 2 fietsers	
Noord Limburg	Horst aan de Maas	Geen projecten ingediend													
Noord Limburg	Peel en Maas	Berlinge (buitengebied) de Kieft	Verbreiden weg Zuidelijke deel; dit gedeelte krijgt de volledige vervoersafwikkeling van het kassengebied te verwerken Dit betekent voor 2030 een totale intensiteit van 835 mv/etmaal met een vrachtwagenaandeel van rond 5% = 44-50 vrachtwagens per etmaal. Er wordt extra asfalt aangebracht waardoor verbreding ontstaat van 60 cm aan beide zijden en extra grasbetontegels aan beide zijden van 40 cm werkende breedte. Dit over een totale lengte van 740 m. → zie bijgevoegde projectschets	Veiligheid voor weggebruikers (mn fietsers) bevorderen t/m toename vrachtwagenverkeer: weg geschikt maken voor vrachtwagenverkeer waarbij de passeermonoeuvres op de weg zelf kunnen plaatsvinden. → zie bijgevoegde projectschets	€ 110.000,00	€ -	€ 65.000,00	€ 45.000,00	ja	voor 1 maart 2015	1e kwartaal 2015	0	0		
Noord Limburg	Peel en Maas	Berlinge (buitengebied) de Kieft	Verbreiden weg Noordelijke deel; op het noordelijke gedeelte is de vrachtwagenintensiteit iets lager en neemt deze in noordelijke richting ter hoogte van de bedrijven af. Ook is het fietsverkeer iets lager. Hier wordt voor een ander wegprofiel gekozen. Er worden aan beide zijden van de weg over 2070 m grasbetontegels gelegd → zie bijgevoegde projectschets	Veiligheid voor weggebruikers (mn fietsers) bevorderen t/m toename vrachtwagenverkeer: weg geschikt maken voor vrachtwagenverkeer waarbij de passeermonoeuvres op de weg zelf kunnen plaatsvinden. → zie bijgevoegde projectschets	€ 72.450,00	€ -		€ 36.225,00	ja	voor 1 maart 2015	1e kwartaal 2015	0	0		
Noord Limburg	Venlo	Rotonde "Roodhuis" op Roodhuislaan Tegelen	realiseren extra aansluiting naar aangelegde parkeerplaats inclusief separate langzaamverkeersdoornsteek	Verbeteren verkeersveiligheid en doorstroming van parkeerrotorutering Tegelen	€ 25.000,00	€ -	€ 12.500,00	€ 12.500,00	ja	1 maart 2015	1 mei 2015	1	1		
Noord Limburg	Venlo	Gasthuisstraat Tegelen	reconstrueer profiel gasthuisstraat	Verbeteren verkeersveiligheid en doorstroming van parkeerrotorutering Tegelen	€ 25.000,00	€ -	€ 12.500,00	€ 12.500,00	ja	1 maart 2015	1 mei 2015	0	0		
Noord Limburg	Venlo	fietsoversteek koninginnesingel thv Roermondsepoort	aanpassen fiets en voetpad zodat meer ruimte ontstaat om op te stellen voor VRI	Verbeteren verkeersveiligheid en doorstroming voor langzaam verkeer thv dit drukke verkeersknooppunt	€ 60.000,00	€ -	€ 30.000,00	€ 30.000,00	ja	1 maart 2015	1 mei 2015	0	0		
Noord Limburg	Venlo	Viaduct Mulkenhofweg over de A73	diverse maatregelen op viaduct Mulkenhofweg	Verbeteren verkeersveiligheid op deze drukke fietsroute (school-thuis route en drukbezocht sportpark)	€ 25.000,00	€ -	€ 12.500,00	€ 12.500,00	ja	1 maart 2015	1 mei 2015	0	0		
Noord Limburg	Venlo	fietspad thv Henriëtte Roland Holstlaan	fietspad geschikt maken voor 2 richtingen fietsverkeer	Verbeteren verkeersveiligheid school-thuis route door het fietspad vanaf rotonde Klingerberg tot aan Boekenderstraat (scouting gebouw) geschikt te maken voor 2 richtingen fietsverkeer. De schoolgaande jeugd fietst hier nu tegen de richting in omdat ze anders moeten omfietsen of door een sociaal onveilige fietstunnel moeten.	€ 40.000,00	€ -	€ 20.000,00	€ 20.000,00	ja	1 maart 2015	1 mei 2015	0	0		
Noord Limburg	Venlo	N271 Venlo-Velden	aanbrengen openbare verlichting langs provinciale weg N271	verbeteren sociale veiligheid. Dit project maakt onderdeel uit van de "black-spot lijst" van de provincie Limburg op het gebied van openbare verlichting. Voorstel is om evt middelen uit deze inventarisatie in te zetten om hier openbare verlichting te realiseren.	€ 65.000,00	€ -	€ -	€ 32.500,00	nvt	afhankelijk van intern project Provincie	onbekend	1	1	Dit project hoort niet thuis in deze inventarisatie inzake bevordering van de verkeersveiligheid, maar in de lijst sociale veiligheid en zal daarin ook meegenomen worden.	
Noord Limburg	Venlo	spoorwegovergang Groot-Boiler (fietsoversteek)	geschikt maken van fietsoversteek spoorwegovergang Groot-Boiler voor 2 richtingen fietsverkeer	Verbeteren (spoor) verkeersveiligheid door inrichting overweg aan te laten sluiten bij gebruik (2 richtingen fietsverkeer).	€ 130.000,00	€ -	€ 65.000,00	€ 65.000,00	ja	1 maart 2015	1 mei 2015	1	0	Ernstig slachtoffer is een bromfietser	
Noord Limburg	Venlo	Venrayseweg - Parlevinkeweg - Horsterweg	realisatie rotonde	Verbeteren verkeersveiligheid thv aansluiting railterminal op Horsterweg (in huidige situatie onveilig conflict zwaar vrachtwagenverkeer - fietsverkeer). Tevens wordt de huidige railterminal middels deze rotonde direct aangesloten op de hoofdwegenstructuur (minder conflicten langzaamverkeer). Door de rotonde aan de andere kant ook aan te sluiten op de Parlevinkeweg ontstaat een robuuste ontlasting van de (verder te ontwikkelen) Industriehaven. Er zijn 2 varianten uitgewerkt: met gelijkvloerse fietsruiseling thv Horsterweg: 8 ton en een met fietstunnel: 1,5 mio. Dit project is in de onderzoeksfase, maar kan alleen in uitvoering worden gebracht als er middelen van de provincie beschikbaar worden gesteld. Bestemmingsplan en grondeigendommen vormen geen belemmering.	€ 800.000,00	€ -	€ 400.000,00	€ 400.000,00	nog niet, kan pas als provinciale middelen beschikbaar worden gesteld	voorjaar 2015	na de zomer 2015	0	0		
Totaal				80	€ 27.831.440,00	€ 1.642.665,00	€ 12.449.295,00	€ 11.438.887,50				84	20		

INFRASTRUCTURELE PROJECTEN TER BEVORDERING VAN DE VERKEERSVEILIGHEID

RMO	Gemeen te	Projectlocatie	Soort maatregel(en)	Beoogd doel	Totale geraamde kosten	Gemeentelijke bijdrage	Beoogde provinciale bijdrage	Project geaccordeerd door gemeenteraad	Geplande start uitvoering	Gepland ingebruikname	Totaal ernstige slachtoffers 2004- 2013 (op genoemde projectlocatie)	Waarvan ernstige slachtoffers fiets/voetgan ger zijn	Opmerkingen
Sittard - Geleen	Sittard- Geleen	Sittard-Kruispunt Rijksweg-Zuid, parallelweg - Freeride	Aansluiting fietspad aanpassen	Veiligere fietsoversteek	€ 27.500,00	€ -	€ 13.750,00	Ja	2015	2016-2017	2	2	
Noord Limburg	Venray	Timmermannsweg, Veulenseweg, Overbroekseweg	Verbeteren wegkanten	Verbetering fietsveiligheid	€ 157.300	€ 78.650	€ 78.650,00	25-11-2014	28-2-2015	29-5-2015	8	3	Het aantal ernstige slachtoffers op de Timmermannsweg bestaan uit 1 fietser en 1 inzittende van een auto Het aantal ernstige slachtoffers op de Veulenseweg bestaan uit 4 inzittende van een auto en 2 fietsers
Maastricht- Heuvelland	Eijsden- Margraten	Gronsveld-Hoogcruts	het aanbrengen van vrijliggende fietspaden langs de N593 (Mergellandroute) tussen Gronsveld en Hoogcruts, het aanpassen van het kruispunt Molenweg/Dorpstraat in Eckelrade	Het verlagen van de snelheid van het gemotoriseerd vaerkeer van 80 km per uur naar 60 km per uur, het afschieden van een fietsvoorziening voor het langzaamverkeer en het verkeersveilig maken van het kruispunt Molenweg-Dorpstraat in Eckelrade waardoor het aantal verkeersslachtoffers op dit trace wordt gereduceerd naar 0 slachtoffers	€ 3.925.000,00	€ 2.625.000,00	€ 1.300.000,00	in college op 25 maart 2014	1 maart 2015	5 augustus 2016	10	1	In de begeleidende brief van de gemeente is aangegeven dat dit project waarschijnlijk niet voor 1 maart kan starten met de uitvoering. Dit in verband met aanbestedingsregels. Dit project staat tevens reeds als reserveproject genoemd voor de bdu uitvoering 2015. Derhalve zal dit project, naar verwachting, in de BDU 2015 beschikt gaan worden uitgaande van een totale projectkosten van € 610.500 en een cofinanciering van € 305.250. De ernstige slachtoffers bestaan uit 6. inzittende van een auto, 3 motorslchtoffers en 1 fietser.
Noord Limburg	Bergen	N271, Well Ph. 94,0	plaatsing tijdelijke VRI.		€ 150.000,00	€ -	€ 150.000,00						
Noord Limburg	Mook en Middelaar	Heumensebaan, Molenhoek en Groesbeekseweg, Mook	versmallen wegprofiel Heumensebaan en aanbrengen markering Heumensebaan en Groesbeekseweg	Versmallen wegprofiel: terugdringen snelheid omdat max. snelheid nu veelvuldig wordt overschreden. Aanbrengen markering: In Molenhoek worden langspaarkeervakken gemarkeerd om een rustig straatbeeld te creëren. In Mook wordt markering aangebracht om het wegbeeld in overeenstemming te brengen met de essentiele herkenbaarheidskenmerken.	€ 60.000,00	€ 55.000,00	€ 27.500,00	ja	1 maart 2015	1 april 2015	3	3	Het aantal ernstige slachtoffers zijn op de Heumensebaan gevallen.
Totaal			4		€ 4.319.800,00	€ 2.758.650,00	€ 1.569.900,00				23	9	



2014/73631

19-12-2014

GRIF

9-3-2015

provincie limburg



Provinciale Staten

Provincie Limburg	PS
DOCnr.	
Ingek.	19 DEC. 2014
CASnr.	
ID.	

Cluster MOB

Faxnummer

Ons kenmerk 2014/71411

Bijlage(n) 3

Behandeld

M.L.H. Schrijen

Doorkiesnummer

(043) 389 99 29

Uw kenmerk

Maastricht

16 december 2014

VERZONDEN 19 DEC. 2014

Onderwerp

Informerend stuk 'beleidsplan verkeersveiligheid en het uitvoeringsprogramma verkeersveiligheid 2015-2017.

Hierbij wordt het door ons college vastgestelde beleidsplan verkeersveiligheid en het vastgestelde uitvoeringsprogramma verkeersveiligheid 2015-2017 als informerend stuk aangeboden.

Gedeputeerde Staten van Limburg

voorzitter

secretaris /

2014/71404

Bezoekadres:
Limburglaan 10
NL-6229 GA Maastricht

Postbus 5700
NL-6202 MA Maastricht
postbus@prvlimburg.nl

Tel + 31 43 389 99 99
Fax + 31 43 361 80 99
www.limburg.nl

IBAN -nummer: NL08RABO0132575728
Bereikbaar via: Lijn 1 (richting De Heeg)
BIC-code: RABONL2U



Informerend stuk

1. Onderwerp

Beleidsplan verkeersveiligheid en het uitvoeringsprogramma verkeersveiligheid 2015-2017

2. Inleiding/aanleiding incl. beoogd resultaat

Op verzoek van de portefeuillehouder verkeersveiligheid wordt het vastgestelde beleidsplan verkeersveiligheid en het uitvoeringsprogramma verkeersveiligheid 2015-2017 ter informatie toegestuurd.

Het beleidsplan is een deeluitwerking van het Provinciaal Verkeers- en Vervoersprogramma, actualisatie 2014 (PVVP). Het beleidsplan gaat in op het provinciaal beleid rondom verkeersveiligheid en op hoofdlijnen van de uitvoering in Limburg. Een verdere concretere uitwerking van alle activiteiten is te vinden in het uitvoeringsprogramma verkeersveiligheid 2015-2017 (UPV).

De nut en noodzaak van het beleidsplan verkeersveiligheid en het UPV is gericht op het tot stand brengen en vasthouden van een dalende trend in het aantal ernstige verkeersslachtoffers in Limburg. Dit om het eindbeeld van "geen ernstige verkeersslachtoffers" op (langere) termijn te kunnen verzekeren. Het streven naar op termijn geen ernstige verkeersslachtoffers blijft ons eindbeeld, onze stip op de horizon waar we naar toe blijven werken. En dat uiten we via de slogan "maak van de nul een punt". We willen zoveel mogelijk mensen het mogelijk maken om iedere dag weer veilig thuis te komen en daarbij zoveel mogelijk mensen en partijen laten bijdragen.

Maak van de nul een punt (#mvd01.) is de kapstok waaraan alle activiteiten zijn opgehangen. Deze ambitie brengt mensen, organisaties en instellingen in beweging, roept discussie op en maakt scherp zichtbaar dat de samenleving in zijn geheel verantwoordelijk is voor de veiligheid. Dit gedachtengoed heeft inmiddels navolging in meerdere provincies gekregen.

In het beleidsplan verkeersveiligheid is de missie en visie evenals de strategie uitgewerkt. In het UPV wordt concrete invulling daaraan gegeven. Daarin wordt een overzicht gegeven van actielijnen tot acties. De volgende actielijnen worden daarbij onderscheiden:

- infrastructuur en techniek;
- educatie en bewustwording;
- handhaving.

Ondersteund door de actielijn:

- overige (ondersteunende) uitvoeringsaspecten.

Deze bewezen succesvolle strategie wordt dus voortgezet. We blijven inzetten op een mix van maatregelen, zeker bij de uitvoering van de themajaren.

3. Bevoegdheid

Het beleidsplan verkeersveiligheid en het uitvoeringsprogramma verkeersveiligheid 2015-2017 maken onderdeel uit van het provinciale autonome beleid.

4. Risico's

De Provincie Limburg is regisseur van de regionale verkeersveiligheid. Het ROVL voert dit uit. Daarbij heeft zowel de provincie als het ROVL als coördinator een rol bij het tot stand brengen van de samenwerking en het faciliteren van de verschillende partners en zo nodig financieren van (een gedeelte van) de maatregelen.

Bij de uitvoering van deze rol is het van belang dat de verschillende partijen meewerken. Hier ligt het grootste risico.

5. Periodieke informatie/sturingsinformatie

Via jaarstukken en begroting, paragraaf financiering wordt jaarlijks gerapporteerd. Tevens informeert het ROVL de commissie periodiek over haar activiteiten.

6. Relatie met Programmabegroting – financiële aspecten

Voor het uitvoeren van het Uitvoeringsprogramma verkeersveiligheid 2015-2017 is middels de vierjarige doorkijk van het LiMoP jaarlijks € 1.000.000,- als ambitie opgenomen voor het ROVL voor de periode 2015-2017. Voor 2015 zijn de financiën geborgd in de lopende programma-begroting ten laste van de BDU.

7. Meegezonden bijlagen

Het beleidsplan verkeersveiligheid en het uitvoeringsprogramma verkeersveiligheid 2015-2017.

Beleidsplan verkeersveiligheid

Maastricht, 16 december 2014

Inhoud

Voorwoord en leeswijzer	3
1. Inleiding	4
1.1. AANLEIDING	4
1.2. DE CIJFERS	5
2. Kaders	6
2.1. BELEIDSKADERS; DE UITDAGING WAAR DE PROVINCIE LIMBURG VOOR STAAT	6
2.2. THEORETISCHE GRONDSLAG VAN HET VERKEERSVEILIGHEIDBELEID	7
3. Missie, visie en doelstellingen	10
3.1. MISSIE EN VISIE	10
3.2. DOELSTELLINGEN	10
4. Strategie verkeersveiligheid	11
4.1. TRENDS EN ONTWIKKELINGEN	11
4.2. STRATEGIE	11
4.3. UITVOERING ACTIELIJNEN	14
5. Financieel kader en programmabeheer en -monitoring	16
5.1. FINANCIËN EN BUDGETBEWAKING	16
5.2. MONITORING, EVALUATIE EN ALGEMEEN PROGRAMMABEHEER	16
5.3. OVERIGE PROGRAMMABEHEER ASPECTEN	17
Verklarende woordenlijst	19
Bijlage 1 Partners van het ROVL	20

Voorwoord en leeswijzer

Verkeersveiligheid, iedereen heeft een rol

Verkeersveiligheid is een onderwerp waar iedereen dagelijks mee in aanraking komt. Samen met vele anderen begeven we ons dagelijks in het verkeer. Vaak staan we er niet bij stil, maar vanaf het moment dat we de deur achter ons dichttrekken beïnvloeden we niet alleen onze eigen verkeersveiligheid, maar ook die van anderen. De verkeersveiligheid is niet alleen een zaak van overheden, maar de reiziger zelf is ook verantwoordelijk.

Iedereen, jong en oud, valide en minder valide, neemt deel aan het verkeer. Niemand wil veroorzaker of slachtoffer zijn van een ongeval en het liefst zien we een volledig verkeersveilige samenleving. Daarom gaan we voor nul ernstige slachtoffers onder het motto "Maak van de nul een punt".

Om dat op termijn te kunnen bereiken, is een duidelijke aanpak noodzakelijk. Niet alleen door de Provincie Limburg maar ook door het rijk, de gemeentelijke wegbeheerders en overige belanghebbende partijen.

In voorliggend beleidsplan wordt het kader, de missie, visie, doelstellingen, strategie en uitvoering in hoofdlijnen verwoord die we daarbij gaan volgen. Enerzijds continueren we de succesvolle onderdelen van ons huidige beleid. Anderzijds spelen we in op de trends in onze samenleving zoals bijvoorbeeld vergrijzing in Limburg. Daarbij blijven we kiezen voor een structurele en integrale benadering en willen we met verkeersveiligheid aansluiten bij andere beleidsterreinen.

We blijven ons dus inzetten voor de verkeersveiligheid in Limburg. Maar daarbij hebben we onze partners en burgers keihard nodig. Daarom gaan we ervan uit dat we daarop mogen rekenen. Verkeersveiligheid gaat ons immers allemaal aan!

Leeswijzer

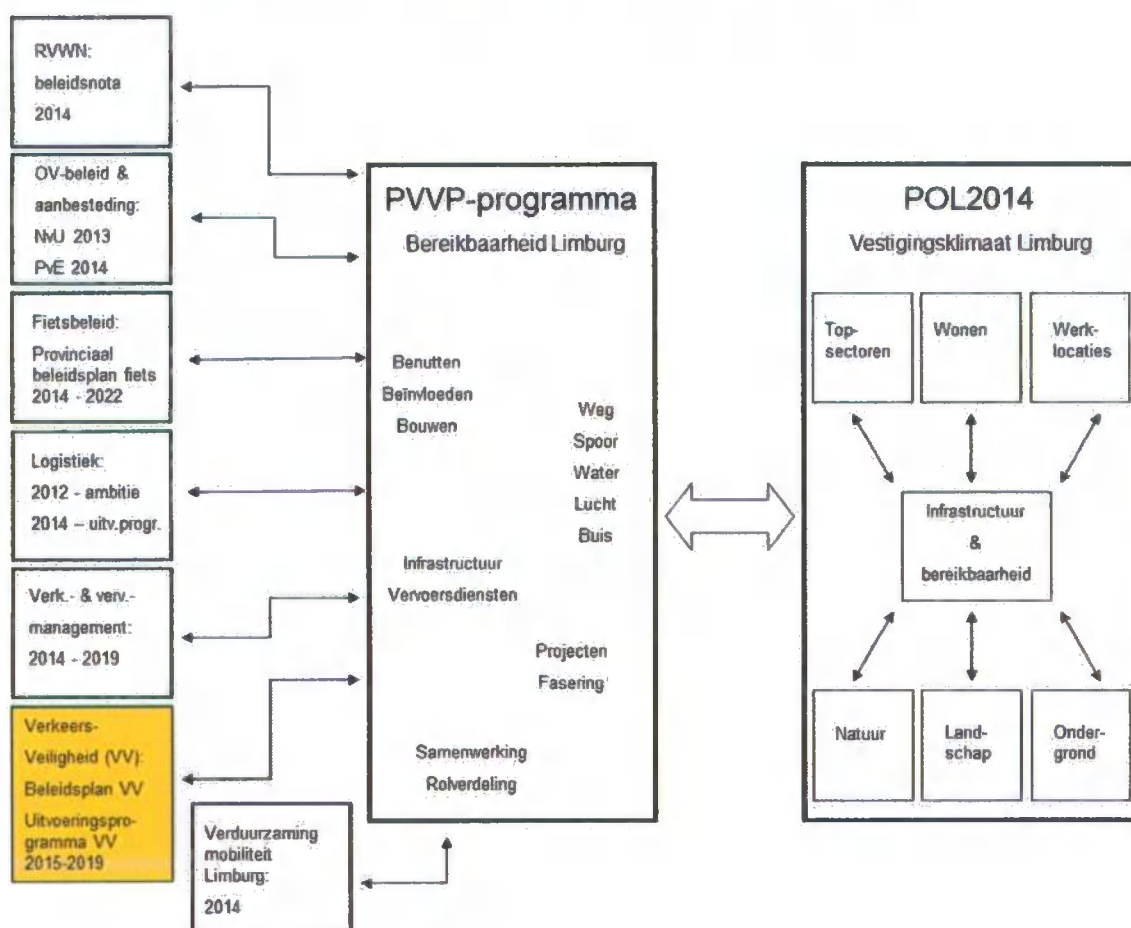
Na een korte schets van de cijfermatige ontwikkelingen van de laatste jaren in hoofdstuk 1 en de belangrijkste inhoudelijke en organisatorische kaders (hoofdstuk 2), volgt in hoofdstuk 3 onze missie, visie en doelstelling. In hoofdstuk 4 wordt de strategie die we daarbij gaan volgen toegelicht, waarbij de hoofdlijnen van de uitvoering aan de orde komt. Het laatste hoofdstuk bevat het financieel kader met het programmabeheer- en monitoring.

1. Inleiding

1.1. Aanleiding

Op 12 december 2014 heeft Provinciale Staten het "Provinciaal Verkeers- en Vervoersprogramma (PVVP), actualisatie 2014" vastgesteld. Hiermee zijn, in lijn met nationaal beleidskaders zoals het Nationale Strategisch Plan Veerkeersveiligheid, de doelstellingen en het beleidskader vastgelegd voor het provinciaal verkeersveiligheidsbeleid.

Dit beleidsplan verkeersveiligheid is een verdere uitwerking van het gestelde in het PVVP en gaat in op het provinciaal beleid en op hoofdlijnen van de uitvoering in Limburg. Een verdere concrete uitwerking van de activiteiten is te vinden in het UitvoeringsProgramma Veerkeersveiligheid (UPV). Daarin wordt aangegeven wat het exacte verkeersveiligheidsprogramma voor dat betreffende jaar is en wordt een (indicatieve) vooruitblik op projecten en activiteiten voor de volgende periode gegeven. Vervolgens worden in het jaarplan ROVL de actuele activiteiten jaarlijks uitgewerkt en vastgesteld. In het onderstaand figuur wordt de positionering van dit beleidsplan in de gehele plan hiërarchie verbeeld.



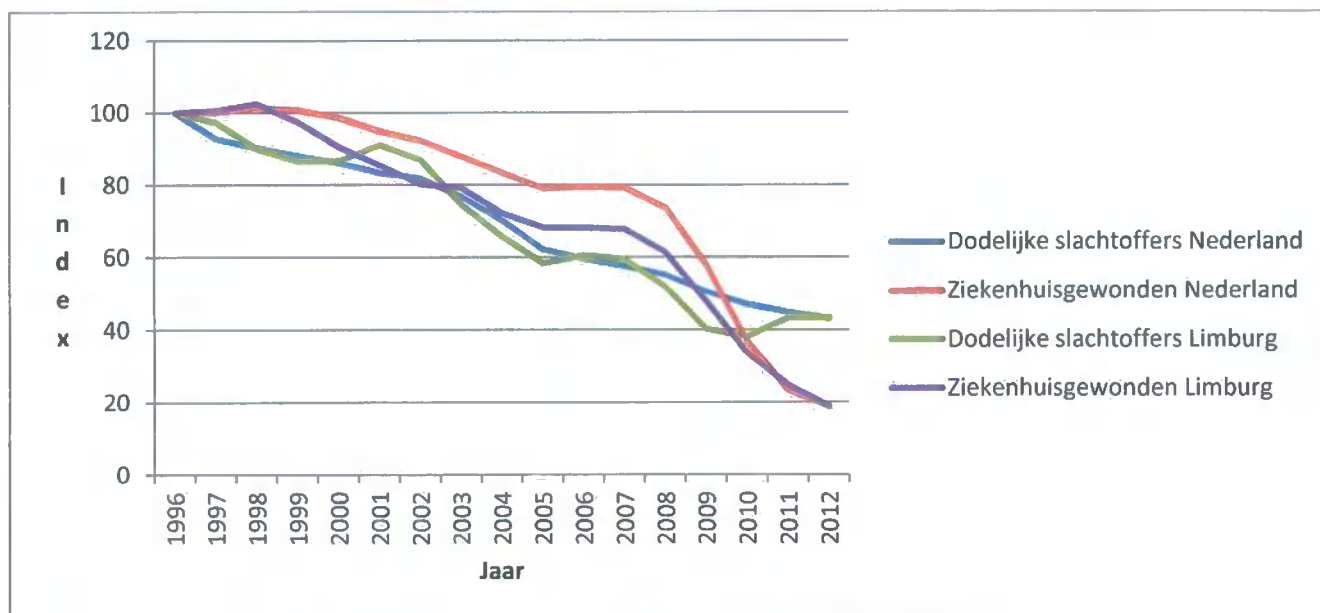
Figuur 1: Positie van verkeersveiligheid binnen de plan hiërarchie.

1.2. De cijfers

Het aantal ernstige verkeersslachtoffers laat in de afgelopen jaren een forse daling zien. De grafiek geeft de ontwikkeling van het aantal verkeersdoden en ziekenhuisgewonden in de afgelopen vijftien jaar in indexcijfers voor Limburg en geheel Nederland. Vanwege toevallige schommelingen van het aantal slachtoffers is de ontwikkeling uitgedrukt in een voortschrijdend gemiddelde over drie jaren. Uit de grafiek blijkt dat de ontwikkelingen in Limburg en Nederland elkaar niet veel ontlopen. Verder laat de grafiek zien dat het aantal ernstige verkeersslachtoffers ca. 60% lager is dan vijftien jaar geleden.

Verkeersongevallen leiden naast persoonlijk en maatschappelijk leed ook tot maatschappelijke kosten. Deze kunnen bestaan uit medische kosten, productieverlies, immateriële schade, afhandelingskosten en filekosten. Deze maatschappelijke kosten in Nederland zijn ruim 12,5 miljard euro per jaar, ofwel 2,2 procent van het bruto binnenlands product¹.

Het aantal verkeersdoden in 2013 in Limburg was 35 en het aantal ziekenhuisgewonden 132. De sterke daling van het aantal ernstige verkeersslachtoffers sinds 1996 is, ondanks de forse toename van de (auto)mobiliteit in die periode, te danken aan veiligere auto's, een veiligere inrichting van de weginfrastructuur, educatie, voorlichting en handhaving. Daarbij moet worden aangetekend dat de ontwikkeling van het aantal ziekenhuisgewonden vanaf 2010 echter vertekend is door een wijziging in de definitie van het begrip "ziekenhuisgewonde" en dat de registratiegraad van het aantal verkeersongevallen sterk afgenomen is. De verwachting is dat dit in de nabije toekomst weer hersteld wordt. Ondanks deze aantekening is de conclusie dat er sprake van een dalende trend is van het aantal ernstige verkeersslachtoffers, zoals te zien is in het volgende figuur.



Figuur 2: Ontwikkeling aantal ernstige verkeersslachtoffers in Nederland en Limburg. Geïndexeerd; 1996=100 op basis van driejaarlijks voortschrijdende gemiddelde, 1996-2012. Bron: ViaStat.

¹ Bron: SWOV-Factsheet "Kosten van verkeersongevallen", Leidschendam, maart 2014.

2. Kaders

Er zijn verschillende kaders waarbinnen de verkeersveiligheid binnen de Provincie Limburg georganiseerd wordt. Enerzijds zijn dat de beleidskaders en anderzijds de theoretische grondslag.

2.1. Beleidskaders; de uitdaging waar de Provincie Limburg voor staat

De nationale beleidsdocumenten "Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR)", "Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2008-2020", "Actieprogramma Verkeersveiligheid 2011-2012" en "Beleidsimpuls Verkeersveiligheid" zijn kaderstellend voor het PVVP, dit beleidsplan verkeersveiligheid en het UitvoeringsProgramma Verkeersveiligheid (UPV). In de betreffende documenten staan, naast een gezamenlijke aanpak, ook de verschillende rollen en taken voor de decentrale overheden benoemd om de evenredig door vertaalde nationale doelstelling als Provincie te halen.

In het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2008-2020 is nationaal voor een gezamenlijke aanpak gekozen. Alle overheden werken met elkaar aan:

- Inzetten van succesvolle generieke maatregelen zoals een Duurzaam Veilige weginrichting, educatie, campagnes, handhaving en scherpere voertuigeisen;
- Harder aanpakken van notoire overtreiders (handhaving);
- Beter beschermen van kwetsbare verkeersdeelnemers zoals kinderen, voetgangers, fietsers, ouderen en jonge beginnende bestuurders.

Bovenstaand resulteert in twee rollen die de Provincie Limburg heeft op het gebied van verkeersveiligheid:

1. *Regisseur van de verkeersveiligheid in Limburg*

De Provincie is regionaal eindverantwoordelijk voor een actief en stimulerend regionaal verkeersveiligheidsbeleid, gericht op infrastructuur, educatie en bewustwording en afstemming van verkeershandhaving.

2. *Wegbeheerder van de provinciale wegen.*

De Provincie is als wegbeheerder verantwoordelijk voor de totstandkoming van een veilige inrichting van haar eigen wegennet.

Provincie Limburg: regisseur van de verkeersveiligheid in Limburg

De Provincie Limburg is eindverantwoordelijke voor de verkeersveiligheid binnen Limburg. Daarom is de Provincie regisseur op twee gebieden:

1. regisseur van het beleid;
2. regisseur van de uitvoering en samenwerking daarbij.

Ad. 1: regisseur van het beleid

De Provincie zorgt voor een duidelijk beleid rondom verkeersveiligheid waarin enerzijds de landelijke kaders een plek krijgen en anderzijds de Limburgse missie, de visie en de strategie duidelijk neergezet worden. Verkeersveiligheid is tevens een element dat in meerdere beleidsthema's (binnen mobiliteit, zoals fiets, verkeers- en vervoersmanagent, logistiek, OV en daarbuiten zoals de gezondheidszorg, jeugdzorg)

in meer of mindere mate terug komt. De Provincie zorgt daarbij voor onderlinge samenhang en draagvlak bij betrokken partijen.

Ad. 2: regisseur van de uitvoering en samenwerking daarbij

De uitvoering ligt voor een groot gedeelte bij de partners van de Provincie waarbij het Regionaal Orgaan Verkeersveiligheid Limburg (ROVL) de samenwerking en de uitvoering coördineert, stimuleert, ondersteunt en faciliteert.

Het ROVL is een onafhankelijk provinciaal samenwerkingsplatform op het gebied van verkeersveiligheid. Dit met als doel het bevorderen van verkeersveiligheid door middel van een waardevrije/objectieve manier van werken om zo samen met haar partners te streven naar nul ernstige verkeersslachtoffers. Door haar onafhankelijkheid kan het ROVL ook de Provincie Limburg aanspreken op haar wegbeheerdersrol. Het ROVL is samengesteld uit vele partners (overheidsinstellingen, bedrijven en maatschappelijke organisaties) die zich inzetten voor het verbeteren van de verkeersveiligheid in Limburg (zie bijlage 1). De belangrijkste taken van het ROVL zijn daarom regievoering op de aanpak- en uitvoering van verkeersveiligheidsbeleid, kennismanagement, beheer en onderhoud van instrumenten, uitvoering van programma's en producten en communicatie en profilering. Daarbij wordt onder regievoering bedoeld het onderhouden van goede contacten met de partners en overige regievoerders, het stimuleren en ondersteunen van partners en het coördineren en bewaken van de samenhang van activiteiten.

Provincie Limburg: wegbeheerder

De Provincie is, naast regisseur, ook wegbeheerder en heeft daarmee ook een verantwoordelijkheid voor de verkeersveilige inrichting en het beheer en onderhoud van het eigen wegennet.

Nog niet alle infrastructuur voldoet qua vormgeving aan het vanuit Duurzaam Veilig gewenste profiel².

Voor onze eigen toepassing daarvan op de provinciale wegen wordt verwezen naar het PVVP en de beleidsplannen Regionaal Verbindend Wegennet (RVWN) en Fiets. Daarin wordt aangegeven hoe onze rol als wegbeheerder op het gebied van verkeersveiligheid wordt ingezet.

2.2. Theoretische grondslag van het verkeersveiligheidsbeleid

Het overgrote deel van verkeersongevallen wordt veroorzaakt door menselijke onvolkomenheden. Bij menselijke oorzaken gaat het meestal om verkeerd gedrag, waarnemingsfouten, een slechte lichamelijke conditie of gebrek aan ervaring, vaardigheid of concentratie. Het ligt voor de hand om te proberen deze menselijke onvolkomenheden te voorkomen, door het gedrag in het verkeer te beïnvloeden, positief te veranderen. Die beïnvloeding valt te omschrijven als het bewerkstelligen of in elk geval aantrekkelijk maken van gewenst gedrag en het onmogelijk of in elk geval onaantrekkelijk maken van ongewenst (meestal: gevaarlijk) gedrag.

Een groot deel van het Nederlandse en Limburgse verkeersveiligheidsbeleid is gebaseerd op de nationale verkeersveiligheidsvisie Duurzaam Veilig (DV). Een van de centrale uitgangspunten binnen deze visie is de integrale aanpak van de elementen 'mens', 'voertuig' en 'weg'. Daarbij geldt de mens als maat der dingen.

² CROW-richtlijn 315: Basiskennmerken wegontwerp.

De drie pijlers

Een duurzaam veilig verkeerssysteem bevat dus op elkaar en op de menselijke maat afgestemde maatregelen. Maatregelen op het gebied van mens, voertuig en weg zijn traditioneel onder te verdelen in infrastructuur en techniek (weg en voertuig), educatie en bewustwording, en handhaving. Deze termen worden in het Engels ook wel aangeduid als 'de drie E's': *Engineering, Education en Enforcement*.

Infrastructuur en techniek: het ontwerp van voertuig, weg en omgeving

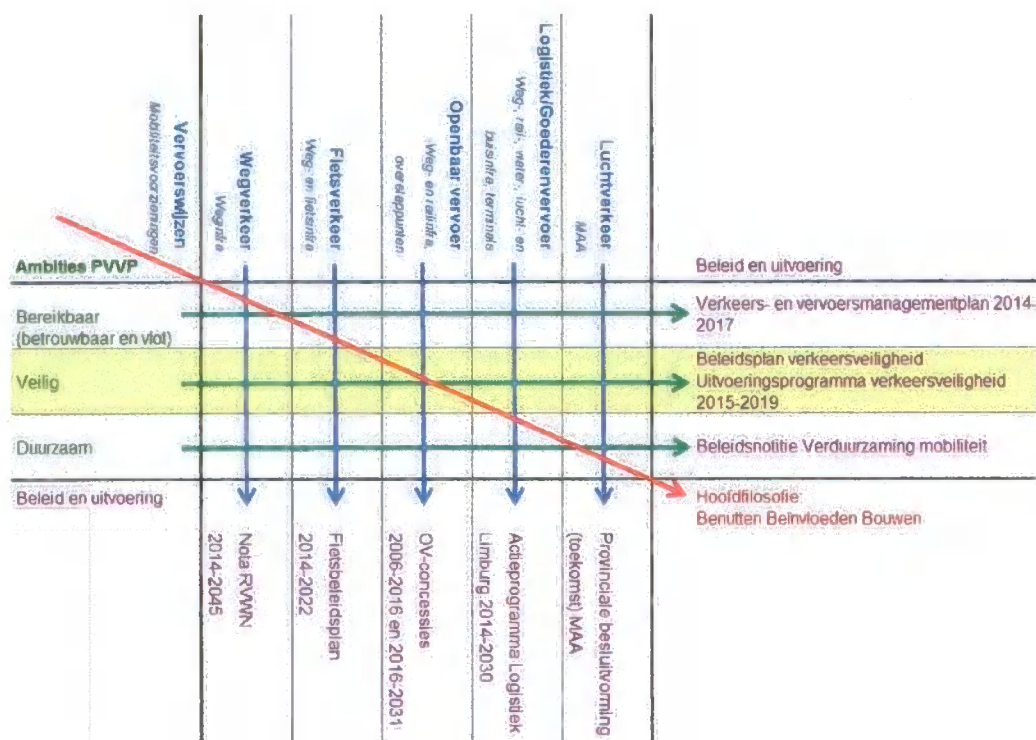
Educatie en bewustwording: het verzamelbegrip voor het veranderen van kennis, vaardigheden en houding (eigen verantwoording) via (verkeers)opvoeding, (verkeers)onderwijs, (rij)opleiding en (verkeers)voorlichting.

Handhaving: het opstellen, bekendmaken en handhaven van regels door de wetgever, respectievelijk de politie.

De ideale, geïntegreerde, aanpak bestaat uit een combinatie van maatregelen uit de verschillende pijlers, waarbij de effecten van de ene pijler die van de andere versterken. Dáárom is het zo belangrijk dat de partijen die met de pijlers werken, met elkaar samenwerken onder één regie. Alleen zo kunnen ze tot een optimaal afgestemde aanpak komen en heeft de totale aanpak een meerwaarde. Hierbij is het duidelijk dat er vele verschillende partijen betrokken (moeten) zijn bij de uitvoering van deze maatregelen en dat de Provincie Limburg daarin een belangrijke verbindende, maar niet enige, rol in speelt. Hiermee krijgt verkeersveiligheid permanente aandacht om bewustwording bij de weggebruiker te bewerkstelligen.

Verkeersveiligheid binnen de mobiliteitssector geen solitaire aangelegenheid. In tegenstelling, inhoudelijk haakt verkeersveiligheid in meer of mindere mate in op de verschillende thema's van mobiliteit. Een goede verkeersveiligheid is noodzakelijk om de ambitie uit het PVVP (vlot, veilig, betrouwbaar en duurzaam verkeer) te realiseren. Verkeersveiligheid is in het PVVP gepositioneerd als voorwaarde om een goede bereikbaarheid te garanderen.

Onderstaand figuur geeft die prominente positie van verkeersveiligheid in het totale mobiliteitsbeleid weer.



Figuur 3: Samenhang en integraliteit van verkeersveiligheid in het mobiliteitsbeleid PVVP 2014. Bron: PVVP, actualisatie 2014, blz 32.

3. Missie, visie en doelstellingen

3.1. Missie en visie

De Provincie missie staat voor "nul-slachtoffers" en dat uiten we via de slogan "maak van de nul een punt". Dat wil zeggen: op den duur geen ernstige verkeersslachtoffers meer. Ernstige slachtoffers zijn geen maatschappelijk gegeven maar te voorkomen als wij als maatschappij daar bewust voor kiezen. Wij dragen die boodschap uit en werken samen met onze partners aan de concrete realisatie daarvan.

Wij werken samen met onze partners aan de verbetering van de verkeersveiligheid. Daarbij dragen wij een cultuur uit van gedeelde verantwoordelijkheid, aanspreken op, samenwerking, co-creatie, openheid, transparantie, vertrouwen, innovatie, doorzettingsvermogen, successen delen. Wij willen graag over grenzen heen bewegen. Beleid-, organisatie- en landsgrenzen slechten. Kortom, wij willen zoveel mogelijk mensen het mogelijk maken om iedere dag weer veilig thuis te komen en daarbij zoveel mogelijke mensen laten bijdragen.

Maak van de nul een punt is de kapstok waaraan de activiteiten zijn opgehangen. Deze ambitie brengt mensen, organisaties en instellingen in beweging, roept discussie op en maakt scherp zichtbaar dat de samenleving in zijn geheel verantwoordelijk is voor de veiligheid. Dit gedachtengoed heeft inmiddels navolging in meerdere provincies gekregen.

3.2. Doelstellingen

We formuleren in het kader van ons streven naar nul slachtoffers geen specifieke doelstelling in de zin van (maximale) aantallen doden en verkeersgewonden in enig jaar. Maar in de planperiode van het PVVP streven wij in ieder geval naar het tot stand brengen én vasthouden van een dalende trend in het aantal ernstige verkeersslachtoffers. Dit om het eindbeeld van "geen ernstige verkeersslachtoffers" op (langere) termijn te kunnen verzekeren. Ons streven naar op termijn geen ernstige verkeersslachtoffers (nuloptie) blijft ons eindbeeld, onze stip op de horizon waar we naar toe blijven werken.

4. Strategie verkeersveiligheid

In dit hoofdstuk wordt, mede ingegeven door trends en ontwikkelingen, aangegeven welke strategie we verder gaan volgen om onze doelstelling te bereiken.

4.1. Trends en ontwikkelingen

Met betrekking tot verkeersveiligheid zijn de volgende trends en ontwikkelingen waar te nemen.

Senioren (vergrijzing)

In het PVVP wordt de vergrijzing genoemd als de belangrijkste trend en ontwikkeling die relevant is voor de verkeersveiligheid³. In 2013 bedraagt het percentage 60+ in Limburg 27% en in 2025 34,5% van de totale bevolking in Limburg. Specifiek wordt de doelgroep ouderen in het PVVP gekoppeld aan de modaliteit fiets als aandachtspunt. Het ROVL heeft het 2015 uitgeroepen tot jaar van de senior. Daarbij worden bestaande initiatieven nadrukkelijk in schijnwerpers gezet, maar ook nieuwe initiatieven ontplooid met tot doel deze in de jaren daarna een structureel karakter te geven.

Jonge bestuurder

Zowel in de Beleidsimpuls Verkeersveiligheid als in het PVVP wordt de doelgroep jonge bestuurders genoemd als een steeds belangrijker wordende kwetsbare groep. Daarom was 2014 het jaar van de jonge bestuurder en zal er via het ROVL de komende jaren speciaal aandacht blijven voor deze doelgroep. Daarbij is het doel om de initiatieven die in dat themajaar ontstaan zijn, te voorzien van een structureel karakter.

Technische ontwikkelingen

De techniek staat niet stil. Naast voertuigtechnieken, zoals (semi)zelfrijdende auto's, ict-ontwikkelingen op het gebied van fiets, zijn er ook andere ontwikkelingen gaande zoals de google glass en smartphone toepassingen. Kortom, technologische ontwikkelingen zoals rijtaakondersteunende systemen zijn er al en worden in de komende jaren doorontwikkeld en veelvuldiger toegepast. Daarbij dienen we wel te waken voor mogelijke afleiding van de bestuurder van zijn rijtaak.

4.2. Strategie

De afgelopen jaren is gebleken dat een mix van maatregelen ten aanzien van de drie pijlers infrastructuur en techniek, educatie en bewustwording, en handhaving succesvol is. Daarom blijven we deze actielijnen inzetten en waar nodig deze aanpak verder aanscherpen om de benoemde missie, visie en doelstelling te bereiken.

³ Zie Provinciaal Verkeers- en Vervoersprogramma, actualisatie 2014, paragraaf 3.2. Mobiliteitsontwikkeling in Limburg, blz. 20 en verder

Uitgangspunten binnen die meervoudige, integrale manier van (samen)werken zijn:

- een mix van maatregelen ten aanzien van infrastructuur en techniek, educatie en bewustwording en handhaving;
- bijbrengen van bewustwording van eigen (onveilig) gedrag en het aanleren van veilig gedrag;
- uitgaan van een gedeelde verantwoordelijkheid van alle stakeholders en weggebruikers;
- overleg over aanpak en uitvoering in de diverse regionale en lokale netwerken;
- financiële ondersteuning in de vorm van cofinancieringsmiddelen;
- monitoring van de ontwikkeling van het aantal slachtoffers en van uitgevoerd beleid.

Alle (samenhangende) uitvoeringswijzen van het beleid worden hieronder binnen verschillende actielijnen weergegeven.

Actielijn Infrastructuur en techniek

Als wegbeheerder staat de Provincie Limburg aan de lat voor het inrichten en beheren van haar eigen wegennet. Hoe dat aangepakt wordt, is verwoord en afgestemd in de beleidsplannen RVWN en fiets. Daarnaast zullen wij via het ROVL, alle wegbeheerders blijven aanspreken op- en waar mogelijk ondersteunen bij hun verantwoordelijkheid om de gemeentelijke wegen conform CROW-richtlijnen in te richten. Tevens zullen wij, via het ROVL, de implementatie en verdere ontwikkeling van Duurzaam Veilig (DV) (beleid) actief blijven oppakken. De kennis die op deze manier opgebouwd en gehandhaafd blijft, is beschikbaar voor iedere partner.

Actielijn Educatie en bewustwording via permanente verkeerseducatie en bewustwording (0-100 jaar)

We moeten de verschillende verkeersdeelnemers (doelgroepen) equiperen om gedurende hun hele leven bewust en veilig aan het verkeer te kunnen deelnemen. Kennis, kunde en gedrag van weggebruikers schieten nogal eens tekort, waardoor permanente educatie en voorlichting onontbeerlijk zijn en zelfs relatief in belang toenemen. Daarbij is het tot stand brengen van de bewustwording van de verkeersdeelnemer van groot belang, wat we via de verschillende campagnes willen bereiken zoals de Bob-campagnes.

Als provincie Limburg hebben we, via het ROVL, de afgelopen jaren geïnvesteerd in een fundament op het gebied van permanente verkeerseducatie (PVE) in Limburg en Nederland. Niet alleen op het gebied van producten en programma's maar zeer zeker ook in het opbouwen van netwerken van scholen, gemeentelijke overheden, politie, ouders, maatschappelijke organisaties. Het in stand houden van dat fundament vergt voortdurende aandacht en dat willen we via het ROVL bewerkstelligen. We blijven trachten alle onderwijsinstellingen in Limburg actief te krijgen en houden op het gebied van verkeerseducatie en bewustwording. Daarvoor zijn niet alleen aansprekende programma's nodig waar in eerste instantie leveranciers verantwoordelijk voor zijn, maar zeer zeker ook actieve netwerken voor de uitvoering die vanuit het ROVL gefaciliteerd wordt met menskracht en geld.

Om de permanente verkeerseducatie in de leeftijdscategorieën 4 tot 12 jaar en van 12 tot 16 jaar te garanderen, wordt de Nadere Subsidieregeling VerkeersEducatie (NSVE) voortgezet en blijven we de lokale netwerken ondersteunen.

Actielijn Handhaving

Voor diegenen die niet willen horen of conformeren, komt de handhaving van verkeersregels als laatste maatregel om de hoek kijken. Voor notoire verkeerscriminelen is er de harde aanpak van bijvoorbeeld agressief rijgedrag of rijden onder invloed door politie en justitie.

Actielijn overige (ondersteunende) uitvoeringsaspecten

Ondersteuning van bovenstaande (projectmatige) uitvoering van het beleid gebeurt via kennismanagement, themabebanding, samenwerken en bestuurlijk draagvlak. Naast onderstaande projecten, worden in het uitvoeringsprogramma Verkeersveiligheid nog enkele overige activiteiten benoemd worden onder de titel programma management ROVL.

Kennismanagement

Een belangrijke rol binnen de drie pijlers ligt bij kennismanagement. Het ROVL borgt de inhoudelijke kennis rondom verkeersveiligheid, bundelt die met kennis van andere instanties zoals SWOV, CROW/KPVV, en stelt dat vervolgens beschikbaar aan- en zet die in in het netwerk rondom het ROVL. Concreet gebeurt dat via de database en de website. Kortom, het ROVL zorgt voor kennisvergaring, kennisontwikkeling en kennisdeling op het gebied van de pijlers.

Onder kennismanagement vallen ook innovaties zoals op het gebied van infrastructuur en voertuigtechnologie. Technologie speelt immers een belangrijke rol bij het voorkomen van ongevallen door bijvoorbeeld actief menselijke fouten te corrigeren. Technologische innovatie is echter niet ons terrein. Dat doet de markt prima. Wij zullen dit daarom niet gericht stimuleren, maar wel een open oog houden voor de kansen en mogelijkheden van de technische en innovatieve ontwikkelingen. Waar deze kansen zich aandienen zullen we, eventueel via proefprojecten, deze mogelijkheden verkennen.

In aanvulling op bovenstaand zullen we voortdurend op het gebied van infrastructuur en techniek, en educatie en bewustwording kritisch moeten zijn richting de producten/programma's, processen en samenwerkingsvormen. Daar waar zich mogelijkheden voordoen en waar het wenselijk is om verbetering of nieuwe ontwikkelingen toe te passen, zullen we die oppakken. Daarbij trekken we, verbindend, op met gemeenten, school(besturen) en andere partners. Indien de markt wil (mee) ontwikkelen, zullen wij het initiatief kritisch beoordelen en eventueel ondersteunen. Verder zal de markt zijn werk moeten doen.

Themabebanding

Het ROVL blijft de komende jaren specifiek aandacht besteden aan relevante thema's. De thema's van de komende jaren worden, mede aan de hand van de ontwikkelingen op het gebied van verkeersveiligheid, nog vastgesteld om daarmee in te kunnen spelen op de actualiteit. Na uitvoering van een themajaar zullen wij de succesvolle elementen van dat themajaar een structureel karakter geven.

Samenwerken en bestuurlijk draagvlak: "verbinden"

Bovenstaande strategie wordt, namens de Provincie, door het ROVL opgepakt en samen met de partners vertaald in (deel)projecten die in paragraaf 4.3 aan de orde komen. Daarbij is de samenwerking en bestuurlijk draagvlak cruciaal omdat iedere partner vanuit zijn eigen rol en verantwoordelijkheid een belangrijke bijdrage kan leveren aan onze doelstellingen. In deze zijn de wegbeheerders een onmisbare schakel waar we zoveel mogelijk mee blijven samenwerken en waar mogelijk intensiveren.

Daarbij willen wij deze “verbindende” samenwerking binnen het ROVL tevens stoelen op efficiency en effectiviteit en op een sterkere en bredere maatschappelijke- en bestuurlijke binding, waarbij ieder vanuit zijn eigen verantwoordelijkheid en/of rol een concrete, gerichte bijdrage aan de gezamenlijk beschreven doelen en acties doet. Daarover zullen we met de partners verder in gesprek gaan.

4.3. Uitvoering actielijnen

Net zoals bij de overige PVVP-deelthema's wordt het uitvoeringsprogramma verkeersveiligheid ingedeeld in actielijnen die we in de komende periode tot uitvoering willen brengen. Een gedetailleerder overzicht van de uitvoering met de bijbehorende acties, wordt weergegeven in het uitvoeringsprogramma verkeersveiligheid (UPV).

Dit beleidsplan en de bijbehorende UPV is vervolgens het kader voor de jaarplannen van het ROVL. Dat zal jaarlijks opgesteld worden waarbij de verschillende acties per vastgesteld (deel)project aangepast kunnen worden, al naar gelang de wens daarvoor. Daardoor kan flexibel ingespeeld worden op de huidige dynamische samenleving en nieuwe en zich veranderende ontwikkelingen die relevant zijn voor het verkeersveiligheidsbeleid.

De actielijnen die gedefinieerd zijn, volgen rechtstreeks uit bovengenoemde strategie. De volgende actielijnen onderscheiden we:

- **Infrastructuur en techniek**; het ontwerp van voertuig, weg en omgeving
- **Educatie en bewustwording**; veranderen van kennis, vaardigheden en houding, onderverdeeld in:
 - a. **Permanente Verkeerseducatie (PVE)** 0-100 jaar
 - b. **Bewustwordingscampagnes** 0-100 jaar
- **Handhaving**; het opstellen, bekendmaken en handhaven van regels

Ondersteund door de actielijn

- **overige (ondersteunende) uitvoeringsaspecten**

Per actielijn zijn 1 of meerdere (deel) projecten geformuleerd die vervolgens verschillende acties met zich mee brengen. Die kunnen per tijdsinterval verschillen, afhankelijk van de dynamiek van het beleidsveld. Daarom biedt de jaarplannen van het ROVL de mogelijkheid om de acties in het UPV jaarlijks opnieuw bij te stellen en vast te stellen.

Bij de uitvoering van de projecten rekenen wij op een actieve rol van alle partners waarbij ons uitgangspunt is dat wij hoofdzakelijk faciliteren en de regie voeren. Waar en wanneer wij in de uitvoering een concrete taak hebben, zullen wij die in gelijkwaardigheid uitvoeren en zo nodig het goede voorbeeld geven. Dit is beschreven in de betreffende beleidsplannen.

De betreffende (deel) projecten bij de actielijnen zijn in onderstaande tabel weergegeven:

Actielijn	Projecten	Deelprojecten	Algemene toelichting
Infrastructuur en techniek	Ombudsfunctie	Gewaagd advies	Gevraagd en ongevraagd advies uitbrengen en klachtenafhandeling
		Ongevraagd advies	
	Implementatie en verder ontwikkelen DV-beleid op basis van PVE en CROW-richtlijnen		Kennis inbrengen en opdoen in landelijke gremia en nieuwe ontwikkelingen toepassen op de eigen wegen / uitdragen naar gemeenten
Educatie en bewustwording	Permanente Verkeerseducatie (PVE) 0-100 jr	0-4 jaar	Gedragsbeïnvloeding: Het geheel van opeenvolgende en in doorlopend verband samenhangende (zowel op basis van de leeftijdsgebonden ontwikkeling als op basis van de vervoerswijze van verkeersdeelnemers) activiteiten die leiden tot geïnternaliseerde verandering van het verkeersgedrag of tot behoud van het gewenste verkeersveilige gedrag door de voor het gewenste gedrag benodigde voorwaarden (van kennen, kunnen en willen) te creëren.
		4-12 jaar	Deze doelgroep wordt vanwege financiële en capacitaire prioritering momenteel niet opgepakt, maar blijft een wens.
		12-16 jaar	Regievoering, ontwikkeling, implementeren en uitvoeren verkeerseducatie 4-12 jaar.
		16-24 jaar	Regievoering, ontwikkeling, implementeren en uitvoeren verkeerseducatie 12-16 jaar.
		24-60 jaar	Regievoering, ontwikkeling, implementeren en uitvoeren daarbij het programma van het themajaar jonge bestuurder (2014) structureel ingebed.
		60+	Via onder andere verschillende bewustwordingscampagnes en #mvd01. in
	Bewustwordingscampagnes 0-100 jr	Landelijke en regionale bewustwordings-campagne	Regievoering, ontwikkeling, implementeren en uitvoeren daarbij het programma van het themajaar senioren (2015) structureel ingebed na 2015.
		Maak van de nul een punt #Mvd01.	Regie voeren en verder ontwikkelen van de landelijke en/of regionale bewustwordingscampagnes
	Samenwerken met verkeershandhavingsteam Limburg		#Mvd01. verder uitdragen, uitvoeren en in werkprocessen integreren
			De activiteiten van het verkeershandhavingsteam en alle andere actoren in het veld afstemmen en elkaar informeren
Overige (ondersteunende) uitvoeringsaspecten	Kennismanagement	Pilots en innovaties	Pilots en innovaties volgen en indien mogelijk oppakken omtrent relevante onderwerpen/vragen/ontwikkelingen
		Kennisbank	Actueel houden van de website, mede ter ontsluiting van de Database en overige beschikbare kennis
		Analyses	Analyses (algemene en/of specifieke) omtrent verkeersveiligheid
		Effectmeting verkeersveiligheid	Landelijke ontwikkelingen rondom effectmetingen verkeersveiligheid volgen en indien mogelijk de toepasbaarheid van effectmetingen onderzoeken
		Social media	Verder ontwikkelen en toepassen van social media bij de ROVL-activiteiten
		Toetsingscommissie KPW	In landelijk verband bestaande verkeerseducatieve producten toetsen aan leerdoelen zoals opgesteld in PVE
	Samenwerking en bestuurlijk draagvlak	Samenwerkingsvormen ROVL	De samenwerkingsvormen binnen het ROVL verder optimaliseren.
			Kruisbestuiving binnen de mobiliteitssector
		Beleidsmatig verbinden	Kruisbestuiving met beleidssectoren buiten de sector mobiliteit
		Samenwerking gemeenten	Gezamenlijk met de gemeenten regionale uitvoeringsplannen formuleren in relatie tot BDU-gedragsbeïnvloeding en themajaren
		IPO-vergaderingen en bijeenkomsten	Kennisdeling
		LOVG	Kennisdeling in Landelijk Overleg Verkeersveiligheid Gedragsbeïnvloeding
	Thema benadering	Themajaren 2016 en verder	Focussen op thema's om aandacht te genereren voor actuele onderwerpen.

5. Financieel kader en programmabeheer en -monitoring

5.1. Financiën en budgetbewaking

Voor de uitvoering van de verkeersveiligheidsaanpak zijn verschillende financiële bronnen beschikbaar.

Infrastructuur

Voor infrastructuurmaatregelen zijn de betreffende wegbeheerders zelf verantwoordelijk. Daarom zullen wegbeheerders zelf ook over budgetten moeten beschikken. In de RVWN-nota is gedetailleerd aangegeven welke middelen beschikbaar zijn voor de provinciale wegen en welke fasering wij daarbij aanbrengen.

Educatie en gedragsbeïnvloeding

Voor het uitvoeren van de benoemde strategie middels de actielijnen (het Uitvoeringsprogramma verkeersveiligheid 2015-2017) is middels de vierjarige doorkijk van het LiMoP jaarlijks € 1.000.000,- als ambitie opgenomen voor het ROVL voor de periode 2015-2017. Voor 2015 zijn de financiën geborgd in de lopende programma-begroting ten laste van de BDU.

De verantwoordelijkheid voor de uitvoering van de projecten en de tijdige en correcte besteding van de middelen ligt bij het ROVL.

5.2. Monitoring, evaluatie en algemeen programmabeheer

Ook voor het PVVP-onderdeel verkeersveiligheid en het bijbehorende Uitvoeringsprogramma zal, als onderdeel van een integraal programmabeheer, aan programma monitoring en waar mogelijk ook aan beleidsevaluatie worden gedaan.

De voortgang van de uit te voeren activiteiten en projecten wordt via "programma monitoring" bijgehouden.

Via beleidsevaluatie beogen wij de doeltreffendheid (effectiviteit) en doelmatigheid (efficiency) van het gevoerde beleid bij te houden. Waar relevant dan wel uitvoerbaar zal dit gebeuren op het niveau van individuele projecten én worden gecumuleerd tot op het niveau van het totale beleids/programmakader. Via hanteerbare, meetbare indicatoren kan zo een tijdige en periodieke monitoring/evaluatie van de uitvoering van het beoogde beleid worden bewerkstelligd. Ook kan zo in partnerschap met relevante stakeholders eventueel worden overwogen tot tussentijdse inhoudelijke, financiële en / of procedurele aanpassingen van beleid en /of uitvoeringsprogramma.

5.3. Overige programmabeheer aspecten

Programmabeheer

Voor de realisatie van de actielijnen is een integraal beheer van het beleidsplan verkeersveiligheid en daarmee van het bijbehorende Uitvoeringsprogramma gewenst. Integraal beheer wil hier zeggen dat continu en pro-actief de vinger aan de pols moet worden gehouden in hoeverre tijdig en voortvarend uitvoering wordt dan wel kan worden gegeven aan dit beleidsplan en het bijbehorende uitvoeringsprogramma.

De belangrijkste beheerstaken die kunnen worden verwacht, staan in paragraaf 5.2 en 5.3. In samenspraak met alle relevante in- én externe stakeholders zal ook hier in partnerschap verder worden uitgewerkt wie hoe wanneer aan de lat staat voor:

Overall regie van de uitvoering van beleidskader en bijbehorende uitvoeringsprogramma

De provincie Limburg kan vanuit het cluster Mobiliteit indien gewenst door (en altijd in afstemming met de betreffende stakeholders) de dagelijkse overall regie voeren aangaande de gewenste tijdige, doeltreffende en doelmatige programma uitvoering.

Nadrukkelijk geldt echter dat het een gezamenlijke verantwoordelijkheid van alle stakeholders is dat de uitvoering op alle fronten succesvol verloopt. Voor verkeersveiligheid geldt verder dat door het ROVL de overall regie inzake uitvoering loopt.

Bewaking inzetbaarheid cofinancieringen voor uitvoering van het beleidskader en bijbehorende uitvoeringsprogramma

Wat betreft de acquisitie van eventueel inzetbare publieke middelen vanuit budgetten van de EU, rijk, provincie, gemeenten, etc dan wel privaat vanuit de markt is zeker in de huidige tijd extra alertheid nodig. Dit geldt ook tussentijds ten tijde van de uitvoering van het programma en/of individuele projecten wat betreft de te maken uitgaven zelf. Dit zelfde geldt ook op individueel projectniveau.

Marketing/promotie van de inzetbaarheid van het beleidskader en bijbehorend uitvoeringsprogramma

Integraal programmabeheer omvat ook algemene Programma PR, persberichten, voorlichtingsbijeenkomsten, eventuele nieuwsbrieven en actuele website informatie over de mogelijkheden vanuit het programma. Dit wordt door het ROVL en Provincie Limburg in partnerschap opgepakt.

Verklarende woordenlijst en afkortingen

BDU	Brede Doeluitkering
BVV	Beleidsplan Verkeersveiligheid
NSVE	Nadere subsidieregeling verkeerseducatie
PVE	Permanente Verkeerseducatie
PVVP	Provinciaal Verkeers- en Vervoersprogramma, actualisatie 2014
RMO	Regionaal Mobiliteitsoverleg
ROVL	Regionaal Orgaan Verkeersveiligheid Limburg
RWWN	Regionaal Verbindend Wegennet
SVIR	Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte
UPV	UitvoeringsProgramma Verkeersveiligheid

Bijlage 1: Partners van het ROVL

Momenteel zijn onderstaande partners verbonden aan het ROVL, maar de samenstelling is dynamisch, gelang de activiteiten.

[illegible]

Uitvoeringsprogramma Verkeersveiligheid (UPV) 2015-2017

16 december 2014

INHOUD

1 INLEIDING	3
2 ACTIVITEITEN 2015 EN VERDER.....	4
ACTIELIJN INFRASTRUCTUUR EN TECHNIEK	4
ACTIELIJN EDUCATIE EN BEWUSTWORDING	5
ACTIELIJN HANDHAVING	8
ACTIELIJN OVERIGE (ONDERSTEUNENDE) UITVOERINGSASPECTEN	8
3 BEGROTING.....	12
Bijlage 1 Tabel met actielijnen en bijbehorende (deel)projecten, acties en eventuele deelacties 2015-2017	13

1 INLEIDING

We staan voor "nul-slachtoffers" en dat uiten we via de slogan "maak van de nul een punt". Dat wil zeggen: op den duur geen ernstige verkeersslachtoffers meer. Ernstige slachtoffers zijn geen maatschappelijk gegeven maar te voorkomen als wij als maatschappij daar bewust voor kiezen. Wij dragen die boodschap uit en werken samen met onze partners aan de concrete realisatie daarvan.

Maak van de nul een punt (#mvd01.) is de kapstok waaraan alle activiteiten zijn opgehangen. Deze ambitie brengt mensen, organisaties en instellingen in beweging, roept discussie op en maakt scherp zichtbaar dat de samenleving in zijn geheel verantwoordelijk is voor de veiligheid. Dit gedachtengoed heeft inmiddels navolging in meerdere provincies gekregen.

In het beleidsplan verkeersveiligheid is bovenstaande missie en visie evenals de strategie van de Provincie Limburg uitgewerkt en vastgesteld. Op basis hiervan wordt in dit uitvoeringsprogramma verkeersveiligheid (UPV) concrete invulling gegeven voor de periode 2015 - 2017.

In het UPV wordt aangegeven wat de exacte verkeersveiligheidsacties voor dat betreffende jaar zijn en wordt een (indicatieve) vooruitblik op de activiteiten van de volgende periode gegeven. In de jaarplannen van het ROVL zal vervolgens jaarlijks de actuele activiteiten uitgewerkt en vastgesteld worden waarbij het beleidsplan verkeersveiligheid en dit UPV als kader dienen.

Het UPV biedt een overzicht van de actielijnen, (deel)projecten en acties die vanuit het programmateam ROVL wordt geïnitieerd of begeleid. Het is geen overzicht van alle activiteiten die er in Limburg op het gebied van verkeersveiligheid worden uitgevoerd. Verschillende activiteiten worden door de regio's en gemeenten, in samenwerking met de overige ROVL-partners, opgepakt en worden op lokaal niveau uitgevoerd. In verschillende gevallen ondersteund door cofinancieringsmiddelen van de Provincie Limburg.

In het UPV worden de volgende actielijnen onderscheiden:

- infrastructuur en techniek;
- educatie en bewustwording;
- handhaving.

Ondersteund door de actielijn:

- overige (ondersteunende) uitvoeringsaspecten.

Iedere actielijn bestaat uit (deel)projecten die vervolgens opgebouwd zijn uit acties en eventueel deelacties. In hoofdstuk 2 wordt dit verder uitgewerkt.

Onze activiteiten zijn weliswaar gerubricéerd in deze actielijnen, maar ze zijn veelal aan elkaar gelinkt. Zeker binnen een thematische aanpak zullen alle activiteiten de focus op het beleidsthema verkeersveiligheid moeten versterken. Dit vraagt niet alleen om een extra inspanning van het programmateam ROVL, maar zeker ook van alle deelnemende partners.

Leeswijzer

In hoofdstuk 2 worden de benoemde actielijnen verder uitgewerkt in de bijbehorende (deel)projecten, acties en eventueel deelacties. In het laatste hoofdstuk komt de beoogde begroting aan de orde.

2 ACTIVITEITEN 2015 EN VERDER

De activiteiten die het ROVL ontplooit, zijn voor een groot gedeelte doorlopende en herhalende activiteiten waarmee we de verkeersveiligheid borgen in onder andere de verkeerseducatie. Daarnaast voeren we onder andere de themajaren uit, die per jaar verschillende en dus specifieke activiteiten vragen.

Onderstaand worden alle activiteiten van het ROVL benoemd en zijn in principe doorlopende en herhalende activiteiten. Daar waar het gaat over specifieke activiteiten voor een bepaald jaar, wordt dat apart benoemd.

Onderstaand is in bijlage 1 schematisch in tabelvorm weer gegeven.

ACTIELIJN INFRASTRUCTUUR EN TECHNIEK

Deze actielijn bestaat uit de projecten ombudsfunctie en implementatie en verdere ontwikkeling Duurzaam Veilig¹. Dit zijn doorlopende activiteiten die de komende jaren ingezet blijven worden. Alleen kan de intensiteit per activiteit verschillen omdat de vraag en de noodzaak kan verschillen naar aanleiding van de actualiteit.

Project Ombudsfunctie

De ombudsfunctie bestaat uit gevraagd- en ongevraagd advies uitbrengen.

Deelproject Ongevraagd advies

Ongevraagd adviseren betreft ad hoc activiteiten die zich voordoen waar accuraat op ingespeeld wordt. Hierbij maken wij gebruik van onze onafhankelijke positie om op een waarde vrije/objectieve manier de verkeersveiligheid te bevorderen en onder de aandacht te brengen.

Deelproject Gevraagd advies

Het gevraagd adviseren betreffen twee actielijnen, namelijk het meldpunt VVN en gemeenten.

Actie Meldpunt VVN

Het ROVL is door de onafhankelijke positie als geen ander in staat om bij klachten of vragen op een waarde vrije/objectieve manier advies uit te brengen. Rondom het verzamelen van klachten loopt in Maastricht een pilot met het VVN-meldpunt. In de loop van 2015 zullen we de pilot verder evalueren en daarmee een volgende stap zetten in de uitrol van het meldpunt in Limburg. De rollen, taken en verantwoordelijkheden van de partners VVN, Politie en gemeenten zullen dan ook duidelijk worden.

Het meldpunt moet gebruikt gaan worden voor alle soortige klachten van wegen en schoolomgeving. In de afhandeling van de klachten kan het programmateam ROVL gevraagd worden advies uit te brengen en kunnen de beschikbare netwerken ingezet worden.

Actie Gemeenten

Gemeenten kunnen het ROVL om onafhankelijk advies vragen bij onder andere gemeentelijke verkeers- en vervoersplannen en bij wegontwerpen.

Project Implementatie en verdere ontwikkeling Duurzaam Veilig

Deze doorlopende activiteit bestaat in zijn algemeenheid uit het inbrengen en opdoen van kennis en kunde in landelijke gremia en nieuwe ontwikkelingen of richtlijnen inbedden in provinciaal beleid en uitdragen naar gemeenten. Naargelang de actualiteit worden acties opgepakt zoals bijvoorbeeld kennisbijeenkomsten.

¹ Het volgen van weg- en voertuigontwikkelingen is gepositioneerd in het deelproject Pilots en innovatie, onderdeel van het project Kennismanagement.

ACTIELIJN EDUCATIE EN BEWUSTWORDING

Het is uitermate belangrijk dat alle verkeersdeelnemers, jong en oud, valide of minder valide, bewust en veilig aan het verkeer deelnemen. Dat betekent dat de kennis, de kunde en het gedrag van alle weggebruikers optimaal moeten zijn. Dat willen wij bereiken via de projecten permanente verkeerseducatie (0-100 jaar) en de jaarlijks herhalende bewustwordingscampagnes (0-100 jaar).

Project permanente verkeerseducatie (PVE, 0-100 jaar)

Het ROVL werkt bij voorkeur aan de voorkant van het probleem. We proberen, via preventieve interventies, de weggebruiker al vanaf het prille begin van zijn/haar leven bewust te maken van de mogelijkheden om de risico's in het verkeer te verkleinen. Uiteraard worden de ouders, de opvoeders, het onderwijzend personeel, trainers senioren en zoveel mogelijk vrijwilligers betrokken om onze doelen te bereiken.

Deelproject PVE 0-4 jaar

Het ROVL zet duurzaam in op een permanente verkeerseducatie. De leeftijdscategorie 0 tot 4 jaar vinden wij belangrijk, maar vanwege financiële en capacitaire prioritering wordt deze categorie momenteel niet actief opgepakt vanuit het ROVL.

Deelproject PVE 4-12 jaar

Voor de doelgroep 4-12 jaar worden de samenhangende acties Nadere subsidieregeling verkeerseducatie, het Limburgse verkeersveiligheidslabel en het speciaal onderwijs opgepakt.

Actie Nadere subsidieregeling verkeerseducatie (NSVE)

De succesvolle NSVE-regeling² voor het basis- en voortgezet onderwijs loopt eind 2015 af. Wij gaan in 2015 de voortzetting van de NSVE bewerkstelligen. Daarbij kijken we kritisch naar verbetermogelijkheden. Naast het opnieuw opstellen en vaststellen van de NSVE zal in 2015 en daarna doorlopend de bewaking, monitoring, toetsing en afhandeling van de NSVE onze aandacht vragen.

Actie Limburgs VerkeersveiligheidsLabel (LVL)

Naast de NSVE zullen wij het Limburgs VerkeersveiligheidsLabel³ blijven voortzetten. Hiermee houden we het fundament op het gebied van verkeerseducatie in de basisscholen op orde. We streven naar maximale deelname van de Limburgse basisscholen aan het LVL, rekening houdend met fusies en dergelijke van basisscholen.

Deze actie is opgebouwd uit onderstaande deelacties:

Deelactie Audits en heraudits

De continue activiteit van audits en heraudits van het Limburgs verkeersveiligheidslabel zal niet alleen in 2015 maar ook daarna blijven plaats vinden. De betreffende scholen zullen bezocht worden om te zien welke successen worden geboekt en waar verbeteringen zitten. Daarbij zullen we ook, indien scholen niet blijken te voldoen aan de norm die we hebben gelegd onder de subsidietoekenning, in ultimo afscheid moeten nemen van scholen.

Deelactie Netwerken

Rondom het LVL van het basisonderwijs zijn de bestaande netwerken erg belangrijk om de kwaliteit van de uitvoering te bewaken, alle partners en scholen met elkaar in contact te houden en om elkaar aan te spreken op ieders taak en verantwoordelijkheden. Concreet worden bij het LVL de gemeentelijke netwerken rondom de basisscholen bedoeld.

² Zie voor meer informatie www.rovl.nl

³ Zie voor meer informatie www.rovl.nl

Wij blijven deze netwerken faciliteren en daar waar mogelijk uitbreiden. De rol van het programmateam ROVL hierin is het netwerk beheren en onderhouden, regievoering, kwaliteitsborging en verbetering van de educatieprogramma's en uitvoering, aanjagen en enthousiasmeren van partners en scholen om verkeerseducatie voortvarende op te pakken. Bij dit laatste promoten wij onder andere campagnes, de schoolomgeving, school-thuis routes en praktisch verkeersonderwijs.

Actie Speciaal onderwijs

Het speciaal onderwijs vraagt om aandacht. Speciaal onderwijs is gedeeltelijk basisonderwijs maar ook gedeeltelijk voortgezet onderwijs. De huidige educatiemethoden sluiten niet voldoende aan bij de behoeften van de speciaal scholen. Wij brengen in 2015 in beeld hoe we deze doelgroep het beste kunnen bereiken en faciliteren, daarbij kijkend naar de goede voorbeelden. Deze nieuwe actie zal naar verwachting na 2015 doorlopen.

Deelproject PVE 12-16 jaar

Voor de doelgroep 13-16 jaar worden de samenhangende acties Nadere subsidieregeling verkeerseducatie, totally traffic en speciaal onderwijs opgepakt.

Actie Nadere subsidieregeling verkeerseducatie (NSVE)

Zie voorgaand.

Actie Totally traffic

Totally traffic is het succesvolle educatieprogramma dat door een groot aantal Limburgse middelbare scholen toegepast wordt. Het programma bestaat uit 9 modules: schoolthuis route, rijden in groepen, first aid, gedrag en kennis jonge weggebruikers, alcohol en drugs, mobiliteit en openbaar vervoer, de jonge bestuurder, fietsverlichting laat je zien, power of control. Deze modules kunnen uitgebreid worden met aanvullende activiteiten. Wij zullen het programma blijvend kritisch volgen, optimaliseren, zoals de schoolroute app en scholen verleiden om dit programma in te zetten, gebruik makend van de NSVE.

Deze actie is opgebouwd uit onderstaande deelacties:

Deelactie Schoolthuis route

Ter ondersteuning van het module schoolthuis route hebben wij de schoolroute app met bijbehorende website www.schoolroute.nl ontwikkeld. Deze zullen we blijven door ontwikkelen en beschikbaar stellen aan het onderwijsveld in Limburg. Wij bieden onze landelijke collega's de mogelijkheid om hier ook op in te springen.

Deelactie Netwerken

De (bestaande) netwerken rondom totally traffic zullen wij blijven faciliteren (zie ook voorgaand). Concreet zijn dat de lokale, regionale en regiocoördinatoren overleggen van Totally traffic.

Deelactie Traffic Informers (2015, over verdere voortzetting volgt nog besluitvorming)

Traffic Informers worden ingezet ter ondersteuning van de module alcohol en drugs en de module jonge weggebruiker van Totally traffic. In 2015 zal besluitvorming plaats vinden over voortzetting van deze deelactie.

Actie Speciaal onderwijs (praktijkscholen en voortgezet speciaal onderwijs)

In deze leeftijdscategorie gaat het over praktijkscholen en voortgezet speciaal onderwijs. Zie verder voorgaand.

Deelproject PVE 16-24 jaar

De (ontwikkelde) initiatieven in het kader van het themajaar jonge bestuurder worden structureel ingebed binnen bestaande programma's van partners of gepromoot bij gemeenten om in te zetten.

Actie Brom Effe Normaal (BEN) (2015, daarna onzeker)

De actie BEN zal in 2015, samen met de betrokken partners, geëvalueerd worden. Naar aanleiding daarvan zal bezien worden of BEN een vervolg krijgt en hoe dat structureel georganiseerd kan worden.

Actie JA-project (Jonge Automobilisten-project; 2015 en 2016)

Deze actie loopt nog door in 2015 en wellicht tot 2016. Wij blijven het project ondersteunen en zodra de resultaten bekend zijn, zullen wij dat in onze lobby naar het Ministerie van I&M en CBR gebruiken om te pogen de huidige rijopleiding te verbeteren conform het JA-project.

Actie Minicursus 'alcohol, drugs, medicijnen en verkeer' (2015)

In het kader van het themajaar loopt deze actie door in 2015. Het betreft preventieve educatie op MBO en ROC: ervaren en laten zien dat deelnemen aan verkeer onder invloed niet kan!

Project Bewustwordingscampagnes 0-100 jaar

Deelproject campagnes

De campagnes hebben, afhankelijk van het gerelateerde onderwerp, veel leeftijdscategorieën als doelgroep. Die willen wij door middel van herhalende campagnes met verschillende onderwerpen bereiken. Daarbij sluiten we aan bij de landelijke campagnes ZomerBob, SportBob, snelheidscampagne, fietsverlichtingscampagne en aandacht op de weg (dit is een campagne omtrent afleiding in het verkeer zoals gebruik van de social media). Dit alles aangevuld met de Limburgse CarnavalsBob.

De Bob-Sport is in het kader van het jaar van de jonge bestuurder de eerste keer uitgevoerd in Noord-Limburg. Daarvoor is de samenwerking met het Huis van de Sport aangegaan. De intentie is om deze campagne voort te zetten als onderdeel van het deelproject bewustwordingscampagnes. Indien het financieel haalbaar is, zullen wij deze campagne binnen Limburg uitbreiden.

Rondom de campagnes verzorgt het ROVL de coördinaties en regievoering zoals het (beperkt) ontwikkelen van de campagnematerialen, stimuleren en promoten van het zichtbaar maken en uitvoeren van campagnes, het beschikbaar stellen van de materialen en het verzenden van die materialen naar de partners. Die zullen vervolgens zorgdragen voor de daadwerkelijke uitvoering op straat.

Deelproject "Maak van de nul een punt, #mvd01."

"Maak van de nul een punt" is Nederland verder aan het veroveren. Onze beweging is in opmars, niet in het minst gesteund door politiek en bestuurlijk draagvlak in onze provincie.

Actie #mvd01. uitdragen

We zullen de boodschap over #mvd01. blijven uitdragen zodat de beweging en het draagvlak blijft groeien. Hiervoor gebruiken we onder andere de themajaren.

Actie #Mvd01. in bedrijfsprocessen

Een nieuwe mogelijkheid die wij de komende jaren gaan verkennen is hoe het gedachtengoed van #Mvd01. te integreren in werkprocessen. Wij gaan in 2015 starten met het verkennen van de mogelijkheden en het inventariseren van maatregelen die bedrijven hierbij kunnen inzetten. Als voorbeeld kan concreet de jaarlijkse fietsverlichtingscampagne van de Provincie Limburg genoemd worden die zij voor hun werknemers organiseren. Deze nieuwe actie zal een langere looptijd vergen dan 2015.

ACTIELIJN HANDHAVING

Handhaving is een wettelijke taak van de politie. Het ROVL wisselt in de stuurgroep van de handhavingsteams kennis en kunde uit en oefent invloed uit op de het handhavingsprogramma. Daarbij gebruiken wij signalen vanuit de maatschappij en partners. Daarnaast wordt binnen concrete activiteiten de samenwerking actief opgezocht en ingezet zoals bij de eerder genoemde deelactie netwerken en acties meldpunt VVN en BEN.

ACTIELIJN OVERIGE (ONDERSTEUNENDE) UITVOERINGSASPECTEN⁴

Deze actielijn ondersteund bovenstaande actielijnen via de projecten kennismanagement, samenwerking en bestuurlijk draagvlak, themabebakening en programma management ROVL

Project Kennismanagement

Het ROVL wordt door alle partners voornamelijk gezien als verbinder en kennismakelaar. Onder deze noemer ontplooiën wij de volgende herhalende en doorlopende deelprojecten met bijbehorende (deel)acties.

Deelproject Pilots en innovaties

Er komen heel wat nieuwe technologieën op ons af zoals data-uitwisseling, wegkanttechnologie, incar-systemen en zelfs zelfrijdende auto's⁵. Die innovaties zullen we blijven volgen en mogelijk oppakken. Maar dat geldt ook voor overige mogelijke ontwikkelingen op het verkeersveiligheidsgebied. Ruimte voor pilots in dat kader blijven we beschikbaar houden.

Niet alleen nieuwe technologieën, maar ook in de doorlopende actielijnen infrastructuur en techniek en educatie en bewustwording blijven we innoveren en door ontwikkelen indien mogelijk. Voorbeelden daarbij zijn de ombudsfunctie, LVL en Totally Traffic

Deelproject Kennisbank

Onze website en kennisbank is de basis in het verzamelen en ontsluiten van de kennis. Die houden we actueel en we blijven onze partners prikkelen om de database actueel te houden. Door het basisonderwijs en het voortgezet onderwijs wordt deze database gebruikt voor het invullen van de actieplannen en het actueel houden van gegevens. De gemeenten gebruiken deze databank eveneens voor onder andere de NSVE.

Deelproject analyses

Actie Verkeersanalyses

Wij zorgen via verkeersanalyses voor focus, al moet gezegd worden dat die de laatste jaren niet meer veranderen. Periodieke verkeersveiligheidsanalyses worden, indien noodzakelijk, opgepakt zoals bijvoorbeeld een scan van provinciale wegen. Deze analyses worden mede naar aanleiding van ongevallencijfers uitgevoerd.

Actie Analyse ongeval cijfers

De kwaliteit en kwantiteit van de ongevallencijfers gaat de komende jaren, door invoering van Smart Traffic Accident Reporting (STAR), verbeteren. Dit vraagt om een nieuwe aanpak in het omgaan van de gegevens. Dit gaan wij vanaf 2015 al doende verkennen en toepassen.

⁴ Ondersteunende uitvoeringsaspecten vallen buiten de scope van de PVVP-monitoring.

⁵ Zie ook voetnoot 3.

Actie Ontwikkeling verkeersveiligheidsanalyse

Landelijk krijgt het gedachtengoed om ongevallen te voorkomen, in aanvulling op achteraf naar de oorzaak te zoeken, meer aandacht.

Deelactie Promev en Eurorap

In het landelijke project Promev, geënt op prestatie indicatoren, en ook in de analysetool Eurorap van de ANWB wordt bovenstaand verder handen en voeten gegeven. Wij volgen deze ontwikkelingen kritisch en daar waar mogelijk en nodig beïnvloeden.

Deelproject effectmeting verkeersveiligheid

De wens voor objectieve effectmeting van de verschillende maatregelen en interventies die in het kader van verkeersveiligheid uitgevoerd worden, is nog steeds aanwezig. Maar dit is praktisch en wetenschappelijk een complexe uitdaging. Momenteel lijkt het erop dat dit onderwerp landelijk door het Ministerie en de SWOV opgepakt gaat worden. Wij zullen in deze landelijke ontwikkelingen rondom effectmetingen verkeersveiligheid participeren en indien mogelijk de toepasbaarheid van effectmetingen onderzoeken.

Deelproject Sociale media

Social media is de laatste jaren erg in opmars en is het ROVL daar op ingesprongen via onder andere twitter, facebook, youtube. Maar de keerzijde van sociale media, in de vorm van afleiding in het verkeer, is de laatste jaren ook duidelijk geworden. Dit laatste wordt in het deelproject campagnes met de campagne "aandacht op de weg" opgepakt en onder andere via de netwerken bij de scholen uitgedragen.

Actie Inzet van social media

Wij willen het instrument social media verder ontwikkelen en toepassen bij ROVL-activiteiten.

Deelproject Toetsingscommissie Kennisplatform CROW (2015)

Onder regie van het CROW toetsen landelijke experts bestaande verkeerseducatieve producten aan leerdoelen zoals die zijn opgesteld voor de verschillende leeftijdscategorieën binnen de permanente verkeerseducatie. Hier speelt het ROVL een belangrijke rol in door specifieke kennis en competenties in te zetten. In 2015 volgt de laatste inhaalslag waarna onderhoud moet plaatsvinden.

Project Samenwerking en bestuurlijk draagvlak

Net als het kennismanagement is dit project één van de dragers van het ROVL. Zonder draagvlak geen prioriteit, middelen en medewerking. Zonder samenwerking geen Limburg brede uitvoering en daarmee geen haalbaarheid van ons ultieme doel.

Deelproject Samenwerkingsvormen binnen het ROVL (2015, 2016)

Om nu en in de toekomst een daadkrachtige netwerkorganisatie te zijn en te blijven gaan we onze eigen overlegstructuren en de daarbij behorende rollen, taken, verantwoordelijkheden kritisch beoordelen en waar noodzakelijk hernieuwde duidelijkheid creëren. In 2015 zal vanuit de stuurgroep een eerste aanzet gemaakt worden omtrent de werking van de stuurgroep en de rollen, taken en verantwoordelijkheden van de stuurgroep leden. Tevens zal de stuurgroep dit ook voor het platform gaan opstellen om dit met het platform te bespreken. Dit traject zal in 2016 ongetwijfeld vervolgd gaan worden.

Deelproject Beleidsmatige verbindingen

Dit deelproject bestaat uit twee actielijnen, namelijk kruisbestuiving binnen de mobiliteitssector en erbuiten.

Actie Kruisbestuiving binnen de mobiliteitssector

Het vakgebied van gedragsbeïnvloeding staat volop in de belangstelling. Niet alleen bij verkeersveiligheid, maar ook bij andere beleidsterreinen binnen de sector mobiliteit zoals verkeer- en vervoersmanagement. De kennis die we binnen verkeersveiligheid hieromtrent hebben ontwikkeld en nog steeds opdoen zou gezamenlijk benut en verder uitgewerkt kunnen worden. Vandaar dat we naar verbindingen met andere relevante beleidsvelden blijven zoeken. Daarbij wordt in eerste instantie nadrukkelijk gedacht aan verkeers- en vervoersmanagement.

Actie Kruisbestuiving met beleidssectoren buiten mobiliteit

Om de verkeerseducatie verder te borgen, zullen wij aansluiting blijven zoeken bij beleid- en uitvoeringsprogramma's van betrokken partijen en andere beleidsvelden zoals de jeugdzorg en gezondheidszorg.

Deelproject Samenwerking gemeenten

Vanuit het ROVL worden, vooral in het kader van de themajaren, verschillende initiatieven ontplooid waarbij de regio's een belangrijke rol hebben. Om dit in de toekomst nog slagvaardiger en efficiënter op elkaar te laten aansluiten, gaat het programmteam ROVL met de regio's vroegtijdig in gesprek om zodoende (op inhoud) beter op elkaar aan te sluiten. Hiermee krijgen de gemeenten en de regio's ook ruim de mogelijkheid om de resultaten mee te nemen in de vorming van de projectlijsten voor de regionale gedragsbeïnvloedingsmiddelen die vanuit de Provincie beschikbaar gesteld wordt. Concreet kunnen de gemeenten dan aansluiting zoeken bij het aanbod van producten.

Project Themabenoadering

Deelproject 2015: jaar van de senior (2015, 2016)

Het jaar 2015 is uitgeroepen tot "het jaar van de senior" met tot doel om enerzijds aandacht te generen voor de veiligheid van senioren maar anderzijds door het bewustzijn bij senioren te vergroten door hun aan te spreken op eigen verantwoordelijkheid in het verkeer en daarbij vaardigheden en veilig gedrag bij senioren te stimuleren. Samen met onze samenwerkingspartners wordt het themajaar ingevuld. Hierbij zijn twee lijnen te onderscheiden namelijk het opstellen en handelen naar een marketing/communicatietraject dat positief inspeelt op de behoeften van de senioren en het intensiveren en daar waar nodig vernieuwen van goede bestaande projecten Limburg breed zoals bijvoorbeeld autotrainingen, theorietrainingen en fietstrainingen. Het programmteam ROVL neemt in eerste instantie vooral het marketing en communicatietraject ter hand. De regio's zullen vervolgens, mede met cofinanciering van de provinciale gedragsbeïnvloedingsmiddelen, de verschillende acties moeten inkopen. Daarbij moet gedacht worden aan onder andere e-bike trainingen, broemritten enz.

De thema's na 2016 moeten nog vastgesteld worden.

Naast bovenstaande Actielijnen zijn er nog een aantal activiteiten die het programmteam ROVL uitvoert in het kader van programma management

Project Programma management ROVL

Jaarlijks herhalende activiteiten zijn onder andere het uitgeven van het kwartaalblad #mvd01. (4 edities), het organiseren van platformbijeenkomsten (2 maal per jaar) en stuurgroep vergaderingen (4 maal per jaar) en het onderhouden van de contacten met de partners.

Daarnaast zal in 2015 de volgende activiteiten een extra inzet vergen:

1. aanbestedingen;
2. aanpassen procescyclus

Ad 1. Aanbestedingen

Met het aflopen van het vorige MUP lopen verschillende bedrijfsmatige meerjarige verplichtingen, zoals de logistieke organisatie van het ROVL, redactiewerkzaamheden, web applicaties, webhosting met beheer en onderhoud ten einde. Deze moeten in 2015 voor meerdere jaren aanbesteed worden.

Ad 2. Aanpassen procescyclus

We gaan met de vorming en vaststelling van de plannen voor het eerstvolgende kalenderjaar eerder inplannen (kwartaal 1 en 2). Daarmee krijgen alle partners meer tijd om zich (inhoudelijk) optimaal voor te bereiden voor het betreffende jaar en kan door de wegbeheerders beter aangesloten worden bij de subsidie-uitvragen van de Provincie Limburg en de eigen begrotingscycli. De formele overlegmomenten zoals de stuurgroep ROVL en platform ROVL worden daaromheen gepland en zullen tijdig bekend gemaakt worden.

3 BEGROTING 2015

Onderstaand is de verdeling van de beschikbare middelen in 2015 op hoofdlijnen gemaakt voor de verschillende actielijnen. Het ROVL heeft de vrijheid om te schuiven met de middelen tussen de verschillende actielijnen. In de jaarplannen van het ROVL zal steeds de actuele begroting worden vastgesteld.

Beschikbare provinciale middelen (2015)	€ X 1000
UPV 2015 - 2017 (BDU)	1.000

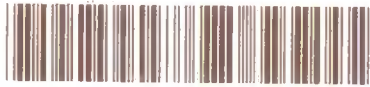
Hoofdlijnen jaarlijkse begroting	€ x 1000
Actielijn	
<i>Infrastructuur en techniek</i>	10
<i>Educatie & bewustwording</i>	620
<i>Handhaving</i>	10
<i>Overige (ondersteunende) uitvoeringsaspecten (incl. themajaar)</i>	360
Totaal uitgaven	1.000

Tabel 1: Hoofdlijnen begroting 2015

BIJLAGE 1: TABEL MET ACTIELIJNEN EN BIJBEHORENDE (DEEL)PROJECTEN, ACTIES EN EVENTUELE DEELACTIES 2015-2017

Actielijn	Projecten	Deelprojecten	Actie*	Deel acties
Infrastructuur en techniek	Ombudsfunctie	Gevraagd advies	Meldpunt VVN	
		Ongevraagd advies	Gevraagd advies uitbrengen bij gemeenten	
	Implementatie en verder ontwikkelen DV-beleid op basis van PvE en CROW-richtlijnen		Naargelang de actualiteit worden acties opgesteld zoals bijvoorbeeld een kennisbijeenkomst	
Educatie en bewustwording	Permanente Verkeerseducatie (PVE) 0-100 jr	0-4 jaar	Momenteel geen acties	
		4-12 jaar	Limburgs Verkeersveiligheids Label	Netwerken Audits en heraudits
			Nadere Subsidieregeling VerkeersEducatie (NSVE)	
			Speciaal onderwijs	
		12-16 jaar	Totally Traffic	Netwerken Schoolhuis route Traffic Informers
			Nadere Subsidieregeling VerkeersEducatie (NSVE)	
			Speciaal onderwijs	
		16-24 jaar	BEN	
			Minicursus 'alcohol, drugs, medicijnen en verkeer'	
			JA-project	
		24-60 jaar	Bewustwordingscampagnes (zie hieronder)	
			#Mvd01. in werkprocessen integreren	
		60+	2015: Jaar van de senioren	
	Bewustwordingscampagnes 0-100 jr	Landelijke en regionale bewustwordings-campagne	Bob-campagnes	CamavalsBob Zomerbob SportBob
			Fietsverlichtingscampagnes	
			snelheidscampagnes	
			Aandacht op de weg	
			We gaan weer naar school	
			Maak van de nul een punt #Mvd01.	
			#Mvd01. verder uitdragen binnen alle partnerorganisaties en landelijk	
			#Mvd01. in werkprocessen integreren	
Handhaving	Samenwerken met verkeershandhavingsteam Limburg		Uitwisseling van kennis en kunde in handhavingsteams en op projectniveau actieve samenwerking bewerkstelligen	
Overige (ondersteunende) uitvoeringsaspecten	Kennismanagement	Pilots en innovaties		
		Kennissbank	Database	
			Website	
		Analyses	Verkeersanalyses	
			Analyse ongevalcijfers	
			Ontwikkeling verkeersveiligheidsanalyses	Promev Eurorap
		Effectmeting verkeersveiligheid		
		Social media	Verdere inzet van sociale media	
		Toetsingscommissie KPVV		
	Samenwerking en bestuurlijk draagvlak	Samenwerkingsvormen ROVL	Taken, rollen en verantwoordelijkheden van de stuurgroep, het platform en de leden formuleren en vastleggen	
		Beleidsmatig verbinden	samenwerking opzoeken tussen verkeersveiligheid en de met name verkeer- en vervoersmanagement	
			Samenwerking opzoeken met beleidssectoren buiten mobiliteit zoals de jeugdzorg en gezondheidszorg	
		Samenwerking gemeenten	Vroegtijdig afstemming jaarprogramma's ROVL en regio	
		IPO-vergaderingen en bijeenkomsten		
		LOVG		
	Thema benadering	Themajaren 2016 en verder		

* In deze kolom worden soms ook in het kader van PVVP-monitoring relevante outputs/outcomes vermeld.



2014/73772

19-12-2014

GRIF

9-3-2015

Provinciale Staten

provincie limburg



Provincie Limburg	PS
DOCnr.	
Ingek.	19 DEC. 2014
CASnr.	
ID.	

Cluster WEGB
Faxnummer
Ons kenmerk 2014/71421
Bijlage(n) 1

Behandeld J.C.A. Van Tilburg
Doorkiesnummer (043) 389 74 15
Uw kenmerk
Maastricht 16 december 2014

VERZONDEN 19 DEC. 2014

Onderwerp
Comfortverlichting fietspaden

Geachte Staten,

Hierbij doen wij u een informerend stuk toekomen betreffende comfortverlichting op vijf vastgestelde fietspaden.

Gedeputeerde Staten van Limburg

voorzitter

secretaris

2014/71418

Bezoekadres:
Limburglaan 10
NL-6229 GA Maastricht

Postbus 5700
NL-6202 MA Maastricht
postbus@prvlimburg.nl

Tel + 31 43 389 99 99
Fax + 31 43 361 80 99
www.limburg.nl

IBAN-nummer:
NL08RABO0132575728
BIC-code: RABONL2U

Bereikbaar via:
Lijn 1 (richting De Heeg)



Informerend stuk

1. Onderwerp

Invulling toezeggingen aan Statencommissie RIF met betrekking tot de "pilot verlichten van 5 vastgestelde provinciale fietspaden", Toezegging nr. 1768 (RIF 23/05/2014), nr. 1785 (PS 20/06/2014) en Motie 622 (7/11/2014).

2. Inleiding/aanleiding incl. beoogd resultaat

Naar aanleiding van onze toezeggingen nr. 1768 (RIF 23/05/2014), nr. 1785 (PS 20/06/2014) hebben wij een deskresearch/literatuurstudie naar sociale onveiligheid (blackspots) op provinciale fietspaden wordt uitgevoerd.

Door een onafhankelijk adviesbureau Lux-Groep is een verkennende literatuurstudie uitgevoerd. Daaruit komt naar voren dat het plaatsen van verlichting zeer zorgvuldig moet worden afgewogen en bij invoering een groot risico van schijnveiligheid met zich meebrengt. Sociale veiligheid is zelden gebaat bij alléén verlichting (buiten de bebouwde kom). Zo moet er rondom de fietspaden voldoende zichtbaarheid zijn (geen begroeiing) én moeten sociale ogen aanwezig zijn. Met dit laatste wordt bedoeld dat op een fietspad niet alleen zoveel mogelijk fietsers ofwel op de aangrenzende weg voldoende verkeer aanwezig moet zijn, maar ook dat er binnen bepaalde intervallen voldoende woningen aanwezig moeten zijn, hetgeen in het buitengebied, in casu provinciale fietspaden zelden het geval is.

In Motie 622 worden wij o.a. opgeroepen om in samenspraak met de betrokken gemeenten de top 5 van de lijsten "blackspots" sociale verkeersveiligheid en fysieke verkeersveiligheid voor fietsers en voetgangers z.s.m. in uitvoering te brengen.

Uit overleg met de werkgroep die de rapportage Blackspots RWP 2014 (bijlage 1) heeft opgesteld is gebleken, dat zij voor een uitvoerig deskresearch niet konden beschikken over de daartoe wenselijke middelen, hun onderzoek zich daardoor beperkte tot enkel en alleen de gegevens die hun door de gemeenten werden aangedragen en zij hun keuzes daardoor onvoldoende konden onderbouwen. Ten behoeve van een goede analyse is door ons een multicriteria analyse (MCA) opgesteld waarin criteria uit de literatuurstudie zijn opgenomen om tot een integrale afweging en ranking te komen voor de vijf pilots. Uit de MCA en de literatuurstudie kan men in principe de volgende conclusies trekken:

- Indien men wil verlichten ten behoeve van sociale veiligheid dan moeten zichtbaarheid en sociale ogen minimaal geborgd zijn hetgeen resulteert in de stelling dat we in hoofdzaak de fietspaden zouden moeten verlichten die al een grote mate van sociale veiligheid hebben;
- Het verlichten van fietspaden die als sociaal onveilig gekenmerkt worden (fietspaden slecht zichtbaar vanaf de hoofdrijbaan, geen belendende bebouwing, lage intensiteiten op fietspad en naastliggende weg, grote afstand tussen weg en aanliggend fietspad) wordt als zeer onwenselijk gevonden. Het fietspad wordt voor menig fietser vanuit veiligheidsbeleving aantrekkelijker terwijl er slechts schijnveiligheid geboden wordt;

- Geen enkel, onder het beheer van de provincie vallend fietspad komt daardoor in aanmerking om verlicht te worden in het kader van het verhogen van de sociale veiligheid.

Indien de toezeggingen vanuit een andere invalhoek bekeken worden is er toch een lichtpuntje te melden. Vanuit het provinciaal 'Beleidsplan Fiets' en het daaruit voortvloeiend 'Uitvoeringsplan Fiets' willen we naar steeds meer comfortabele fietspaden op o.a. (toekomstige) snelfietsroutes. Het aanbrengen van verlichting is een middel bij uitstek om het comfort te verhogen.

Vanuit die insteek, comfortverlichting, is het wel mogelijk om binnen de aangeleverde top tien door ranking een top vijf (N271, N276 [2x], N280 en N292) samen te stellen die zelfs grotendeels overeenkomt met de eerste vijf. Alle trajecten zijn bij uitstek de school-thuis en woon-werk routes en kenmerken zich door hogere fietsintensiteiten, zeker gedurende de spijstijden. Daarnaast maken de beide trajecten N276 deel uit van een snelfietsroute.

Het is mogelijk om deze trajecten als de vijf pilotprojecten uit te voeren, met een looptijd van twee jaar als comfortverlichting en niet ten behoeve van verhogen de sociale veiligheid. De hiervoor benodigde investering bedraagt globaal ca. € 2.000.000,-.

Daarnaast is het mogelijk op alle trajecten ter verbetering van de zichtbaarheid en het creëren van een open omgeving de begroeiing in tussen- en achterbermen weg te halen. Een en ander met aandacht voor de natuurwaarden (vleermuisroutes e.d.). De geraamde kosten voor het weghalen bedragen ca. € 500.000,-.

In Motie 622 worden wij opgeroepen om te komen met een adequaat financieringsvoorstel binnen de door u goedgekeurde begroting van 2015 middels herprioritering. Wij zien geen mogelijkheden de ruimte voor deze uitgaven te vinden in de recent vastgestelde begroting 2015, ook niet via herprioritering. Wel zullen wij het gesprek met de desbetreffende gemeenten aangaan en daarbij te bezien of er andere argumenten zijn dan sociale veiligheid om verlichting aan te leggen en eventuele flankerende maatregelen te nemen. Nadat de uitkomsten van deze gesprekken zijn geanalyseerd, komt deze aangelegenheid terug in het college en zal nader met u worden besproken.

Met het versturen van dit informerende stuk hebben wij toezeggingen 1768 (RIF 23/05/2014), 1785 (PS 20/06/2014) en Motie 622 (7/11/2014) uitgevoerd.

3. Bevoegdheid

Niet van toepassing

4. Risico's

Niet van toepassing

5. Periodieke informatie/sturingsinformatie

Niet van toepassing

6. Relatie met Programmabegroting – financiële aspecten

Zoals bovenstaand gesteld zien wij geen mogelijkheden de ruimte voor deze uitgaven te vinden in de recent vastgestelde begroting 2015, ook niet via herprioritering. Wel zullen wij het gesprek met de desbetreffende gemeenten aangaan en daarbij te bezien of er andere argumenten zijn dan sociale veiligheid om verlichting aan te leggen en eventuele flankerende maatregelen te nemen. Nadat de uitkomsten van deze gesprekken zijn geanalyseerd, komt deze aangelegenheid terug in het college en zal nader met u worden besproken.

7. Meegezonden bijlagen

Bijlage 1 betreft het rapport "Blackspots fietspaden provinciale wegen in Limburg van januari 2014 (Blackspots RWP 2014), welk is opgesteld door diverse samenwerkende gemeenten en waarin een top tien is opgenomen.

Bijlage 2 betreft de door het onafhankelijk adviesbureau Lux-Groep uitgevoerde verkennende literatuurstudie.

Bijlage 3 betreft de uitgevoerde multicriteria analyse (MCA) waarin de bepaling en uitleg per criterium, de berekeningen, de feitelijke beschrijvingen per traject, inclusief het eindresultaat van de MCA zijn vermeld.



BLACK SPOTS

**FIETSPADEN PROVINCIALE WEGEN IN
LIMBURG**

*Presentatie voor de heer Erik Koppe,
gedeputeerde Provincie Limburg.*

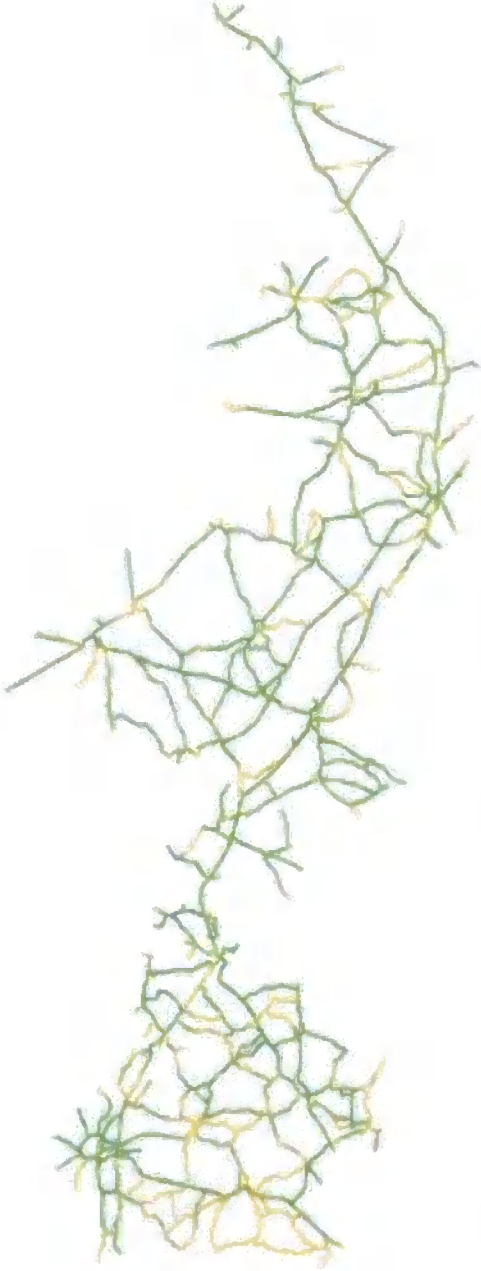
*Aangeboden door de heer Jos Teeuwen,
Ambassadeur openbare verlichting in Limburg.*

Januari 2014

**Deze presentatie wordt aangeboden door de heer Jos Teeuwen,
Ambassadeur Openbare Verlichting.**

**Opgesteld door de Werkgroep: “Duurzame Openbare Verlichting”
*Omschakelpunt Limburgse Gemeenten***

Jan Rosing	Gemeente Heerlen
Ab Brokking	Provincie Limburg
Jos Ploum	Gemeente Sittard-Geleen
Niek Bergmans	Gemeente Valkenburg
Ralf Pakbier	Gemeente Venlo
Peter Tobben	Gemeente Weert
Serge van den Berg	Het Energiebureau
Con Op den Kamp	Luxpark



Provinciaal Verkeer- en Vervoersplan PVVP

De Provincie Limburg erkent het belang van de fiets en wil het fietsgebruik zo veel mogelijk stimuleren.

De fiets moet optimaal gefaciliteerd worden. Als onderdeel van de totaalaanpak van het mobiliteitsvraagstuk zijn de hoofdlijnen van het fietsbeleid vastgelegd in het Provinciaal Verkeer- en Vervoersplan.

Dit programma geeft aan hoe de PVVP-doelstellingen voor de fiets worden gerealiseerd.

Kosten Fiets-infrastructuur Provincie Limburg

(sub)programmaonderdeel	(indicatieve) kosten	provinciale inzet
fietsbeleid steden	max. € 12 mln	€ 3 mln
fietsprojecten Tripool (Netwerkanalyse)	€ 10 mln	€ 3,3 mln
fietsroutenetwerk	max. € 48 mln	€ 12 mln
provinciale fietspaden N595 en N564	€ 2 mln	€ 4 mln
snelfietsroute(s)	n.n.b.	n.n.b.
verbetering diverse fietsoversteeklocaties	€ 0,1 mln	€ 0,1 mln
verbetering fietsoversteeklocaties (oa. nav. "Op weg naar school")	€ 0,4 mln	€ 0,4 mln
totaal fietsinfrastructuur	€ 72,5 mln	€ 22,8 mln
fietsparkeren stations 1ste tranche	€ 1,2 mln	€ 0,3 mln
fietsparkeren stations 2de tranche	€ 2 mln	€ 0,5 mln
fietsparkeren bus	€ 0,5 mln	€ 0,25 mln
OV-fiets	€ 0,4 mln	€ 0,4 mln
OV-fiets tweede tranche (optioneel)	€ 0,2 mln	€ 0,2 mln
park-and-bike pilot	€ 50.000	€ 50.000
totaal ketenmobiliteit	€ 4,3 mln	€ 1,7 mln
fietsrouteplanner	€ 0,4 mln	€ 0,1 mln
mobilitetsmanagement (subsidieregeling fietsparkeren bij bedrijven)	€ 0,2 mln	€ 0,1 mln
sponsoring fietsevenementen	€ 50.000	€ 50.000
fietsbalans	€ 50.000	€ 25.000
e-bike try-and-bike	€ 50.000	€ 50.000
totaal imagooversterking fiets	€ 0,75 mln	€ 0,3 mln

lichtblauw gemarkeerde onderdelen betreft reeds vastgestelde bijdragen

BELEID PROVINCIE LIMBURG INZAKE VERLICHTING



Het beleid van de Provincie Limburg, betreffende het verlichten van fietspaden aan de provinciale wegen, is primair gericht op het bevorderen van de verkeersveiligheid.

De verlichting aan de “Provinciale fietspaden” levert in principe geen bijdrage aan de sociale veiligheid. Hierbij heeft de Provincie de argumentatie dat in gebieden waar geen sociale controle is, door de afwezigheid van bewoners, geen schijnveiligheid gecreëerd dient te worden door overmatig licht.

In de Bestuurdersbijeenkomst van 14 maart jl. in Hoensbroek, die in het teken stond van Duurzame Openbare Verlichting, is hierover met de verantwoordelijk Gedeputeerde, de heer Erik Koppe, van gedachten gewisseld.

Diverse Wethouders vinden dat met name fietspaden welke intensief door schoolgaande jeugd benut worden, deze grens moeilijk te definiëren is. De veiligheid van deze zeer kwetsbare verkeerscategorie moet een hoge prioriteit krijgen. De vele incidenten, krantpublicaties en vragen vanuit de Raad ondersteunen deze visie.

OPDRACHT VAN DE HEER ERIK KOPPE



Op grond van deze discussie heeft de heer Koppe gevraagd voor de provinciale wegen in Limburg een inventarisatie te maken waar deze vermenging tussen verkeers- en sociale veiligheid optreedt.

Oftewel:

Het in kaart brengen van een “top 10” van zogenaamde Black-spots van fietspaden die zich aan de Provinciale wegen bevinden.

RAPPORTAGE MINISTERIE VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU

LANDELIJKE REGISTRATIE ONGEVALLEN MET LETSEL

AAN:
DE VOORZITTER VAN DE TWEDE KAMER
DER STATEN-GENERAAL
BINNENHOF 4
2513 AA DEN HAAG



Vervoerswijze	2007	2008	2009	2010	2011
Personenauto	317	317	296	246	231
<i>w.v. 18 - 24 jaar</i>	77	77	79	57	52
Fiets	189	181	185	162	200
<i>w.v. 65+</i>	99	93	104	93	128
Voetganger	91	62	68	72	74
<i>w.v. 65+</i>	32	27	28	29	36
Motor/scooter	65	67	70	63	52
Bromfiets & snorfiets	66	54	52	39	43
<i>w.v. 16 - 17 jaar</i>	15	13	12	7	4
Gemotoriseerd invalidervoertuig	11	21	15	23	31
<i>w.v. 65+</i>	11	16	10	13	25
Bestelauto	36	28	24	22	18
Overig en onbekend	8	6	6	7	8
Vrachtauto	7	11	4	5	4
Bus	1	3	0	1	0
Totaal	791	750	720	640	661

Wegbeheerder (geregistreerde aantallen)	2007	2008	2009	2010	2011
Rijk	14%	16%	16%	15%	12%
Provincie	22%	24%	24%	25%	22%
Gemeente	61%	58%	57%	56%	63%
Waterschappen	3%	2%	3%	4%	3%
Totaal	100%	100%	100%	100%	100%

Black Spots Provinciale wegen

PROVINCIALE INVENTARISATIE



Black Spots Provinciale wegen

Gemeente	Trace	Lengte	Incidenten	Publicaties
Mook en Middelaar	N271	–		
Mook en Middelaar	N271	600		
Roermond	N271	3.300		
Venlo	N271	3.000	3	Kranten / Vragen van Raad
Echt Susteren	N274	5.000		
Echt Susteren	N274	350		Vragen van Raad
Nederweert	N275	2.000	42	Vragen van Raad
Echt Susteren	N276	5.000		Brief naar Provincie
Sittard-Geleen	N276	3.000		Vragen van Raad
Gulpen Wittem	N278	1.250		
Maastricht	N278	1.300		
Leudal	N280	1.700		Kranten / Vragen van Raad
Roermond	N280	2.000		
Weert	N292	4.500	46	
Roerdalen	N293	500		
Echt-Susteren	N296	450		
Heerlen	N298	–	19	
Nuth	N298	6.240	17	
Echt-Susteren	N572	2.700		Vragen van Raad
Roerdalen	N570	2.500		
Maastricht	N590	300		
Valkenburg a/d Geul	N590	3.200		Vragen van Raad

Verlichting is geplaatst, moet overgedragen worden.

Totaal		48.890	127	
--------	--	--------	-----	--

“TOP 10 BLACKSPOTS” OP GROND VAN

INCIDENTEN MET FIETSERS EN PUBLICATIES PER TRACÉ

	Gemeente	Trace	Lengte	Incidenten met Fietzers	Publicaties
1	Venlo	N271	3.000	3 **	Kranten / Vragen van Raad
2	Echt Susteren	N274	350	*	Vragen van Raad
3	Nederweert	N275	2.000	12	Vragen van Raad
4	Echt Susteren	N276	5.000	*	Brief naar Provincie
5	Sittard-Geleen	N276	3.000	*	Vragen van Raad
6	Leudal	N280	1.700	*	Kranten / Vragen van Raad
7	Weert	N292	4.500	14	
8	Heerlen	N298	—	8	
9	Nuth	N298	6.240	7	
10	Echt-Susteren	N572	2.700	*	Vragen van Raad
11	Valkenburg a/d Geul	N590	3.200	*	Vragen van Raad

Black Spots Provinciale wegen

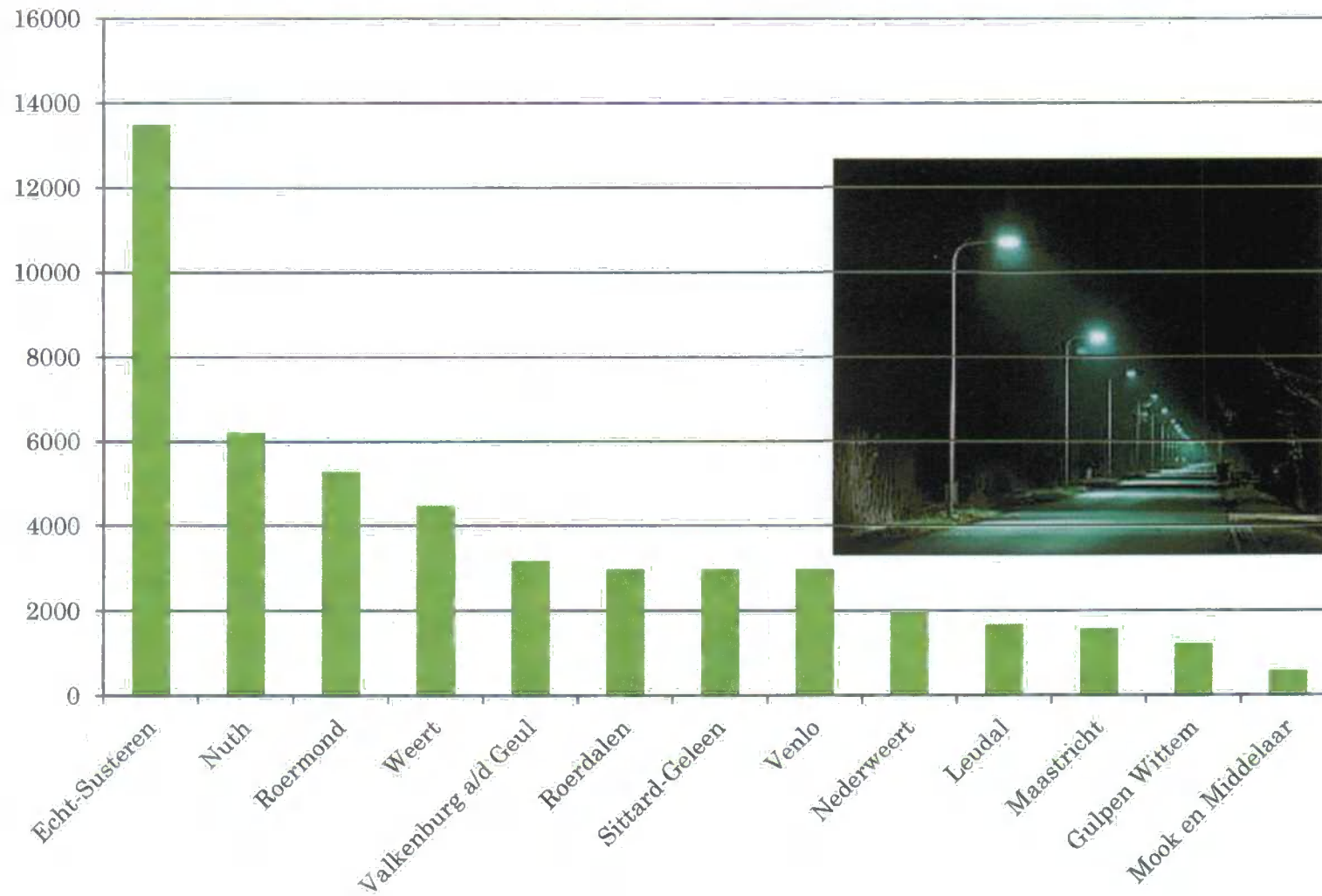
Totaal	31.690	44
--------	--------	----

* Geen exacte gegevens voorhanden

** Uitsluitend zedendelicten

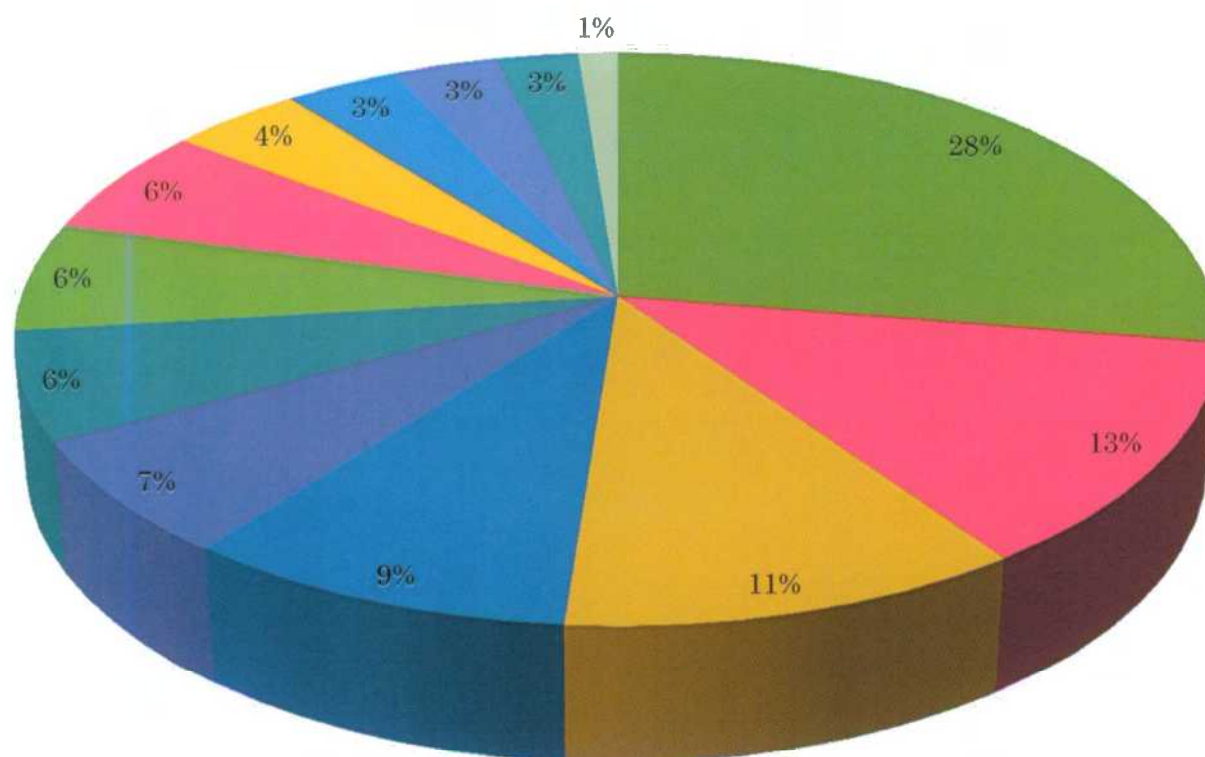
Investering van: € 2.011.340,-
Een jaarlijks onderhoud van: € 105.860,-

OVERZICHT PER GEMEENTE (TRACÉ LENGTE)



Black Spots Provinciale wegen

PROCENTUELE VERDELING PER GEMEENTE



- Echt-Susteren
- Nuth
- Roermond
- Weert
- Valkenburg a/d. Geul
- Roerdalen
- Sittard-Geleen
- Venlo
- Nederweert
- Leudal
- Maastricht
- Gulpen Wittem
- Mook en Middelaar

Black Spots Provinciale wegen

Globale Kosten Verlichting

- Fietspad is veelal 2 zijdig
- Lichtpuntafstand 30 meter
- Oftewel per Kilometer wegstrook: $2000 / 30 = 67$ lichtmasten
- Aanlegkosten / Kilometer wegstrook: $67 \times \text{€ } 950 = \text{€ } 63.650$
- Jaarlijkse onderhoud / Kilometer wegstrook : $67 \times \text{€ } 50 = \text{€ } 3.350$

- Totale aanleg kostenkosten: (maal 48,3 Km) **€ 3.074.295**
- Totale jaarlijkse onderhoudskosten: (maal 48,3 Km) **€ 161.805**

TOELICHTING OP BEREKENING

- Berekening is heel globaal en dient verder uitgewerkt te worden.
 - Met name de verdeling enkelzijdig en dubbelzijdig fietspad is moeilijk te maken. Hier aan de hoge kant gaan zitten.
 - Anderzijds is geen rekening gehouden met eventuele netaanpassingen. Wel is de kabel meegenomen maar geen aparte invoedingen van het net.
- Er is uitgegaan van conventionele verlichting, wellicht is het gepast om een duurzaam ontwerp te maken, (gedimde) LED in combinatie met aanwezigheidsdetectie.

Dit in het kader van Natuur en Milieu beheer.

VERVOLGTRAJECT

- o Welke informatie heeft de Provincie nog nodig?
- o Onderzoeksbudget?

BIJLAGEN

N 271

7000 METER



Black Spots Provinciale wegen

N 274

5.350 METER



Black Spots Provinciale wegen

N 275

2.000 METER



Black Spots Provinciale wegen.

N 276

5.000 METER



Black Spots Provinciale wegen

N 276

3.000 METER



Black Spots Provinciale wegen

N 292

4.500 METER



Black Spots Provinciale wegen

N 590

3200 METER



Black Spots Provinciale wegen

N 590

300 METER



Black Spots Provinciale wegen

Verkennde literatuurstudie

relatie openbare verlichting -
sociale veiligheid



Versie: V2_0
Status: definitief
25 november 2014

lux>groep
ONAFHANKELIJK EN ONBIJZONDIG

Vught, Apeldoorn, Leek

T. 073 6840445

Postbus 2200
5260 CE Vught

info@lux-groep.nl
www.lux-groep.nl

Colofon

Verkennde literatuurstudie
relatie openbare verlichting – sociale veiligheid
provincie Limburg
Jeroen Brune

Lux-groep
Thom Vermeulen
t.vermeulen@lux-groep.nl
Projectnummer Lux-Groep: P141920

Versie: V2_0
Status: definitief
25 november 2014

Gecomprimeerde samenvatting

De provincie Limburg zit verlegen op een antwoord op de volgende vraag: "Verhoogt het aanbrengen van openbare verlichting langs provinciale (brom)fietspaden de sociale veiligheid?". Om hier een antwoord op te krijgen, is een verkennende literatuurstudie uitgevoerd door de Lux-Groep.

De verkennende literatuurstudie betreft bestudering van: richtlijnen, onderzoeken, rapporten en beleid en artikelen die zijn verschenen met als onderwerp sociale veiligheid in relatie tot openbare verlichting. In dit rapport zijn de relevante delen uit de bestudeerde literatuur opgenomen.

Uit de verkennende literatuurstudie blijkt dat het aanbrengen van openbare verlichting langs (brom)fietspaden de sociale veiligheid niet verhoogd. Het brengt enkel schijnveiligheid.

Inhoudsopgave

Gecomprimeerde samenvatting	2
Inhoudsopgave	3
1 Vraagstelling	1
2 Waar hebben we het over?	2
2.1 Openbare verlichting.....	2
2.2 (Brom)fietspaden	2
2.3 Sociale veiligheid	2
3 Richtlijn.....	4
4 Literatuurstudie	6
4.1 Richtlijnen.....	6
4.2 Onderzoeken.....	8
4.3 Rapporten en beleid	10
4.4 Artikelen	12
5 Conclusie	15
Bijlagen.....	17
1 Meten veiligheidsgevoel universiteit Leiden	17
2 Richtlijn Openbare wegverlichting provinciale wegen 2011-2015.....	18
3 Sociale veiligheid fietspad Randweg Dordrecht.....	19
4 Mag het licht uit?	20
5 Essex, lights out project extends.....	21
6 Verlichting van fietspaden sociale t.b.v. veiligheid	22
7 Waarom brandt het licht hier?	23
8 Vragen over verwijderen van lichtmasten naast fietspaden	24
9 Sociale veiligheid – via ontwerp, inrichting en beheer.....	25
10 Sociale veiligheid verbeteren met verlichting.....	26
11 Lighting of Cycle Paths.....	27
12 Actieve wegmarkering.....	28

1 Vraagstelling

De provincie Limburg zit verlegen op een antwoord op de volgende vraag: "Verhoogt het aanbrengen van openbare verlichting langs provinciale (brom)fietspaden de sociale veiligheid?". Aan de Lux-Groep is gevraagd hiervoor een verkennende literatuurstudie uit te voeren. Dit rapport is het resultaat van de verkennende studie.

2 Waar hebben we het over?

2.1

Openbare verlichting

Openbare verlichting is kunstlicht dat brandt tijdens de uren na zonsondergang en voor zonsopkomst in de openbare ruimte ter bevordering van de sociale veiligheid en de verkeersveiligheid.



2.2

(Brom)fietspaden



Een (brom)fietspad is een weggedeelte of vrij liggend pad dat is gereserveerd voor het (brom)fietsverkeer. Een vrij liggend pad loopt parallel aan de hoofdrijbaan maar is middels een tussenberm gescheiden hiervan of een geheel eigen tracé heeft. (Brom)fietspaden worden ingedeeld in snelfietsroutes, utilitair fietswegennet en recreatief fietswegennet.

- Snelfietsroutes worden intensief gebruikt en vormen de verbinding tussen stads/ regio-verzorgingskernen en kernen en zijn zodoende noodzakelijk voor woon-werk en school-thuis verkeer.
- Utilitair fietswegennet vormt met name de verbinding tussen kernen onderling. Hierdoor zijn ze noodzakelijk voor woon-werk en school-thuis verkeer. Het gebruik van deze (brom) fietspaden is minder hoog dan bij de snelfietsroutes.
- Recreatief fietswegennet worden doorgaans overdag gebruikt.

Verder zijn de (brom)fietspaden onder te verdelen in twee richtingen bereden (brom)fietspaden en één richting bereden (brom)fietspaden.

2.3

Sociale veiligheid

2.3.1

Volgens Wikipedia

Onder de term sociale veiligheid wordt verstaan de bescherming of het zich beschermd voelen tegen gevaar dat veroorzaakt wordt door of dreigt van de kant van menselijk handelen in de openbare ruimte.

Toelichting bij deze definitie:

- “de bescherming”: bescherming door maatregelen die bescherming bieden tegen gevaar.
- “het zich beschermd voelen”: de subjectieve veiligheid ofwel gevoelens van (on)veiligheid. Deze gevoelens zijn beïnvloedbaar door middel van gerichte communicatie, maar staan vaak los van de objectieve veiligheid.
- “tegen gevaar”: gevaar is de kans slachtoffer te worden van incidenten. De registratie van incidenten naar tijdstip en locatie geeft een beeld van de objectieve veiligheid.

Voorbeelden van incidenten zijn agressief gedrag (schelden, beledigen, spugen, slaan, vechten, bedreigen, met voorwerpen gooien, met wapen dreigen en aanvallen), brandstichting, vandalisme, openbare dronkenschap, diefstal, verkoop en gebruik van verdovende middelen, bedelen, treiteren, aanranding, verkrachting, zelfmoord, moord en terreuraanslagen. Ook op zichzelf onschuldige zaken geven soms al het gevoel van onveiligheid, zoals rondhangen of het op straat of in een park buiten een horecaterras drinken van een alcoholische drank.



2.3.2

Provincie Limburg

Een belangrijke basis voor een hoogwaardig leefklimaat is de mate waarin de bewoners van een stad of dorp zich veilig voelen. De beleving van veiligheid wordt door objectieve (feitelijk optredende criminaliteit en overlast) en subjectieve (perceptie van criminaliteit en overlast) omstandigheden bepaald¹. Deze mix van objectieve en subjectieve veiligheid vat provincie Limburg samen onder de term sociale veiligheid in een buurt, dorp of stad en op de (brom)fietspaden.²

In de richtlijn Openbare wegverlichting provinciale wegen wordt ook over sociale veiligheid gesproken. Een sociaal veilige (weg)omgeving is een ruimte waar men zich zonder direct gevoel voor dreiging of gevaar en/of geweld kan bewegen. De wijze van inrichting is daarbij voor een belangrijk deel bepalend voor de ervaring van het veiligheidsgevoel. Er zijn een tweetal aspecten te onderscheiden aan het begrip sociale veiligheid, namelijk de objectieve- en de subjectieve onveiligheid. Bij schemer en duisternis is eerder sprake van vandalisme, geweld en openlijke bedreiging dan op klaarlichte dag. Deze objectieve onveiligheid kan worden bestreden door het aanbrengen van verlichting. Bij de subjectieve onveiligheid, het hebben van onveilige gevoelens bij duisternis speelt de lichtkleur/ licht-indruk en kleurweergave een belangrijke rol.³ Dit rapport moet een antwoord geven op de vraag of dit klopt of niet.

¹ Onveiligheidsbeleving meten: spelregels voor de praktijk universiteit Leiden, Vanderveen, G.N.G. (2006), bijlage 1

² Bron: website provincie Limburg:

http://portal.prvlimburg.nl/poldigitaal/?segment=1288&maintopic=ro_default&template=segment.div.jsp&home=ro

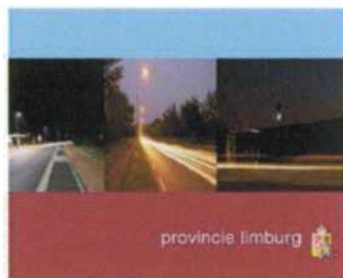
³ Bron: richtlijn Openbare wegverlichting provinciale wegen 2011-2015, provincie Limburg, zie bijlage 2

3 Richtlijn

Provincie Limburg heeft een vigerende richtlijn; "Openbare wegverlichting provinciale wegen 2011-2015", geschreven. Hierin zijn passages in relatie tot verkeersveiligheid en sociale veiligheid opgenomen.

Openbare wegverlichting provinciale wegen
2011-2015

Afdeling Provinciale Wegen



Aangaande de sociale veiligheid wordt als uitgangspunt genomen dat een sociaal veilige (weg)omgeving is een ruimte waar men zich zonder direct gevoel voor dreiging of gevaar en/of geweld kan bewegen. De wijze van inrichting is daarbij voor een belangrijk deel bepalend voor de ervaring van het veiligheidsgevoel. Er zijn een tweetal aspecten te onderscheiden aan het begrip sociale veiligheid, namelijk de objectieve- en de subjectieve onveiligheid. Bij schemer en duisternis is eerder sprake van vandalisme, geweld en openlijke bedreiging dan op klaarlichte dag. Deze objectieve onveiligheid kan worden bestreden door het aanbrengen van verlichting. Bij de subjectieve onveiligheid, het hebben van onveilige gevoelens bij duisternis speelt de lichtkleur/ licht-indruk en kleurweergave een belangrijke rol. Wat hier beweert wordt aangaande de sociale veiligheid op

provinciale (brom)fietspaden in relatie tot de openbare verlichting wordt in de volgende hoofdstukken duidelijk. In het beleid voor sociale veiligheid hebben gemeenten het voortouw. Gemeentelijke verlichting, met als functie het borgen van de sociale veiligheid blijft eigendom van de betreffende gemeente(n).

De richtlijn vermeldt het volgende met betrekking tot het verlichten van fietspaden in het kader van sociale veiligheid. De provincie Limburg zal alleen onder bepaalde omstandigheden de hoofd(brom)fietsroutes van verlichting kunnen voorzien, daarom is het belangrijk om de definitie van een hoofdfietsroute te preciseren.

Hoofd(brom)fietsroutes:

Deze vormen de verbinding tussen woon-werk/school en stads/regio – verzorgingskernen en kernen, voor een dergelijke route geldt dat de maximale afstand (tussen de genoemde kernen) 7,5 kilometer bedraagt en de om-rij-factor maximaal 1,3 mag bedragen. Dat wil zeggen dat een fietser geen grotere afstand hoeft af te leggen dan 1,3 maal de lengte van de rechte lijn tussen vertrekpunt en doel.

Hoofd(brom)fietsroutes kunnen worden verlicht bij verkeersintensiteiten van minimaal:

- 1.500 (brom)fietsers per etmaal bij een in twee richtingen bereden (brom)fietspad.
- 2.000 (brom)fietsers per etmaal bij een in één richting bereden (brom)fietspad.

Verlichten van het (brom)fietspad kan mogelijk de sociale veiligheid of het gevoel hiervan verhogen, kanttekening is dat openbare verlichting alleen niet voldoende is om sociale veiligheid te realiseren. Indien de intensiteit van passerend verkeer laag is, kan verlichting juist een averechts effect geven, het kan de (brom)fietspadgebruiker het subjectieve gevoel van veiligheid geven en het (brom)fietspad daarom juist in de nachtelijke uren te gebruiken, dit terwijl sociale controle

ontbreekt. De provincie Limburg zal bij het voldoen aan de genoemde verkeersintensiteiten de hierna volgende aspecten betrekken bij het al of niet aanbrengen van openbare verlichting.

- Is het fietspad aanliggend (gelegen binnen 4 meter van de hoofdrijbaan).
- Is het fietspad niet aanliggend.
- Is er sociale controle van medeweggebruikers, bij een aanliggend fietspad kan dit tot de mogelijkheid behoren.
- Is de omgeving open of bosrijk.
- Hebben op het betreffende fietspad sociaal niet te accepteren voorvallen plaatsgevonden.

Buiten de richtlijn heeft de provincie Limburg ook een Provinciaal Omgevingsplan Limburg (POL). Hierin wordt donkerte genoemd als een belevingskwaliteit en is daarmee onderdeel van de kernkwaliteit van Limburgse landschappen. Er is echter geen specifiek beleid geformuleerd om donkerte te bevorderen.

4 Literatuurstudie

Deze verkennende literatuurstudie betreft bestudering van: richtlijnen, onderzoeken, rapporten en beleid en artikelen die zijn verschenen met als onderwerp sociale veiligheid in relatie tot openbare verlichting. In dit rapport zijn de relevante delen uit de bestudeerde literatuur opgenomen. De volledige literatuur is als bijlagen toegevoegd aan dit rapport. In die bijlagen zijn de betreffende passages geel gemarkeerd.

4.1

Richtlijnen

4.1.1

Richtlijn voor openbare verlichting (ROVL-2011)

De ROVL-2011 is in Nederland de enige richtlijn die beschrijft hoe om te gaan met openbare verlichting. Hierin staan aanbevelingen wanneer openbare verlicht nu juist wel of niet moet worden aangebracht. Sociale veiligheid komt hierin ook aan bod. Hieronder de passages die het betreffen.



Sociale veiligheid is zelden gebaat bij verlichting buiten de bebouwde kom. Wil sociale veiligheid met verlichting vergroot worden dan moet er voldoende toezicht mogelijk zijn. Dat betekent dat er op een fietspad zoveel mensen aanwezig zijn dat dit mogelijk is. Dat is in het buitengebied zelden het geval. Of een autoweg langs een fietspad voldoende mogelijk toezicht oplevert moet per locatie beoordeeld worden. Bij gebundelde verkeersstromen (wegen waarop zowel auto's, (brom)fietsen en voetgangers of minimaal twee van deze rijden en lopen) is de sociale veiligheid (controle) hoger, dan bij vrijliggende verkeersstromen (wegen waarbij voor elke weggebruiker (auto, (brom)fiets en voetganger) een apart deel is gereserveerd en ingericht waarbij deze niet direct aan tegen elkaar aan liggen). Verder kan overwogen worden om licht op een fietspad naar een sportveld na een bepaald uur uit

te schakelen. Stel dat er besloten wordt om een fietspad in het buitengebied te verlichten vanwege de sociale veiligheid dan moet er goed verlicht worden; een vorm van markering actief of passief is daarbij niet aan de orde. Actieve markeringen zijn tekens of lichtpunten in of op de weg die het mogelijk maakt om het verloop van de weg buiten duisternis ook buiten het bereik van de koplampen zichtbaar te maken, zonder openbare verlichting. Passieve markeringen zijn de lijnen en verkeerstekens die, meestal in de kleur wit, op de weg zijn aangebracht. Buiten de bebouwde kom zal comfort niet vaak de doorslag geven in de keuze om te gaan verlichten. De kosten en de negatieve aspecten van verlichting wegen niet op tegen de voordelen. Voorbeelden van negatieve aspecten zijn lichthinder en lichtvervuiling.

In de richtlijn zijn verschillende verlichtingsklassen opgenomen. De verlichtingsklasse die geldt voor (brom)fietspaden is P. Deze verlichtingsklasse is bedoeld om de sociale veiligheid te bevorderen. Er wordt gebruik gemaakt van een determineertabel. In deze zijn de volgende parameters opgenomen:

- gebruiksintensiteit (extreem druk, zeer druk, druk, normaal, rustig en extreem rustig);
- verkeerssamenstelling ((brom)fietsers en voetgangers of alleen (brom)fietsers);
- omgevingsluminantie (hoog, gemiddeld of laag);
- zichtbaarheid omgeving (nodig of niet nodig).

Zichtbaarheid van de omgeving wordt genoemd in relatie tot het veiligheidsgevoel.

Bij deze richtlijn behoort een bijlage waarin een beslisboom voor fietspaden buiten de bebouwde kom is opgenomen. Hierin zijn de volgende teksten, die relatie hebben tot sociale veiligheid, opgenomen.

- Fietspaden in natuurgebieden en recreatieve fietspaden die weinig worden gebruikt niet verlichten.
- Creëer nooit schijnveiligheid met verlichting!
- Is er een alternatieve sociaal veilige route?
- Geadviseerd wordt bosschages te verwijderen en het gebruik van de sociaal veilige route te stimuleren.

4.1.2

Politiekeurmerk veilig wonen (PKVW)



Deze certificeringsregeling wordt door velen gebruikt als richtlijn. Daarom is het in dit hoofdstuk opgenomen. De certificeringsregeling Politiekeurmerk Veilig Wonen (PKVW) is een veiligheidsinstrument dat bijdraagt aan de sociale veiligheid in en rond woningen, wooncomplexen en buurten en wijken. Ondanks dat deze certificeringsregeling is bedoeld voor gebieden die niet overeenkomen met locaties op het provinciaal grondgebied, wordt hierin een duidelijke uitspraak gedaan over veilige en minder veilige locaties. Daarom is het relevant voor dit rapport.

Het Politiekeurmerk erkent twee type routes, namelijk veilige routes en minder veilige routes. Bij veilige routes is op deze routes toezicht vanuit woningen aanwezig. Bij minder veilige routes is dit toezicht er niet. Politiekeurmerk adviseert alleen de veilige routes te voorzien van openbare verlichting. Het verlichten van minder veilige routes levert schijnveiligheid op. Hierbij hebben de gebruikers het idee dat zij veilig zijn, maar zijn dat in werkelijkheid niet. Het keurmerk gaat ervan uit dat mensen personen op een afstand van minimaal vier meter moeten kunnen herkennen.

Sociaal minder veilige routes (utilitaire fietswegennet) leiden naar een functionaliteit die niet (makkelijk) op een andere wijze kan worden bereikt zoals een evenement in een bos of park. Indien verlichting wordt toegepast, moet volgens het PKVW worden voldaan aan het volgende.

- Daar waar mogelijk, is er aan iedere zijde van de route een overzichtelijke zone (berm) van vier meter breed, waarbij rekening wordt gehouden met een verlichte bermfactor over een breedte van drie meter. Hierbij kunnen de onderstaande luxwaarden met maximaal 50% worden verlaagd.
- Bij een combinatie van lage en hoge begroeiing dient er een gegarandeerde overzichtelijke zone te zijn tussen vijftig cm en twee meter hoogte. Hierdoor is laag groen of bomen met groen vanaf twee meter hoogte prima mogelijk.

- De gemiddelde horizontale verlichtingssterkte op het wegdek van fietspaden is minimaal 2 lux (E_{gem}), de gelijkmatigheid is tenminste 0,3 (Uh) en de kleurweergave is minimaal 60 (Ra). of de gemiddelde horizontale verlichtingssterkte is minimaal 3 lux (E_{gem}), de gelijkmatigheid is tenminste 0,2 (Uh) en de kleurweergave is minimaal 60 (Ra).
- Op basis van verwacht gebruik moet de verlichting worden ingeschakeld en uitgeschakeld. Om te voorkomen dat gebruikers denken dat een minder veilige route, sociaal veilig is, is er geen verlichting om zo schijnveiligheid te voorkomen.

4.2

Onderzoeken

4.2.1

Sociale veiligheid fietspad Randweg Dordrecht⁴ april 2003, door DSP-groep

Vraagstelling in dit onderzoek was: "Welke problemen op het gebied van sociale veiligheid doen zich voor op de fietsroute langs de Randweg in Dordrecht en op welke wijze kunnen deze problemen teruggebracht worden?". Het onderzoek betrof een literatuurstudie, observaties, analyse van herstructureringsplannen en een workshop met sleutelpersonen.

Criteria voor sociale veiligheid in dit onderzoek zijn:

- zichtbaarheid (het kunnen overzien van het gebied),
- toegankelijkheid (een duidelijke routing),
- attractiviteit (verzorgde omgeving) en
- zonering/ mijn en dijn (privé-openbaar), welke als leidraad zijn gehanteerd.

Uit de literatuurstudie kwamen de volgende conclusies naar voren:

- Fietsgebruik en fietsbeleving langs Randweg: het grootste probleem is de afgelegen ligging. Dit staat een veilige eindsituatie in de weg.
- Veilig sporten in Dordrecht: voorgesteld wordt om intelligente verlichting als experiment uit te proberen. Zorg voor sociale ogen waardoor het uit de schijnveiligheid wordt getrokken.

De algemene conclusie is dat per tracé specifieke oplossingen moeten worden gekozen. Dit kan extra verlichting zijn, op plaatsen waar sociale ogen aanwezig zijn, maar ook door uitdunnen van bomen of snoeien van struiken om zo meer zichtbaarheid te brengen. Of door mensen bewust te maken van een alternatieve veilige route zodat ze deze gaan gebruiken.



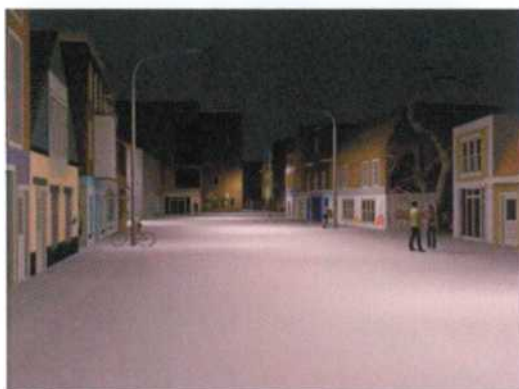
⁴ Bron: Sociale veiligheid fietspad Randweg Dordrecht - Eindrapportage oplossingsrichtingen sociale veiligheid, zie bijlage 3

4.2.2

Mag het licht uit?⁵

augustus 2009, door Rijksuniversiteit Groningen

Een onderzoek/ masterscriptie naar de invloed van licht in de openbare ruimte op het gevoel van veiligheid in verschillende omstandigheden. Gemeente Heerenveen had de behoefte de relatie tussen licht en sociale veiligheid beter te definiëren. Het onderzoek bestond uit een literatuurstudie en interviews met bewoners. Factoren die hierbij zijn meegenomen, zijn de aanwezigheid van neutrale anderen, verloedering en persoonlijke kenmerken.



Het verbeteren van straatverlichting is, naast politie-inzet en cameratoezicht, een derde maatregel waarmee vaak getracht wordt criminaliteit en onveiligheidsgevoelens terug te dringen. Een aantal conclusies uit dit onderzoek zijn in overeenstemming met conclusies uit voorgaand onderzoek. Zo is ook in voorgaand onderzoek gevonden dat licht een positieve invloed heeft op veiligheidsgevoelens, dat mannen een hoger veiligheidsgevoel hebben dan vrouwen, en dat persoonlijkheid het veiligheidsgevoel beïnvloedt. Ook heeft dit onderzoek een aantal conclusies die tegenstrijdig zijn met bevindingen uit voorgaand onderzoek. Helaas wordt niet verteld waarom dit tegenstrijdig is. In dit onderzoek zijn de effecten van de aanwezigheid van anderen, verloedering, leeftijd, etniciteit, sociale activiteit, en slachtofferschap op veiligheidsgevoelens niet groot genoeg om hiervoor een bewijs te kunnen geven, terwijl dit in ander onderzoek wel het geval is. Aan de hand van dit onderzoek kan worden geconcludeerd dat licht erg belangrijk is voor het gevoel van veiligheid.

4.2.3

Essex lights out project extends⁶

juli 2008, door Essex County Council, United Kingdom

Vanwege de wens kosten te besparen op de openbare verlichting is in Essex een onderzoek gedaan naar het effect van het uitschakelen van de openbare verlichting in een voorstad op criminaliteit. De verlichting is tussen 0:00 en 5:30 uur uitgeschakeld.

De criminaliteit is gemonitord in een periode van een jaar waarin de verlichting heel de nacht brandde (april 2006 tot mei 2007). In de daarop volgende periode van een jaar is de verlichting uitgeschakeld (april 2007 tot mei 2008) en wederom de criminaliteit gemonitord. De politie meldt dat bij vergelijking van deze perioden is gebleken dat in de voorstad Saffron Walden de nachtelijke criminaliteit bijna is gehalveerd en in de voorstad Dunmow met een derde is afgenomen.

⁵ Bron: Mag het licht uit? – Een onderzoek naar de invloed van licht in de openbare ruimte op het gevoel van veiligheid in verschillende omstandigheden, zie bijlage 4

⁶ Bron: Essex lights out project extends, zie bijlage 5

4.2.4

Onveiligheidsbeleving meten: spelregels voor de praktijk⁷

oktober 2006, door Gabry Vanderveen Universiteit Leiden

Onveiligheidsbeleving is een paraplu-begrip en bestaat uit meerdere aspecten. Hoewel politici en beleidsmakers graag de onveiligheidsbeleving uitdrukken in één enkel percentage, zoals het percentage mensen dat zich 's avonds onveilig voelt op straat, doet dit geen recht aan de complexiteit van het fenomeen. Met een enkel percentage, vaak gebaseerd op slechts één vraag, krijgen we nauwelijks inzicht in de onderliggende mechanismen, processen en beïnvloedende factoren van onveiligheidsbeleving. Zo'n percentage fungeert meer als politiek symbool dan als uitdrukking van een onderliggend construct, wat ook duidelijk blijkt uit de (historische) ontwikkeling van de betekenis en de meting van onveiligheidsbeleving.

Objectief en subjectief zijn niet twee kanten van dezelfde medaille. Zo ook bij onveiligheidsbeleving. Het is een illusie te denken dat wanneer de objectieve veiligheid verbetert (lees: de criminaliteit afneemt) de subjectieve veiligheid ook verbetert.

4.3

Rapporten en beleid

4.3.1

Het verlichten van Fietspaden t.b.v. sociale veiligheid⁸

augustus 2010, door provincie Utrecht

Hierin zijn hoofd fietsroutes, utilitaire fietsroutes en recreatieve fietsroutes genoemd. De hoofd fietsroute wordt altijd verlicht. Bij utilitaire en recreatieve fietsroutes wordt afgewogen op basis van het aantal (brom) fietsers en of het aanliggend of vrij liggend is, of verlicht wordt of niet. Verderop in het rapport wordt dit tegengesproken en gemeld dat recreatieve fietsroutes niet worden verlicht.

Provincie Utrecht verstaat onder sociale veiligheid "de bescherming of het zich beschermd voelen tegen gevaar dat veroorzaakt wordt door of dreigt van de kant van menselijk handelen in de openbare ruimte".

Hier wordt genoemd dat openbare verlichting alleen niet voldoende is om sociale veiligheid te realiseren. Voor het meten van sociale veiligheid is geen directe maatstaf. Ze stellen de mate van veiligheid vast aan de hand van drie vragen. Is het fietspad aanliggend of vrij liggend? Is de omgeving open of bosrijk? Hebben zich er incidenten voorgedaan? Hiervoor is de volgende matrix opgesteld, gebaseerd op de mogelijkheid van sociale controle.

	Aanliggend fietspad	Vrij liggend fietspad
Open omgeving	Gemiddeld	Gemiddeld
Bosrijke omgeving	Gemiddeld	Laag
Incident plaatsgevonden	Extreem laag	Extreem laag

Tabel 1: mate van sociale veiligheid

⁷ Bron: Onveiligheidsbeleving meten: spelregels voor de praktijk universiteit Leiden, Vanderveen, G.N.G. (2006), zie bijlage 1

⁸ Bron: Het verlichten van Fietspaden t.b.v. sociale veiligheid, zie bijlage 6

Aantal fietsers	1-richting >1.500	2-richting >2.000	1-richting >1.200	2-richting >1.600	1-richting >900	2-richting >1.200	
Sociale veiligheid							
Goed	Ver- lichten	Ver- lichten					
Gemiddeld	Ver- lichten	Ver- lichten	Ver- lichten	Ver- lichten			
Laag	Ver- lichten	Ver- lichten	Ver- lichten	Ver- lichten	Ver- lichten	Ver- lichten	
Extreem laag	Ver- lichten	Ver- lichten	Ver- lichten	Ver- lichten	Ver- lichten	Ver- lichten	Altijd ver- lichten

Tabel 2: intensiteit per etmaal

Het aantal (brom)fietsers wordt gemeten per etmaal. Terwijl de verlichting alleen in de avond en nacht brandt.

Verlichting laat men alleen branden wanneer dit nodig is: begin van de ochtend en avond (bijvoorbeeld tussen 06:00-09:00 en tussen 17:00 en 21:00 uur). Op uitgaansroutes adviseren zij dimbare verlichting die brandt als er fietsverkeer aanwezig is.

Ze maken gebruik van een prioriteitenlijst op basis van volgende criteria:

- functie van het fietspad (hoofd fietsroute, recreatief fietspad of utilitair fietspad),
- vrij of aanliggend fietspad,
- open of bosrijke omgeving,
- de mate van sociale veiligheid en
- de intensiteit van het fietsverkeer.

4.3.2

Waarom brandt het licht hier? Openbare verlichting op provinciale wegen in Noord-Holland⁹

augustus 2005, provincie Noord-Holland

Deze nota vervult de behoefte aan een algemene richtlijn voor het toepassen van openbare verlichting op provinciale wegen. Als uitgangspunt wordt gesteld dat voor het bieden van sociale veiligheid de openbare verlichting het mogelijk moet maken tegemoetkomende personen op enige afstand te signaleren en in zeker mate herkennen. Hierbij moet ook kleurherkenning mogelijk zijn. Door het verlichten van fietspaden moeten zich hierop afspelende gebeurtenissen zichtbaar worden voor andere weggebruikers en of omwonenden. Het betreft hier de mogelijkheid van sociale controle. Als deze sociale controle niet plaatsvindt, neemt de verlichting slechts gevoelens van onveiligheid weg en draagt hij niet daadwerkelijk bij aan een grotere sociale veiligheid.

Hier worden zoals bij de provincie Utrecht de volgende criteria gebruikt. Aanliggende en vrijliggende fietspaden verlichten bij 2-richting indien bereden door meer dan 1.500 fietsers per etmaal en bij 1-richting indien bereden door meer dan 2.000 fietsers per etmaal. Provincie Noord-Holland stelt dat recreatieve fietspaden niet worden verlicht.

⁹ Bron: Waarom brandt het licht hier? - Openbare verlichting op provinciale wegen in Noord-Holland, zie bijlage 7

4.4

Artikelen

4.4.1

Vragen over verwijderen van lichtmasten naast fietspaden¹⁰ december 2012, door gemeente Leeuwarden

De D66 Leeuwarden-fractie stelt diverse vragen over het verwijderen van lichtmasten naast fietspaden. Het College van burgemeester en wethouders vindt niet dat het verwijderen van lichtmasten naast recreatieve fietspaden kan leiden tot sociaal onveilige plekken. Sociale veiligheid is afhankelijk van de overzichtelijkheid van een gebied en de aanwezige mensen in dat gebied. Verlichting verhoogt de overzichtelijkheid maar sociale controle verhoogt werkelijk de veiligheid.



4.4.2

Sociale veiligheid - via ontwerp, inrichting en beheer¹¹ april 2013, door Stichting Veilig Ontwerp en Beheer, in Stadswerk

Stichting veilig ontwerp en beheer is een stichting die bestaat uit professionals om kennis te delen. Of dit artikel gebaseerd is op onderzoek staat niet vermeld. De stichting moet gezien worden als een kennisbank. Ook deze stichting spreekt over zichtbaarheid, toegankelijkheid, eenduidigheid en aantrekkelijkheid. Wat zij toevoegen bij zichtbaarheid is dat men de locatie moeten kunnen overzien en het gevoel hebben dat andere aanwezigen hen kunnen zien. Zien en gezien worden. Dit gaat verder. Het betekent ook horen en gehoord worden en kennen en gekend worden. Dit betekent dat er voldoende mensen aanwezig moeten zijn om te kunnen zien en horen en dat een bepaalde kleinschaligheid nodig is om de omgeving en de mensen daarin te kennen en gekend te worden. De kleinschaligheid is niet aanwezig op provinciale (brom)fietspaden.

Schijnveiligheid moet worden voorkomen. Bijvoorbeeld verlichting kan het idee geven dat het er veilig is, maar verlichting geeft alleen veiligheid wanneer dit gecombineerd wordt met een vorm van toezicht die te hulp schiet als er iets gebeurt. Dit geldt ook voor camera's.

¹⁰ Bron: Vragen over verwijderen van lichtmasten naast fietspaden, zie bijlage 8

¹¹ Bron: Sociale veiligheid - via ontwerp, inrichting en beheer, zie bijlage 9

4.4.3

Sociale veiligheid verbeteren met verlichting¹²

februari 2013, door Centrum voor Criminaliteitspreventie Veiligheid en omgevingspsycholoog.nl

Centrum voor Criminaliteitspreventie Veiligheid heeft voor dit artikel samengewerkt met omgevingspsycholoog.nl. In dit artikel stellen zij het volgende. Sociale veiligheid bestaat uit een objectief en een subjectief onderdeel. In subjectieve zin gaat het om de veiligheidsbeleving. Het gaat hier over een gevoel; hoe beleeft men een situatie. Dit gevoel staat los van daadwerkelijke (on)veiligheid. Door verlichting kunnen mensen zich veiliger voelen. Een evaluatieonderzoek naar de daadwerkelijke effecten van bovenstaande ontbreekt helaas. Hierdoor is het erg belangrijk dat verlichting zorgvuldig wordt toegepast om sociale veiligheid te verbeteren.

4.4.4

Lighting of cycle paths¹³

maart 2012, door Sustrans, United Kingdom

Sustrans is een belangenvereniging in Engeland die op komt voor mensen die te voet, per fiets of openbaar vervoer reizen. Zij denken als volgt over verlichting van fietspaden.



De voordelen van verlichting zijn:

- oriëntatie en navigatie,
- identificatie van anderen,
- detecteren van potentieel gevaar en ontmoedigen van criminaliteit en
- vergroten van het gevoel van persoonlijke veiligheid.

Wat moet worden meegenomen bij de overwegingen voordat verlichting wordt aangebracht, zijn de volgende punten:

- consistentie van de verlichting langs de route,
- hoeveelheid verkeersbewegingen in de avond en nacht,
- gebruik van sensoren die beweging detecteren,
- aanwezigheid van obstructies die verlicht moeten worden,
- aanwezigheid van onverwachte bochten, diepe dalen en kruisingen,
- aanwezigheid van alternatieve verlichte routes.

¹² Bron: Sociale veiligheid verbeteren met verlichting, zie bijlage 10

¹³ Bron: Lighting of cycle paths, zie bijlage 11

4.4.5

Actieve wegmarkering¹⁴

..., door provincie Noord-Holland, in [inst]Allicht

Provincie Noord-Holland maakt gebruik van actieve wegmarkering. Deze actieve wegmarkering is bedoeld om het verloop van de weg goed zichtbaar te maken. Het is als alternatief voor openbare verlichting bruikbaar op locaties waar verkeersveiligheid belangrijk is. Het is geen alternatief voor openbare verlichting op locaties waar als de weg een functie heeft waarbij sociale veiligheid het belangrijkste is.



Zij stellen licht = veiligheid. Voorwaarde is dat er meer dan 2.000 fietsers per etmaal moeten passeren. Je moet zichtbaar zijn voor andere weggebruikers als je alleen fietst zodat zij je kunnen helpen. Een lantaarnpaal helpt je dan niet. De provincie heeft een oproep gedaan om samen te fietsen en niet meer alleen. Na deze oproep daalde het aantal incidenten.

¹⁴ Bron: Actieve wegmarkering, zie bijlage 12

5 Conclusie

Uit de verkennende literatuurstudie blijkt dat het aanbrengen van openbare verlichting langs (brom)fietspaden de sociale veiligheid niet verhoogd. Het brengt enkel schijnveiligheid (zie paragraaf 4.1.1, 4.1.2, 4.2.3, 4.4.1, 4.4.2, 4.4.3 en 4.4.4). Het wel of niet plaatsen van openbare verlichting langs provinciale (brom)fietspaden moet zorgvuldig worden afgewogen. Voor deze afweging moeten criteria worden vastgesteld. Hiervoor kan dit rapport als input dienen.

In de richtlijnen (zie paragraaf 4.1.1) staat vermeld dat sociale veiligheid zelden gebaat is bij verlichting buiten de bebouwde kom. Wil sociale veiligheid met verlichting worden vergroot dan moet er voldoende toezicht mogelijk zijn. Dat betekent dat op een fietspad zoveel mensen aanwezig zijn dat dit mogelijk is. Dat is in het buitengebied zelden het geval. Geadviseerd wordt om fietspaden in natuurgebieden, recreatieve verbindingen of fietspaden die weinig worden gebruikt niet te verlichten. Creëer nooit schijnveiligheid met verlichting en stimuleer het gebruik van de sociaal veilige routes.

Het Politiekeurmerk (zie paragraaf 4.1.2) wordt ook gezien als richtlijn. Dit keurmerk adviseert alleen de veilige routes te voorzien van openbare verlichting. Het verlichten van minder veilige routes levert schijnveiligheid op. Onder een veilige route verstaan zij een route waarop toezicht vanuit woningen aanwezig is. Bij minder veilige routes is dit toezicht er niet. Ook het Politiekeurmerk adviseert schijnveiligheid te voorkomen.

Aan de hand van dit onderzoek van de Rijksuniversiteit Groningen (zie paragraaf 4.2.2) kan worden geconcludeerd dat licht erg belangrijk is voor het gevoel van veiligheid. Let wel: het gevoel van veiligheid. Daadwerkelijke veiligheid wordt niet geconcludeerd. Onderzoek in Engeland (zie paragraaf 4.2.3) laat zien dat in bebouwde omgeving verlichting een positieve invloed heeft op de afname van criminaliteit, echter wordt niets vermeld over de relatie of het effect op de sociale veiligheid.

Uit een onderzoek van de Universiteit Leiden (zie paragraaf 4.2.4) volgt politici en beleidsmakers graag de onveiligheidsbeleving uitdrukken in één enkel percentage, dit doet geen recht aan de complexiteit van het fenomeen. Met een enkel percentage, vaak gebaseerd op slechts één vraag, krijgen we nauwelijks inzicht in de onderliggende mechanismen, processen en beïnvloedende factoren van onveiligheidsbeleving. Zo'n percentage fungeert meer als politiek symbool dan als uitdrukking van een onderliggend construct.

Het is een illusie te denken dat wanneer de objectieve veiligheid verbetert (lees: de criminaliteit afneemt) de subjectieve veiligheid ook verbetert.

In rapporten en beleidsstukken (zie paragraaf 4.3.1 en 4.3.2) van verschillende overheden wordt gesteld dat verlichting alleen geen sociale veiligheid brengt. Als toch wordt overgegaan op het aanbrengen van openbare verlichting op fietspaden dan wordt geëist dat per locatie dit goed moet worden afgewogen aan de hand van verschillende criteria.

Artikelen (zie paragraaf 4.4.1, 4.4.2, 4.4.3 en 4.4.4) noemen veiligheid en schijnveiligheid. Verlichting brengt alleen veiligheid als deze wordt gecombineerd met een vorm van toezicht en een actie indien zich iets voor doet. Alvorens verlichting toe te passen moet elke situatie zorgvuldig bekeken worden waarna moet worden overwogen of verlichting wel de oplossing brengt die men voor ogen heeft. Criteria ter overweging worden in alle artikelen genoemd. Actieve wegmarkering wordt niet gezien als oplossing ter verhoging van de sociale veiligheid.

Sociale veiligheid bestaat uit een objectief en een subjectief deel (zie paragraaf 2.3.2). Het objectieve deel bestaat uit feitelijk optredende criminaliteit en overlast. Het subjectieve deel bestaat uit perceptie van criminaliteit en overlast. In subjectieve zin gaat het om de veiligheidsbeleving. Het gaat hier over een gevoel. Dit gevoel staat los van daadwerkelijke (on)veiligheid. Door de lage snelheid die fietsers hebben is verkeersveiligheid enkel een issue op kruisingsvlakken. Echter de kruisingsvlakken die een gevaar opleveren maken deel uit van de rijbaan en daarom wordt dit niet meegenomen in deze conclusie.

1 Meten veiligheidsgevoel universiteit Leiden

Onveiligheidsbeleving meten: spelregels voor de praktijk

Door Gabry Vanderveen; G.M.G. Vanderveen is werkzaam bij de Afdeling Criminologie & Penologie van de Universiteit Leiden, 01 oktober 2006

Onveiligheid is niet voetbal, en de beleving daarvan ook. Iedereen heeft er verstand van. Het lijkt ook zo simpel. We vragen mensen gewoon jaar in, jaar uit hoe veilig (of onveilig) ze zich voelen wanneer ze 's avonds alleen over straat lopen. Het percentage mensen dat zich onveilig voelt, verandert met de tijd. Wanneer dit percentage lager is, wordt dat toegeschreven aan het gevoerde beleid (zoals preventief fouilleren, camerabewaking, aanpakken van overlastgevende jongeren).

Het lijkt misschien of het meten van onveiligheidsbeleving simpel is, maar dat is het niet. Met andere woorden: hoewel iedereen zich onveilig kan voelen, heeft niet iedereen er verstand van. Het zo min als iedereen een *Maadonna* of een *Crujff* kan zijn. Nu durf ik niet te beweren dat ik de *Crujff* ben van de onveiligheidsbeleving, maar ik zou graag een aantal spelregels willen voorleggen. Deze spelregels zijn gebaseerd op onderzoek naar de conceptualisering ('wat is het') en operationalisering ('hoe meet je het') van het concept onveiligheidsbeleving, vaak aangeduid met *fear of crime* (zie Vanderveen 2006). Dit onderzoek behandelt uitgebreid de problemen die er zijn met de huidige meting van onveiligheidsbeleving. Uit evaluatie van de vele studies die gedaan zijn op dit gebied en uit secundaire analyses van enkele representatieve databestanden blijkt dat de meting van onveiligheidsbeleving verbetering behoeft. In Vanderveen (2006) worden veel voorbeelden gegeven van hoe het niet moet en wordt beschreven waarom niet. Ook wordt ingegaan op de vraag hoe het dan wel moet, wat heeft geleid tot bijvoorbeeld de spelregels die in dit stuk gepresenteerd worden. Deze spelregels kunnen leiden tot vruchtbaarder onderzoek en geven de mogelijkheid criminaliteits- en veiligheidsbeleid te baseren op gefundeerde argumenten in plaats van op persoonlijke voorkeuren.

Spelregel 1: de onveiligheidsbeleving bestaat niet

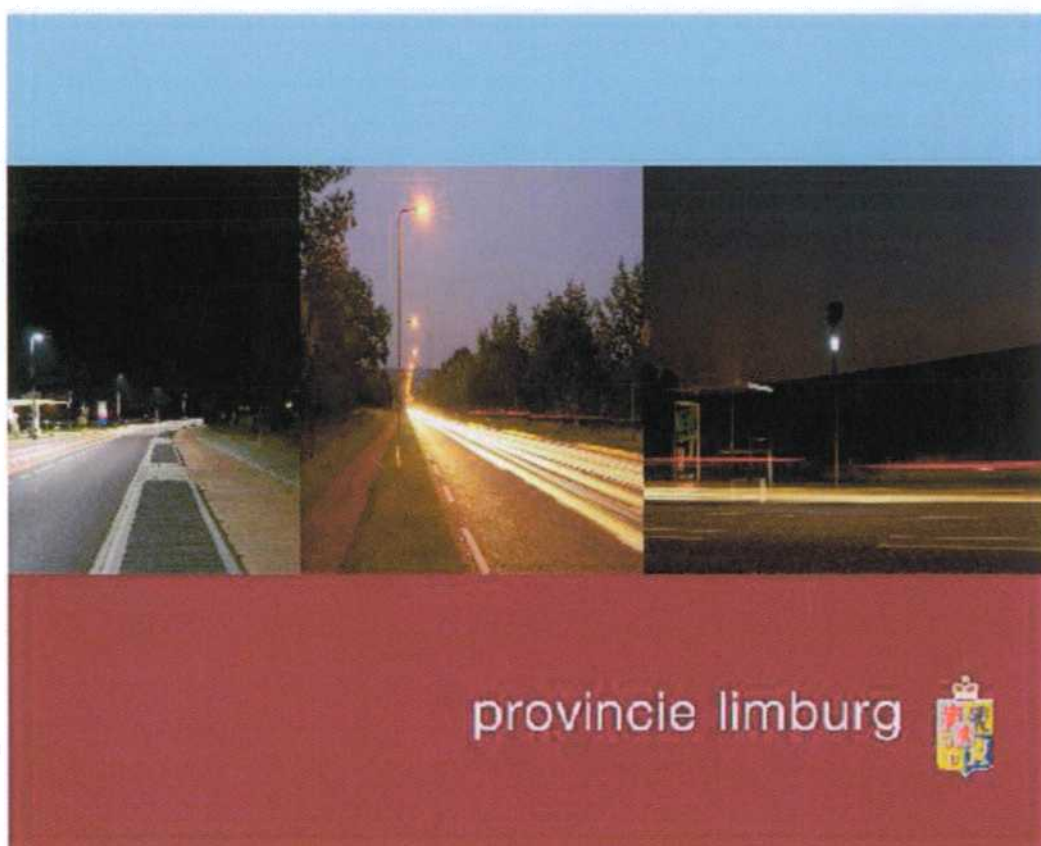
Onveiligheidsbeleving is een paraplu-begrip en bestaat uit meerdere aspecten. Hoewel politici en beleidsmakers graag de onveiligheidsbeleving uitdrukken in één enkel percentage, zoals het percentage mensen dat zich 's avonds onveilig voelt op straat, doet dit geen recht aan de complexiteit van het fenomeen. Met een enkel percentage, vaak gebaseerd op slechts één vraag, krijgen we nauwelijks inzicht in de onderliggende mechanismen, processen en beïnvloedende factoren van onveiligheidsbeleving.

Omdat onveiligheidsbeleving uit meerdere aspecten bestaat, zijn er ook meerdere meetinstrumenten nodig om onveiligheidsbeleving te kunnen uitdrukken. De bekende parabel over zes blinde mannen die een olifant ontmoeten, kan dit verduidelijken. Ieder van deze blinde mannen betast een ander deel van dezelfde olifant waardoor ze tot geheel andere conclusies komen over hoe een olifant eruitziet en wat een olifant is. De ene man voelt de staart en vindt dat een olifant op een stuk touw lijkt, een andere voelt de poot en is overtuigd dat de olifant als een boomstam is en weer een ander denkt dat de olifant zoals een speer is; hij heeft de slagrand te pakken. Het oor is als een waaijer, de zijkant van het lijf als een muur, de sturf als een slang. De clou is natuurlijk dat ze allemaal gelijk hebben, in ieder geval een beetje. Maar eigenlijk hebben ze ook alle zes ongelijk: de olifant is meer dan de verschillende delen apart en meer dan de verschillende delen samen opgeteld. Zo is het ook met onveiligheidsbeleving. In de meer recente literatuur wordt zowel de multidimensionaliteit en de -interpreteerbaarheid van onveiligheidsbeleving als de complexiteit van het meten van onveiligheidsbeleving ruimschoots onderkend en geïllustreerd (zie bijvoorbeeld Elchardus, De Groof & Smits, 2005; Sutton & Farrall, 2005; De Wree, Vander Beken & Ponsaers, 2006). De conceptuele analyse en de meetinstrumenten waarvan in Vanderveen (2006) verslag wordt gedaan, doen recht aan die multidimensionaliteit en complexiteit.

Analoog aan de blinde mannen en de olifant willen politici, beleidsmakers en onderzoekers onveiligheidsbeleving vatten en uitdrukken, vaak in cijfers. Hiervoor zijn nieuwe meetinstrumenten ontwikkeld, die voortvloeien uit twee verschillende strategieën: de eerste strategie bouwt verder op indicatoren die traditioneel (veel) gebruikt worden. In deze strategie staan de continuering en verbetering van deze indicatoren centraal. De tweede strategie is drastischer en maakt korte metten met de traditionele

Openbare wegverlichting provinciale wegen 2011-2015

Afdeling Provinciale Wegen



3 Sociale veiligheid fietspad Randweg Dordrecht

Sociale veiligheid fietspad Randweg Dordrecht

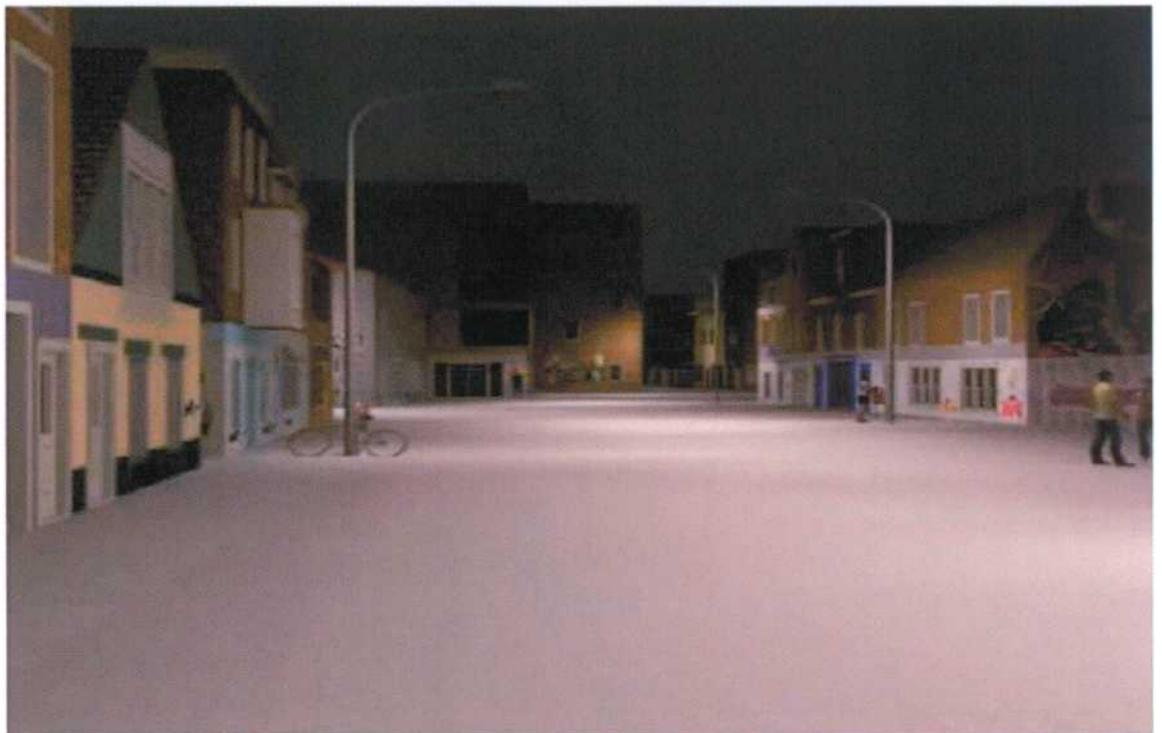
Eindrapportage oplossingsrichtingen sociale veiligheid

Amsterdam, 10 april 2003

Nicole Smits
Tobias Woldendorp

Mag het licht uit?

Een onderzoek naar de invloed van licht in de openbare ruimte op het gevoel van veiligheid in verschillende omstandigheden.



Alies Hoitsma

Rijksuniversiteit Groningen
Masterscriptie Sociologie, Beleid & Consultancy
Studentnummer: 1726463
Begeleider: prof. dr. S.M. Lindenberg
Augustus 2009

Essex lights out project extends

By [This is Essex](#) | Posted: July 30, 2008

A MASS street light switch off experiment is to be rolled out across Essex, driven by another huge hike in power costs.

The move to expand the scheme, which sees street lights turned off between midnight and 5.30am, is buoyed by a police report that crime in the two districts which trialled the scheme has actually fallen.

A review of the temporary scheme announced two years ago which started in Maldon and Uttlesford last year, has revealed it has been a success.

An official report by county highways chief, Cllr Norman Hume, who picked up the controversial scheme from his predecessor Rodney Bass, is set for publication by the end of the month.

Sources unofficially say that since the scheme began electricity costs have rocketed from £27 a kilowatt hour to £86 a kilowatt hour, potentially upping countywide savings to taxpayers on the street lights bill from £1million to £3million a year.

Commenting on the scheme, a police spokesman said: "Essex is a very safe county and recorded crime figures for Dunmow and Saffron Walden between the hours of 11.30pm and 5.30am have borne this out.

"A year on year comparison for April 2006 to May 2007 and April 2007 to May 2008 has shown that night-time crime has almost halved in Saffron Walden and reduced by over a third in Dunmow.

"One of the factors raised by Essex Police following consultation with Essex County Council about the street lighting initiative was the fear of crime which must not be underestimated."

Essex Police is broadly supportive of the street lighting initiative. The spokesman added: "Where there are specific areas of concern in respect of public safety Essex Police will engage in discussions with the council."

There was a bad public reaction when the scheme was announced but the social impact has been monitored by the county council and emergency services during the experiment and Cllr Hume's report is expected to say the turn off has also reduced the county's carbon footprint.

When other urban areas fall in the scope of the scheme there will be a lot of opt outs. Lights will be doused on housing estates, but they will stay on in a mile radius of town centres.

In Chelmsford this is the distance from the Meadows to Chelmsford Prison.

Major roads, critical junctions, accident blackspots and higher crime areas are all treated as exempt from the blackout.

A county spokesman said: "We understand crime has fallen and electricity costs have gone up even more astronomically.

"However we are making no announcements until Cllr Hume's review is agreed with all partners."

Read more: <http://www.essexchronicle.co.uk/Essex-lights-project-extends/story-12634332-detail/story.html#xxx31ExPm3AH>

6 Verlichting van fietspaden sociale t.b.v. veiligheid

2010MME161

Het verlichten van Fietspaden

t.b.v. sociale veiligheid

Auteur: Y. Kroon - van den Berg

Afdeling: Mobiliteit

7 Waarom brandt het licht hier?

PROVINCIE NOORD-HOLLAND

Waarom brandt het licht hier?

*Openbare verlichting op provinciale wegen
in Noord-Holland*



Chloroethanol 2
Purity 21500
5500 J.A. Laboratory
Telephone 651 263 8200

Gemeente Leeuwarden

Search engine no. 379067

Antwoord van burgemeester en wethouders op schriftelijke vragen als bedoeld in artikel 41, eerste lid, van het Reglement van Orde voor de vergaderingen van de raad der gemeente Leeuwarden, ingediend op 10 december 2012, ontvangen op 11 december 2012, door de heer Van Ulzen namens de D66 Leeuwarden-fractie inzake betreffende het verwijderen van lichtmasten in de wijken.

Vragen	Antwoorden
1. Deelt het college de mening van de VVD-fractie dat het (deels) verwijderen van de openbare verlichting in strijd is met de aangegeven prioritering. Zo ja, waarom worden juist daar de lichtmasten verwijderd? Zo niet, waarom niet?	Nee, het college deelt deze mening niet. De verlichting wordt enkel verwijderd langs de recreatieve fiets- en voetpaden, zoals in het vastgestelde beleid is opgenomen. Vanzelfsprekend zorgen wij voor goed verlichte hoofd fietsroutes en verlichting in woonwijken. Maar recreatieve fiets- en voetpaden worden conform het door de raad vastgestelde beleid niet meer verlicht. Er zijn in de nieuwe situatie voldoende alternatieven wel adequaat verlichte routes beschikbaar.
2. Deelt het college de mening van de VVD-fractie dat het verwijderen van lichtmasten naast fietspaden kan leiden tot verkeersgevaarlijke situaties? Zo ja, hoe gaat het college dat voorkomen/herstellen? Zo niet waarom niet.	In het beleidsplan het Donker Belicht wordt een onderscheid gemaakt in verschillende soorten fietspaden. Hoofd fietsroutes zijn essentieel voor het bereiken van bestemmingen per fiets. Recreatieve fiets- en voetpaden zijn voor recreatief gebruik, zoals bijvoorbeeld het maken van een ommetje, het uitlaten van de hond of hardlopen. Het college deelt de mening van de VVD-fractie dat het verwijderen van lichtmasten naast fietspaden van hoofd fietsroutes kan leiden tot gevaarlijke situaties in binnenstedelijk gebied. Daarom wordt ook extra aandacht geschonken aan de verlichting van deze hoofd fietsroutes. Voor recreatieve voet en fietspaden is gekozen om de verlichting weg te halen. In het beleidsplan staat het verwijderen van lichtmasten als volgt beschreven: 'De verwijdering van 1000 lichtmasten: - Bij situaties waar autoverkeer geen interactie heeft met andere (langzame) verkeersstromen wordt de openbare verlichting waar mogelijk verwijderd. - Op recreatieve fiets en voetpaden;'

9 Sociale veiligheid – via ontwerp, inrichting en beheer



Sociale veiligheid via ontwerp, inrichting en beheer



De manier waarop de openbare ruimte en de gebouwde omgeving is vormgegeven, beïnvloedt de veiligheid en de veiligheidsbeleving van mensen. Op goed ontworpen, gebouwde en beheerde plekken is het praktisch onmogelijk om overlast te veroorzaken of delicten te plegen, terwijl andere plekken criminaliteit als het ware uitlokken en daar gelegenheid de dader maakt.

▲ Zichtbaarheid negatief:
beachtige weg met
overhangende boom (in
combinatie met overlopende
verlichtingsarmaturen)
bepalend de zichtbaar-
heid.

Veiligheid is er in vele soorten: brandveiligheid, voedselveiligheid, verkeersveiligheid, ARBO-veiligheid, gezondheidsveiligheid, sociale veiligheid. Over die laatste soort veiligheid hebben we het hier. De openbare ruimte zou immers 'buiten gewoon veilig' moeten zijn. Een omgeving waarin mensen zich vrij van de dreiging van criminaliteit¹ moeten kunnen bewegen - van vandalisme tot geweld en van diefstal tot terrorisme - en waarin mensen zich ook veilig kunnen voelen.²

Veiligheid lijkt vaak werk voor specialisten en experts op het gebied van beveiliging, maar het zijn vaak ontwerpers, inrichters en beheerders die de meeste invloed hebben op veiligheid. Bij de aanpak van sociale veiligheid kan geleerd worden van historische ontwikkelingen in de (volks)gezondheidszorg, brandbestrijding en verkeersveiligheid. Op al deze gebieden zijn het vooral preventieve activiteiten van ontwerpers en beheerders geweest die het grote verschil hebben gemaakt. Zo is de verbetering van de

10 Sociale veiligheid verbeteren met verlichting

SOCIALE VEILIGHEID VERBETEREN MET VERLICHTING

FEBRUARI 20, 2013 | DOOR RANDY ROELOFF | NIEUWS OMGEVINGS PSYCHOLOGIE - PRAKTIJK VOORBEELDEN



Verlichting is vaak een onderdeel van een integrale aanpak van de gebouwde omgeving om sociale veiligheid te beïnvloeden. Vanuit de internationaal geaccepteerde CPTED (Crime Prevention Through Environmental Design) benadering wordt verlichting vooral gezien als technisch middel om meer mogelijkheden te scheppen voor 'natural surveillance'. Dat verlichting ook op zichzelf bij kan dragen aan het verbeteren van de sociale veiligheid is met wisselend resultaat aangetoond. Hoe werkt dat? Lees hieronder meer over de relatie tussen verlichting en sociale veiligheid.

Het begrip sociale veiligheid is een erg breed begrip en wordt dan ook vaak anders gedefinieerd. Bij sociale veiligheid gaat het in ieder geval altijd om bescherming tegen door mensen veroorzaakte bedreigingen en criminaliteit ([Lijnes, Lissen, Woldsema, & van Zwam, 2008](#)). Sociale veiligheid kan zowel in objectieve als in subjectieve zin bekeken worden. In objectieve zin gaat het om allerlei vormen van criminaliteit, overlast en verloedering. In subjectieve zin gaat het om de veiligheidsbeleving. [De veiligheidsbeleving hangt in hoe veilig mensen zich voelen](#), losstaand van de daadwerkelijke (on)veiligheid. Objectieve en subjectieve veiligheid kunnen aan elkaar gerelateerd zijn, maar dat hoeft niet. Dat betekent dat plekken waar weinig vormen van criminaliteit, overlast en verloedering voorkomen soms toch als [ong veilig](#) ervaren worden. Andersom is het natuurlijk ook mogelijk.

De bijdrage van verlichting aan de verbetering van sociale veiligheid met wisselend resultaat aangetoond. Toch is verlichting een belangrijk onderdeel om sociale veiligheid te verbeteren. Zo staan in het Politiekeurmerk Veilig Wonen richtlijnen voor verlichting ten behoeve van een sociaal veilige omgeving. Door goede openbare verlichting voelen bewoners zich veiliger in hun woonomgeving. Verlichting maakt namelijk zicht op de omgeving mogelijk en vermindert criminaliteit. Goede openbare verlichting vermindert verder niet alleen de kans op verkeersongevallen, maar vermindert ook vandalisme, inbraken en diefstallen (bijvoorbeeld van (brom-) fietsen en van & uit auto's) ([Rij CCV, 2013](#)).

Lighting of Cycle Paths

Technical Information Note No. 29

March 2012



Actieve wegmarkering

• door Trea ten Kate

Al sinds 1998 houdt Paul Rutte zich bezig met actieve wegmarkering - kleine lampjes in het wegdek die het verloop van de weg markeren. "Ik ben eigenlijk een beetje de geestelijk vader van de actieve wegmarkering", zegt de gedreven innovatiemanager van de Provincie Noord-Holland lachend.

Foto: Provincie Noord-Holland



Rutte begon zijn carrière in de techniek en was al snel geïnteresseerd in licht in het algemeen en ook in de verlichting in het bijzonder. "Als innovatiemanager van de provincie ben ik een afwisselende partij. In de Provincie Noord-Holland houden we ons bezig met innovaties gericht op levensduurverlenging, kostenbesparing en duurzaamheid. Noord-Holland was de eerste wegtoedeler in West-Europa die zich in 1998 met actieve wegmarkering bezighield."

Internationaal succes

Van de honderden kilometers wegdek in Noord-Holland lopen er veel door bestemde natuurgebieden. "Te veel licht is daar niet wenselijk", zegt Rutte. "Nadat we ons in

1998 oriënteerden op actieve wegmarkering, hebben we in 1999 in de provincie acht systemen geïmplementeerd en geïnstalleerd met led. Dat was nu toen nog amberkleurige led's. Wij waren een onderzoek uit naar de effecten van actieve markering. We schreven er een rapport over en dat werd een internationaal succes." Nadat het rapport werd gepubliceerd en Nederland de eerste richtlijn werd geschreven, werd Rutte in binnen- en buitenland uitgenodigd om presentaties te geven. Hij reisde op uitnodiging naar Spanje, Italië en Engeland, en verschillende landen, waaronder Israël en Noorwegen, kozen ervoor om de Noord-Hollandse richtlijnen, die werden ingegeven door de NSVV, over te nemen.

Weging 1
Weging 2

	Facto- metring	2 x 1 of 1 x 2 richtingen fietspad	traject lengte	% van totale lengte 40260 meter	Verlichting op hoofddrijsaan- buiten de bebouwde kom	Verlichting op fietspad	Tussenberm > dan 3 meter	Begroeiing in tussenberm (bomen en struiken)	Begroeiing binnen 4 meter van fietspad (bomen en struiken)	Op regelmatige intervallen bebouwing	Intensiteit op hoofddrijsbaan	Intensiteit op fietspad	Criminele activiteiten	Discontinuïteit- ten in het fietspad	Betreft het een utilitaire fietsverbinding schoolhul- schoolhul woonwerk	T o t a l	Busverbinding lrt uurintensiteit fietsverkeer overdag + tot omstreeks 23.00 ++ frequentie 1/2 - 1 uur	Geldt er mogelijk een beperking (+) vanwege natuurele- menten (veermulzen hamster)	Hoge aanleg- en exploitatie kosten (+)	Fietspad maakt deel uit van RVWN (+)	Kosten deling bespreek- baar (+)	Valt fietspad onder snelfietsroute (+)						
1					6,0%	15,0%	6,0%	10,0%	10,0%	9,0%	9,0%	15,0%	15,0%	2,0%	3,0%	100,0%												
2											2,50%	6,5%	5,0%	10,0%														
											19.00-23.00	23.00-07.00	08.00-08.30 17.00-19.00	19.00-08.00				werkdag	zaterdag	zondag								
				10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10,000	++	++	++	-	+	+	+	+			
25.1 - 76.3				2x1	2400	4,87%	3	2	3	1	2	4	6	2	6	3	4	4	9	3,150	++	++	++	-	+	+	+	+
9.9 - 10.3				2x1	800	1,83%	3	1	8	8	3	7	2	1	1	1	7	9	4	4,155	-	-	-	+	-	+	+	-
31.2 - 32.5				1x2	1300	2,64%	9	10	2	7	8	7	8	6	10	4	7	9	9	7,280	++	++	++	-		+	+	-
11.000-12.050 15.58 - 16.30				2x1 en 1x2	1440	10,16%	3	1	1	2	3	8	6	6	2	7	7	9	3,710	++	++	++	-	+	+	+	+	
19.3 - 22.6 25.80 - 27.2 26.715 - 33.6				2x1	17570	35,60%	3	1	2	2	7	2	6	2	3	1	7	5	6	3,390	++	++	++	+	+	+	+	+
15.8 - 17.5				1x2	1900	3,86%	1	1	3	1	2	1	8	8	2	1	1	4	9	2,200	++	++	++	-	-	+	+	-
1.45 - 5.7 7.2 - 7.7				1x2	4200	8,53%	4	2	3	4	3	7	5	2	10	2	7	7	9	4,465	+	+	-	-	-	+	+	-
7.7 - 8.6				2x1	1800	3,65%	2	2	5	8	8	3	5	2	2	1	7	8	7	4,465	++	++	++	-	+	+	+	-
0.00 - 4.850				1x2	4650	9,44%	2	1	1	2	1	2	1	1	1	7	6	6	2,425	+	+	+	+	+	-	+	-	
3.06 - 6.60				2x1	5200	10,55%	1	1	7	5	4	4	5	2	6	2	7	1	9	3,985	++	++	++	-	+	-	+	-

Toelichting Multi criteria analyse (MCA) verlichting op fietspaden Feitenrelaas

Het doel van deze MCA is om sociale onveiligheid op fietspaden zo objectief mogelijk te onderbouwen. Sociale onveiligheid is vaak namelijk een persoonlijke beleving en is daardoor moeilijk objectief te onderbouwen. Er is dan sprake van een subjectief gevoel.

Aan de hand van de verkennende literatuurstudie van adviesbureau Lux-Groep zijn in de berekening van de MCA een aantal criteria toegepast.

Deze criteria werden in een provinciale projectgroep nader gewogen. Dat wil zeggen er werd per criterium een percentage toegekend waarbij het totaal 100 procent moest zijn.

Vervolgens werden alle trajecten afzonderlijk gewogen en kon per criterium een rapportcijfer van 1 – 10 gescoord worden.

1 = zeer slecht/niet aanwezig en 10 uitstekend/geheel aanwezig.

De provinciale projectgroep heeft daartoe alle trajecten op locatie onderzocht en gefotografeerd om zich zo een objectief beeld per traject te kunnen vormen.

De eindscore is de som van alle criteria.

De laagste score betekent het meest sociaal onveilige traject.

De hoogste score is volgens de berekening het meest sociaal veilige traject.

Let wel dit is en blijft een theoretische benadering. In praktijk kan dit door de gebruiker anders beoordeeld worden.

Aanpassing toptienlijst irt MCA

Traject N274, nummer 2

Dit traject staat op nummer 2 van de toptien. Hier is echter sprake van een willekeurige nummering in de trajectsamenvatting en geldt er dus geen importantie in deze nummering. Om de volgende redenen is dit traject niet meegenomen in de pilot comfortverlichting:

- De kosten en baten staan bij dit traject niet in verhouding met elkaar. De aanlegkosten bedragen voor een trajectlengte van 350 meter € 99.420,00.
- De gemeten intensiteiten op dit traject zijn dermate laag en staan daardoor ook niet in verhouding met de, ook al lage, intensiteiten op andere trajecten.
- Gesteld kan worden dat dit traject geen onderdeel uitmaakt van een schoolthuisroute

Traject N275, nummer 3 toptien

Het locatieonderzoek op het traject N275 wees uit dat dit traject in het geheel in de verlichting staat, op hoofdrijbaan en op het eenzijdig bereden fietspad. Naar aanleiding hiervan voldoet dit fietspad niet meer aan de door de werkgroep opgestelde toptienlijst en komt dus zodoende niet in aanmerking voor fietspadverlichting.

Voor dit traject zal een afzonderlijk verkeersveiligheidsonderzoek gaan plaatsvinden.

Traject N298 Heerlen, nummer 8

Dit traject is in het geheel niet meegenomen in de MCA. Voormalige gemeente Hoensbroek heeft ten behoeve van het fietsverkeer extra verlichting geplaatst. Dit traject is opgenomen in de toptien, omdat het voorstel van de gemeente Heerlen is om de openbare verlichting van de gehele Randweg N298 in beheer en onderhoud over te dragen naar de provincie.

Tevens valt een groot gedeelte van de Randweg ligt binnen het uitvoeringsgebied van de Buitenring Parkstad Limburg.

Toelichting criteria

Criterium: Verlichting op hoofdrijbaan buiten de bebouwde kom.

Bij toepassing van de huidige openbare straatverlichting, buiten de bebouwde kom, wordt alleen de rijbaan verlicht. Het fietspad wordt hierin niet meegenomen. Dus het fietspad lift niet mee in de verlichting op de hoofdrijbaan.

Wil men een fietspad hierbij betrekken worden de onderlinge lichtmastafstanden korter, dus er zijn meer lichtmasten nodig. Ook zullen de vermogens van de armaturen hoger worden dan nu het geval is, want het te verlichten gebied is groter geworden. Bijkomend gevolg hogere energiekosten. Voor dit criterium geldt een weging van 8 %. (weging 1)

Criterium: Verlichting op fietspad

In het onderzoek is gekeken of er op de door de werkgroep aangewezen trajecten gedeeltelijk fietspadverlichting aanwezig was. Omdat dit een zeer belangrijk criterium betreft is hier een waarde van 15 % aan toegekend. Met als gevolg dat de N275 hier zeer hoog op scoorde, doordat het gehele traject in de fietspadverlichting staat.

Criterium: Tussenberm > dan 3 meter

Tussenbermen die breder zijn dan 3 meter worden als onveilig ervaren. De sociale controle vanaf de hoofdrijbaan ontbreekt. Voor dit criterium geldt een weging van 6 %.

Criterium: Begroeiing in tussenberm (struiken en bomen)

Net als te brede tussenbermen kunnen ook smalle bermen met begroeiing als zeer onveilig ervaren worden. Door de aanwezigheid van begroeiing is er geen sociale controle vanaf de hoofdrijbaan mogelijk. Zichtbaarheid en een open omgeving zijn zeer belangrijk. Begroeiingen bieden kwaadwillenden de mogelijkheid zich hierin of hierachter te verbergen. Voor dit criterium geldt een weging van 10 %.

Criterium: Begroeiing binnen 4 meter van fietspad (bomen en struiken)

Hiermee worden groenvoorzieningen bedoeld die in de buitenbermen inclusief bosomgevingen staan. Buitenbermen zijn het verst afgelegen van de hoofdrijbaan. Er is namelijk geen sprake van een open ruimte, ook hier geldt openheid en zichtbaarheid. Met name struiken dicht langs het fietspad worden als onveilig ervaren. Het politiekeurmerk adviseert om een geleidelijke hoogteovergang van 0.50 meter naar 2.00 meter aan te brengen. Struiken en bomen beperken lichtuitstraling en veroorzaken schaduwwerking. En ook hier geldt kwaadwillenden wordt de mogelijkheid geboden zich te verbergen. Voor dit criterium geldt een weging van 10 %.

Criterium: Op regelmatige intervallen bebouwing

Voor de waarborging van sociale controle is naast frequent toezicht ook bebouwing een zeer belangrijke factor. Aanwezigheid van voldoende mensen om te kunnen zien en horen. Voor dit criterium geldt een weging van 6 %.

Criterium: Intensiteiten op hoofdrijbaan

Ook hier geldt hoe hoger de intensiteit, hoe beter de sociale controle. Aanwezigheid van voldoende mensen om te kunnen zien en horen. Of echter een autoweg langs een fietspad voldoende mogelijk toezicht oplevert moet per locatie beoordeeld worden.

Conform de "Richtlijn Openbare Verlichting 2011" kunnen utilitaire fietspaden in aanmerking komen voor verlichting. Bij tweezijdige fietspaden met een etmaal intensiteit van 1500 (brom)fietsers en bij eenzijdige fietspaden met een etmaal intensiteit van 2000 (brom)fietsers. Onder de voorwaarde dat ook de overige criteria de sociale veiligheid voldoende waarborgen.

Dit criterium is opgesplitst in twee tijdsvensters. Intensiteiten tussen 19.00 - 23.00 en 23.00 - 07.00. Voor dit criterium geldt een maximale weging van 6 %. Beide tijdsvensters zijn afzonderlijk gewaardeerd (weging 2). Hierbij is het eerste tijdsvenster beoordeeld met 2,5 % en het tweede met 6,5 %. De reden is hoe lager de intensiteiten hoe minder sociale controle en daardoor neemt het onveiligheidsgevoel toe.

Criterium: Intensiteiten op fietspaden

Hier geldt ook hoe hoger de fietsintensiteit hoe meer sociale controle er is. Ook dit criterium is opgesplitst in twee tijdsvensters. Intensiteiten tussen 19.00 - 23.00 en 23.00 - 07.00. Voor dit criterium geldt de maximale weging van 15 %. Beide tijdsvensters zijn afzonderlijk gewaardeerd (weging 2). Hierbij is het eerste tijdsvenster beoordeeld met 5 % en het tweede met 10 %. De reden is hoe lager de intensiteiten hoe minder sociale controle en daardoor neemt het onveiligheidsgevoel toe.

Deze gegevens zijn thans nog niet bekend en zullen later in de MCA worden verwerkt. Dit kan enige invloed hebben op de pilotvaststelling.

Criterium: criminele activiteiten

In de meeste gevallen is sociale onveiligheid een subjectief gevoel. Dit kan door allerlei aspecten versterkt kunnen worden. Onderzoek van de universiteit Leiden heeft uitgewezen dat vooral politici, beleidsmedewerkers en enquêtes bijdragen aan een subjectief onveiligheidsgevoel. Het is een persoonlijk gevoel. Zo zijn vrouwen meestal banger dan mannen.

Voor de objectiviteit is het dan ook noodzakelijk om onderzoek te verrichten naar criminele activiteiten in de directe nabijheid van het traject. Bedoeld worden hierbij o.a. vandalisme, openbare dronkenschap, schennis der eerbaarheid, aanranding, verkrachting, gebruik en verkoop verdovende middelen. Voor dit criterium geldt een weging van 15 %.

Criterium: Discontinuïteiten in het fietspad

Dit criterium speelt in mindere mate een rol bij sociale onveiligheid, doch speelt een uitermate grote rol bij verkeersveiligheid. Omdat de werkgroep sociale- en verkeersveiligheid met elkaar vervlochten hebben, is het als criteria toegevoegd en hiervoor geldt een weging van 3 %.

Criterium: betreft het een utilitaire fietsverbinding (school-thuis en woon-werk route).

Voor dit criterium geldt een weging van 3%. Dit is inderdaad geen hoge weging. De toptien trajecten zijn provinciale fietsroutes en allemaal als zodanig aan te duiden.

Openbaar vervoer

Openbaar vervoer is volgens de verkennende literatuurstudie niet als zodanig een vereist criterium. Het zal eerder als een mogelijke oplossing in het geheel kunnen bijdragen. Zij is daarom niet als criterium meegewogen, maar wel in de toelichting per traject aangehaald.

Feitelijke beschrijving toptienlijst

Zoals in de nota staat beschreven heeft de provinciale projectgroep een deskresearch uitgevoerd aan de hand van de door de werkgroep aangeleverde feitenoverzicht. Doch dit overzicht bleek onvoldoende beargumenteerd te zijn om een objectief onderzoek uit te kunnen voeren.

In overleg heeft de werkgroep vervolgens de betreffende toptien gemeenten schriftelijk benaderd, om onderstaande vragen te beantwoorden.

1. Kunt u van het weg-tracé waar deze blackspots zich bevinden de hectometrering aangeven.
2. Kunt u de nog in uw bezit zijnde documenten (zoals brieven van burgers, raadsstukken, kranten artikelen, etc.) die betrekking hebben op deze blackspots aan de Provincie ter inzage geven.
3. Kunt u wellicht nog andere criteria noemen die van belang zijn om in dit onderzoek mee te nemen.

Hieronder volgt een korte feitelijke weergave van het uitgevoerde onderzoek.

Tweezijdig fietspad



Eenzijdig fietspad



N271 Venlo – Velden.

Gemeente Venlo waardeert de sociale veiligheid op het fietspad als hoog.

Het traject Venlo-Velden is gelegen tussen hm 75.1 - 76.3, totale lengte 2400 meter (tweezijdig fietspad).

Etmaalintensiteit (brom)fietsers: 602

Ter onderbouwing zijn bijgevoegd een aantal krantenartikelen over aanrandingen, een uitgevoerde petitie, door 904 personen op naam of anoniem ondertekend.

Als kanttekening zij vermeldt dat volgens de politie een zedenincident heeft plaatsgevonden, op een ander wegvak namelijk Lomm-Velden in plaats van Venlo-Velden. Expliciet werd door de werkgroep aangegeven dat het plaatsen van fietspadverlichting het traject Venlo-Velden betreft. In de MCA is dit incident wel in een score meegewogen.

Tevens werd een ondertekende motie van de gemeenteraad Venlo bijgevoegd gericht aan Provinciale Staten om op de locatie verlichting te plaatsen.

Betreffend traject maakt onderdeel uit van het Regionaal Verbindend Wegennet (RVWN).

Het traject is voorzien van meerdere en goede busverbindingen.

Aangeleverde stukken zijn als bijlage A. bijgevoegd.

N274 Traject Dr. Felsweg – bebouwde kom van Koningsbosch.

Gemeente Echt-Susteren waardeert de sociale veiligheid op dit fietspad als laag.

Het fietspad is gelegen tussen hm 9.9 – 10.3 met een totale lengte van 800 meter (tweezijdig fietspad).

Etmaalintensiteit (brom)fietzers: 117

Een sociaal onveilige onderbouwing ontbreekt.

De adjunct directeur van de basisschool te Koningsbosch kon mededelen dat 25 kinderen afkomstig zijn uit de omgeving Saeffelen (D). Van deze kinderen komen ongeveer 8 kinderen met de fiets vanuit Saeffelen via de N274 naar school.

Volgens de politie hebben zich geen incidenten voorgedaan die van invloed zouden kunnen zijn op de sociale onveiligheid.

Betreffend traject maakt onderdeel uit van het RVWN.

Dit traject valt binnen het beheersplan Natura 2000.

Het traject is niet voorzien van een busverbinding.

Naar aanleiding van de aanvullende vragen geeft gemeente aan dat zij deze nader gaan onderzoeken om vervolgens hierop te reageren. Tot op heden is er geen reactie ontvangen.

N275 Traject Nederweert.

Het betreft het fietspad gelegen tussen 31.2 – 32.5, totale lengte 1300 meter (enkelzijdig fietspad).

Etmaalintensiteit (brom)fietzers: 1605

Uit de overzichtslijst geven zij betreffend fietspad op het gebied van sociale veiligheid geen beoordeling. Wel suggereren zij dat betreffend wegvak als sociaal onveilig ervaren kan worden omdat het gelegen is naast een bedrijventerrein.

Het gehele traject is zowel voorzien van openbare verlichting op de hoofdrijbaan als op het fietspad.

Er zijn geen rapportages overhandigd die de sociale onveiligheid kunnen onderbouwen en tot op heden is er niet op de vragen gereageerd.

Volgens de politie hebben zich geen incidenten voorgedaan die van invloed zouden kunnen zijn op de sociale onveiligheid.

Betreffend traject maakt onderdeel uit van het RVWN.

Het traject is voorzien van meerdere busverbindingen.

Het traject is niet meegenomen in de eindscore, omdat dit traject volledig in de fietspadverlichting staat.

Voor eventuele verkeersonveilige situaties zal desgewenst een afzonderlijk onderzoek opgestart worden.

N276 Traject Echt - St. Joost.

Gemeente Echt-Susteren heeft aangegeven dat zij de vragen nader gaan onderzoeken om vervolgens hierop te reageren. Tot op heden is er geen reactie ontvangen.

In de overzichtslijst duiden zij de sociale veiligheid op het fietspad als gemiddeld.

Zij geven geen duidelijk traject aan, vermoedelijk betreffen het hier fietspaden gelegen tussen hm 19.3–22.6 en 25.60–27.2 en 29.71–33.6, totale lengte 17.570 meter (tweezijdige fietspaden).

Etmaalintensiteit (brom)fietzers: 327

Deze fietspaden zijn opgenomen omdat zij in het Uitvoeringsprogramma Fiets van Beleid Fiets opgesteld door de afdeling mobiliteit, deel uit gaan maken van de snelfietsroute Roermond – Sittard – Venlo.

Volgens de gemeente zijn de sociale onveiligheden te wijten aan dikke bomen en struiken naast de fietspaden. Er zijn geen rapportages overhandigd die de sociale onveiligheid kunnen onderbouwen.

Volgens de politie hebben zich geen incidenten voorgedaan die van invloed zouden kunnen zijn op de sociale onveiligheid.

Betreffend traject maakt onderdeel uit van het RVWN.

Het traject is voorzien van meerdere busverbindingen, inclusief een belbus.

Dit traject valt binnen het beheersplan Nature 2000.

N276 Traject Sittard – Op de Vos.

Betreffend fietspaden zijn gelegen tussen hm 11.00 – 12.55 en 15.580 – 18.495 , totale lengte van 9440 meter (tweezijdig fietspad).

Etmaalintensiteit (brom)fietsers: 756

Gemeente Sittard-Geleen heeft in de lijst geen waardering voor sociale onveiligheid toegekend.

Volgens de gemeente maken vooral studenten gebruik van het fietspad, is er vrijwel geen bebouwing op de route en daardoor geen sociale controle en is er daardoor sprake van een onveiligheidsgevoel.

Er zouden incidenten hebben plaatsgevonden, doch zij beschikken niet over deze informatie. Volgens gemeente zou die informatie wel bij de provincie voorhanden moeten zijn. Navraag binnen de provincie wees uit dat hierover geen informatie voorhanden is.

Volgens de politie hebben zich geen incidenten voorgedaan die van invloed zouden kunnen zijn op de sociale onveiligheid.

Verder geeft gemeente aan dat zij geen antwoord kunnen geven op de gestelde vragen.

Betreffend traject maakt onderdeel uit van het RVWN.

Het traject is voorzien van meerdere busverbindingen, inclusief een belbus.

Conform het gestelde in het Uitvoeringsplan Fiets maakt dit traject eveneens deel uit van de snelfietsroute Roermond – Sittard – Venlo.

N280 Traject Maasbrug – Horn.

Gemeente Leudal heeft aangegeven dat het hier de parallelweg betreft gelegen tussen hm 15.60 – 17.50, totale lengte 1900 meter.

Etmaalintensiteit (brom)fietsers: 263

Zij geven het wegvak geen waardering op het gebied van sociale veiligheid. Vermelden dat de betreffende verbinding geïsoleerd ligt, waardoor de sociale controle ontbreekt. Geven aan dat zij voor de onderbouwing niet beschikken over relevante informatie, zoals geregistreerde incidenten en hopen dat de provincie deze wel voorhanden heeft. Volgens de politie heeft zich inderdaad in 2010 een zedendelict voor gedaan. Bij provincie zijn geen incidenten bekend.

Zij voegen een aantal krantenknipsels bij, met daarbij een schrijven gericht aan het collega van GS met het verzoek om een vervolgonderzoek uit te voeren naar een optimale fietsverbinding met Roermond over de Maasbrug om die in ieder geval te voorzien van fietspadverlichting. Dit traject valt binnen de scope van de projectplan "N280 Wegvak Roermond" en het door de stuurgroep gebiedsontwikkeling midden-Limburg (GOML) opgestelde 'Stimuleringsplan fietsen in Midden-Limburg'.

Betreffend traject maakt onderdeel uit van het RVWN.

Het traject is voorzien van meerdere busverbindingen.

Genoemde stukken zijn als bijlage B bijgevoegd.

N292 Traject Weert – Stramproy.

Gemeente Weert heeft aangegeven dat het hier het fietspad betreft tussen hm 1.45 – 5.7, totale lengte van 4200 meter (enkelzijdig fietspad).

Etmaalintensiteit (brom)fietsers: 1062

In de overzichtslijst scoort het wegvak op sociale veiligheid gemiddeld.

Gemeente gaf aan dat er meldingen van aanrandingen, overvallen en potloodventers zouden zijn, doch dit is verder niet aangetoond. Bij de provincie en politie zijn bovenstaande incidenten niet bekend.

Tot op heden heeft gemeente niet gereageerd met antwoorden op de gestelde vragen.

Betreffend traject maakt onderdeel uit van het RVWN.

Het traject is voorzien van een buurtbus met overdag beperkte vertrektijden. In het weekend geen verbinding tussen Weert - Stramproy.

N298 Traject Hunneçum - Aalbeek.

Gemeente Nuth beoordeelt de sociale veiligheid als gemiddeld.

Het betreft hier het onverlichte gedeelte tussen hm 7.7-8.6, totale lengte 1800 meter (tweezijdig fietspad).

Etmaalintensiteit (brom)fietsers: 265

Zij geven aan dat het fietspad binnen het zichtveld van de hoofdrijbaan valt en dat de groenvoorzieningen worden bijgehouden.

Zij vinden het aantal lichtmasten en de lichtsterkte daarvan te laag.

Er zijn geen feiten aangedragen waarom dit wegvak als sociaal onveilig ervaren wordt.

Volgens de politie hebben zich geen incidenten voorgedaan die van invloed zouden kunnen zijn op de sociale onveiligheid.

Tot op heden is geen antwoord ontvangen op de aanvullende vragen.

Betreffend traject maakt onderdeel uit van het RVWN.

Het traject is voorzien van meerdere busverbindingen.

N572 Traject Pey-Koningsbosch.

Gemeente Echt-Susteren heeft aangegeven dat zij de vragen nader gaan onderzoeken om vervolgens hierop te reageren. Tot op heden is er geen reactie ontvangen.

In de toptienlijst duiden zij de sociale veiligheid op het fietspad aan als laag.

Het bedoelde traject is gelegen tussen 0.00 – 4.65, totale lengte van 4650 meter (enkelzijdig fietspad).

Etmaalintensiteit (brom)fietsers: 135

Het traject is gelegen in een bosomgeving en bij hun is niet bekend of er zich vanuit het oogpunt van sociale onveiligheid incidenten hebben voorgedaan. Volgens de politie hebben zich geen incidenten voorgedaan die van invloed zouden kunnen zijn op de sociale onveiligheid.

Gemeente heeft tot op heden geen antwoorden gegeven op de gestelde vragen.

Dit traject valt binnen het beheersplan Natura 2000.

Betreffend traject maakt geen onderdeel uit van het RVWN.

Het traject is voorzien van een buurt- en belbus.

N590 Traject Berg – Maastricht.

Gemeente Valkenburg aan de Geul beoordeelde het traject op sociale veiligheid als laag.

Het fietspad heeft een lengte van 5200 meter (dubbelzijdig fietspad) en is gelegen tussen hm 3.96-6.60.

Etmaalintensiteit (brom)fietsers: 790

Volgens hun is het fietspad onvoldoende verlicht en vindt er verblinding door auto's plaats. Op het gebied van verkeersonveiligheid hebben zich incidenten voorgedaan, doch op sociale veiligheid wordt dit niet onderbouwd en is dit ook niet gebleken. Volgens de politie hebben zich geen incidenten voorgedaan die van invloed zouden kunnen zijn op de sociale onveiligheid.

Provincie heeft ter verbetering van de verkeersveiligheid belijning op de fietspaden aangebracht, sindsdien is het aantal klachten over verkeersonveiligheid gereduceerd tot nul.

Huidige situatie N590



Tot op heden heeft gemeente niet gereageerd met antwoorden op de gestelde vragen.
Betreffend traject maakt geen onderdeel uit van het RVWN.
Het traject is voorzien van meerdere busverbindingen, met in het weekend een belbus



2015/777

7-1-2015

GRIF

26-3-2015

Provinciale Staten
van Limburg

Provincie Limburg PS

DOCnr.

Ingek. - 7 JAN. 2015

CASnr.

ID.

Cluster WEGB
Faxnummer +31 43 389 96 63
Ons kenmerk 2015/287
Bijlage(n) 1

Behandeld J.P.B. Brune
Doorkiesnummer +31 43 389 77 34
Uw kenmerk
Maastricht 6 januari 2015

VERZONDEN - 7 JAN. 2015

Onderwerp

Versnellingsscenario's verduurzaming openbare verlichting

Geachte Staten,

Hierbij doen wij u een informierend stuk toekomen betreffende drie mogelijke versnellingsscenario's met betrekking tot verduurzaming openbare verlichting langs provinciale wegen.

Wij berichten u dat wij vast houden aan het huidige vervangingsscenario, zijnde scenario 1.

Gedeputeerde Staten van Limburg

voorzitter

secretaris



Informerend stuk in besluitvormingstraject – 1 minuut versie

1. Onderwerp

Versnelde verduurzaming van het provinciale verlichtingsareaal bestaande uit openbare verlichting en verlichte wegwijzers.

2. Inleiding/aanleiding incl. beoogd resultaat

In de Statencommissie RIF heeft gedeputeerde Koppe namens uw College toegezegd financieel inzichtelijk te maken wat de mogelijkheden zijn om bestaande armaturen vroegtijdig te vervangen in het kader van duurzaamheid (toezegging: 1745, RIF 23/05/2014-6).

Ten behoeve van het inzichtelijk maken van de mogelijkheden om bestaande armaturen vroegtijdig te vervangen in het kader van duurzaamheid, zijn in samenwerking met de assetbeheerder (Ziut) van het verlichtingsnetwerk indicatief een drietal scenario's uitgewerkt en de kosten daarvan doorgerekend.

Het eerste scenario betreft de vervanging van de lichtmasten, armaturen en lampen conform het huidige vervangingspatroon met een doorlooptijd van ca. 10-12 jaar.

In het tweede scenario worden in een versnelde vervangingsronde alle armaturen van de grootste energieverbruikers vervangen met een verwachte implementatieperiode van ca. 2 jaar.

Het derde scenario betreft een vervangingsronde waarbij alle armaturen niet zijnde LED-armaturen vervangen worden met een verwachte implementatieperiode ca. 3 jaar.

Uit de doorrekening van de bijbehorende kosten (uitgaven en besparingen) komt naar voren dat binnen de huidige budgetten van de clusters Wegaanleg/Wegbeheer, scenario 1. (het huidige vervangingspatroon) wel past maar voor de beide andere scenario's extra investeringsmiddelen noodzakelijk zijn die op dit moment niet voorhanden zijn.

Vermeldenswaardig is wel dat in scenario 2 uiteindelijk de baten hoger zijn dan de kosten.

College van GS heeft op 6 januari 2015 besloten dat het huidige vervangingsscenario (scenario 1) wordt gecontinueerd.

3. Bevoegdheid

De provincie Limburg heeft als wettelijke taak de instandhouding van het provinciale wegennet met alle hierbij behorende assets. Derhalve behoort ook het provinciale verlichtingsareaal tot de bevoegdheid van de provincie Limburg.

In het project is versnelling verduurzaming openbare verlichting is de provincie Limburg financier en uitvoerder.

4. Risico's

Als risico wordt benoemd het afbreukrisico indien de provincie Limburg de versnelde verduurzaming van de openbare verlichting niet binnen de door haarzelf gestelde termijnen verwezenlijkt.



Informerend stuk in besluitvormingstraject

1. Onderwerp

Versnelde verduurzaming van het provinciale verlichtingsareaal bestaande uit openbare verlichting en verlichte wegwijzers.

2. Inleiding/aanleiding incl. beoogd resultaat

In de Statencommissie RIF heeft gedeputeerde Koppe namens uw College toegezegd financieel inzichtelijk te maken wat de mogelijkheden zijn om bestaande armaturen vroegtijdig te vervangen in het kader van duurzaamheid (toezegging: 1745, RIF 23/05/2014-6).

Ten behoeve van het inzichtelijk maken van de mogelijkheden om bestaande armaturen vroegtijdig te vervangen in het kader van duurzaamheid, zijn in samenwerking met de assetbeheerder (Ziut) van het verlichtingsnetwerk indicatief een drietal scenario's uitgewerkt en de kosten daarvan doorgerekend.

Het eerste scenario betreft de vervanging van de lichtmasten, armaturen en lampen conform het huidige vervangingspatroon met een doorlooptijd van ca. 10-12 jaar.

In het tweede scenario worden in een versnelde vervangingsronde alle armaturen van de grootste energieverlinders, de SOX-66 en SOX-90-armaturen (samen ca. 2900 stuks) vervangen door LED-armaturen en gelijktijdig ook de dragers (= lichtmasten, maar alleen de exemplaren ouder dan 40 jaar, in dit geval ca. 330 lichtmasten) vervangen met een verwachte implementatieperiode van ca. 2 jaar.

Het derde scenario betreft een vervangingsronde waarbij alle armaturen niet zijnde LED-armaturen vervangen worden (ca 7200 stuks) en gelijktijdig de dragers (=lichtmasten, maar alleen de exemplaren ouder dan 40 jaar, in dit geval ca. 660 lichtmasten) vervangen met een verwachte implementatieperiode ca. 3 jaar.

Uit de doorrekening van de bijbehorende kosten (uitgaven en besparingen) komt naar voren dat binnen de huidige budgetten van de clusters Wegaanleg/Wegbeheer, scenario 1. (het huidige vervangingspatroon) wel past maar voor de beide andere scenario's extra investeringsmiddelen noodzakelijk zijn die op dit moment niet voorhanden zijn.

Vermeldenswaardig is wel dat in scenario 2 uiteindelijk de baten hoger zijn dan de kosten.

College van GS heeft op 6 januari 2015 besloten dat het huidige vervangingsscenario (scenario 1) wordt gecontinueerd

3. Bevoegdheid

De provincie Limburg heeft als wettelijke taak de instandhouding van het provinciale wegennet met alle hierbij behorende assets. Derhalve behoort ook het provinciale verlichtingsareaal tot de bevoegdheid van de provincie Limburg.

In een eventueel project ter versnelling van verduurzaming openbare verlichting is de provincie Limburg financier en uitvoerder.

4. Risico's

Niet van toepassing.

5. Toelichting / onderbouwing

Verduurzaming van de openbare verlichting kan worden bewerkstelligd door armaturen (en dus lampen) met een hoog energieverbruik te vervangen door lampen met een lager energieverbruik (zgn. LED's). Daarnaast speelt het een grote rol dat de nieuwe lampen dimbaar zijn dat wil zeggen dat men lichtsterktes afhankelijk van tijdsintervallen kan reguleren (van 22.00 uur tot 6.00 uur lagere lichtsterkte), hetgeen ook een aanzienlijke energiebesparing oplevert. Andere duurzame factoren bij het gebruik van LED's zijn het lagere uitvalpercentage, de langere economische levensduur van de armaturen en de langere servicelevensduur van de lampen.

- Aantallen

Het verlichtingsareaal van de provincie Limburg bestaat uit lichtmasten ten behoeve van de verkeersveiligheid op provinciale wegen én verlichtingsarmaturen in verlichte wegwijzers.

In aantallen heeft de provincie Limburg in totaal ca. 9300 armaturen (geplaatst op lichtmasten of in combinatie geplaatst op bewegwijzeringsmasten of verkeersregelininstallaties).

Van deze ca. 9300 armaturen zijn reeds ca. 2100 armaturen uitgevoerd in LED, resteren dus ca. 7200 nog te verduurzamen armaturen.

Daarnaast zijn er bij de bewegwijzeringsobjecten nog ca. 800 lichtwegwijzers, van een totaalbestand van ca. 1600 lichtwegwijzers, die met TL-verlichting worden verlicht en die verduurzaamd moeten worden.

Op dit moment heeft de provincie Limburg ca. 7100 stuks lantaarnpalen (/masten). Dit getal correspondeert niet met de aantallen armaturen vanwege plaatsing in combinatie, plaatsing op lichtmasten maar ook op verkeersregelininstallatie-palen én bewegwijzeringspalen.

Opgemerkt moet worden dat genoemde getallen een indicatie zijn die tijdsafhankelijk zijn (aantallen zijn onderhevig aan het uitvoeren van civieltechnische projecten waarbij lichtmasten worden verwijderd, vervangen of bijgeplaatst, schadegevallen waarbij nieuwe armaturen worden geplaatst e.d.).

De Provincie Limburg heeft als beleid alle nieuw te plaatsen armaturen danwel armaturen die aan vervanging toe zijn uit te voeren als LED-armaturen. Deze armaturen kenmerken zich t.o.v. de traditionele armaturen dat zij energiezuiniger zijn, de armaturen een langere levensduur kennen, de lampen een langere servicelevensduur hebben en het uitvalpercentage lager ligt dan de traditionele armaturen/lampen.

De Provincie Limburg beschikt over de volgende budgetten ten behoeve van haar verlichtingsareaal:
Openbare verlichting 2015 (lichtmasten ten behoeve van verkeersveiligheid):

1.	Vervangingsinvesteringen:	€ 225.000,--
2.	Exploitatiebudgetten:	
-	Stroomkosten	€ 300.000,--
-	Incidentele vervangingen	€ 10.000,--
-	Onderhoudscontract	€ 460.000,--

Bewegwijzering 2015:

1.	Vervangingsinvesteringen bewegwijzering	€ 175.000,--
2.	Exploitatiebudgetten:	
-	Stroomkosten/onderhoud	€ 45.000,--
-	Vervanging LED-verlichting	€ 10.000,--

De besparing ten opzichte van energieverbruik, en dus terugdringing van CO₂-uitstoot en NO_x/SO₂-uitstoot is het grootste bij de vervanging van zogenaamde SOX-66- en SOX-90-armaturen omdat deze armaturen het hoogste energieverbruik hebben en omdat deze armaturen niet dimbaar zijn.

Het verlichtingsareaal van de provincie Limburg ten aanzien van deze grootste "energieverslinders" bestaat uit:

- 1100 stuks uitgevoerd met SOX-66 armaturen
- 1800 stuks uitgevoerd met SOX-90 armaturen

- Scenario's verduurzaming Openbare verlichting

Door de assetbeheerder (Ziut) van het verlichtingsnetwerk zijn een drietal scenario's bekeken:

Scenario 1. Vervanging van de lichtmasten, armaturen en lampen conform het huidige vervangingspatroon;

Doorlooptijd 10-12 jaar.

Scenario 2. In een vervangingsronde worden alle armaturen van de grootste energieverlinders, de SOX-66 en SOX-90-armaturen (samen ca. 2900 stuks) vervangen door LED-armaturen en gelijktijdig ook de dragers (= lichtmasten, maar alleen de exemplaren ouder dan 40 jaar, in dit geval ca. 330 lichtmasten) vervangen.

Verwachte implementatieperiode ca. 2 jaar.

Scenario 3. In een vervangingsronde worden ALLE armaturen niet zijnde LED-armaturen vervangen (ca 7200 stuks) en gelijktijdig de dragers (=lichtmasten, maar alleen de exemplaren ouder dan 40 jaar, in dit geval ca. 660 lichtmasten) vervangen.

Verwachte implementatieperiode ca. 3 jaar.

Per scenario is de geschatte (versnelde) investering berekend met daarnaast de besparing op energie en onderhoudskosten per jaar.

Voor de kosten die gepaard gaan met het vervangen van een armatuur door LED-armatuur en het vervangen lichtmast door nieuwe lichtmast is gerekend met € 750,-- (all-inclusive), respectievelijk € 1100,-- (all-inclusive).

Resultaten berekeningen:

Ad 1. Continuering van het huidige beleid wil zeggen dat binnen de huidige budgetten de verlichtingsopgave kan worden uitgevoerd binnen ca. 10-12 jaar. Bij het huidige beleid is binnen ca. 10-12 jaar het gehele areaal in LED-armaturen uitgevoerd met de huidige middelen.

Concluderend kan gesteld worden dat scenario 1. de reguliere vervanging betreft, met een looptijd van ca. 10-12 jaar, waarvoor geen versnelde investeringen nodig zijn en welk binnen de huidige budgetten van de clusters Wegbeheer/Wegaanleg kan worden uitgevoerd.

Ad 2. In een versnelde vervangingsronde vervangen van alle SOX-66- en SOX90-armaturen (tezamen op dit moment ca. 2900 stuks) door LED-armaturen.

Bij het vervangen van alle 2900 armaturen levert dit een besparing op energiekosten op van € 43.000,- (besparing van 22%) en een besparing op onderhoudskosten op van € 75.000,-. De besparing op CO₂-uitstoot bedraagt 340 ton/jaar.

Dit behelst een besparing op energiekosten van € 14,83 per vervangen armatuur.
De behelst een besparing op onderhoudskosten van € 25,86 per vervangen armatuur.
Dit behelst een besparing op CO₂-uitstoot van 117 kg CO₂/jaar/armatuur.

Om deze versnelde saneringslag te kunnen realiseren is een investering nodig van ca. € 1,4 mln. voor de komende ca. 2 jaar:

Vervangen armaturen	€ 1.200.000,- (1600 arm. * € 750,-)
Vervangen verouderde lichtmasten	€ 242.000,- (220 lm. * € 1100,-)
Totale versnelde investering komende 2 jaar:	€ 1.442.000,-

De resterende vervanging zal vervolgens regulier plaatsvinden met de huidige middelen binnen het vigerende beleid en zal in 2022 gerealiseerd zijn

Concluderend kan gesteld worden dat dit scenario een deels (versnelde) vervanging betreft, binnen ca. 2 jaar en de rest met een looptijd van ca. 5 jaar, waarvoor een versnelde (totale) investering nodig is van ca. € 1.400.000,- en welk niet binnen de huidige budgetten van de clusters Wegbeheer/Wegaanleg kan worden uitgevoerd.

Indien (op termijn) gekozen zou worden voor dit scenario dan dient de vraag te worden beantwoord hoe dit zou kunnen worden gefinancierd.

Ad 3. In één vervangingsronde vervangen van ALLE niet-LED-armaturen (scenario 2. aangevuld met ca. 4300 stuks overige armaturen, in totaal ca. 7200 stuks) door LED-armaturen.

Dit levert een besparing op energiekosten op van € 75.000,- (38%) en een besparing van onderhoudskosten op van € 220.000,-.
De totale besparing op CO₂-uitstoot bedraagt 650 ton/jaar.

Dit behelst een besparing op energiekosten van € 10,42 per vervangen armatuur.
 De behelst een besparing op onderhoudskosten van € 30,56 per vervangen armatuur.
 Dit behelst een besparing op CO₂-uitstoot van 90 kg CO₂/jaar/armatuur.

Om deze versnelde saneringslag te kunnen realiseren, dus binnen ca. 3 jaar in plaats van binnen de reguliere ca. 10 tot 12 jaar, is een investering nodig van ca. € 4,5 mln. voor de komende ca. 3 jaar:

Vervangen armaturen	€ 3.937.500,- (5250 arm. * € 750,-)
Vervangen verouderde lichtmasten	€ 544.500,- (495 lm. * € 1100,-)
Totale investering	€ 4.482.000,-

Concluderend kan gesteld worden dat dit scenario een versnelde vervanging betreft, binnen ca. 3 jaar waarvoor een versnelde investering nodig is van ca. € 4.500.000,- en welk niet binnen de huidige budgetten van de clusters Wegbeheer/Wegaanleg kan worden uitgevoerd.
 Indien (op termijn) gekozen zou worden voor dit scenario dan dient de vraag te worden beantwoord hoe dit zou kunnen worden gefinancierd.

Samenvattend.

Indien de verschillende scenario's voor extra kosten, opbrengsten alsook de CO₂-reductie worden doorgerekend over de periode 2015-2032 levert dit het volgende overzicht:

	SCENARIO 1	SCENARIO 2	SCENARIO 3
cumulatieve opbrengsten tov ijkjaar 2014	€ 3.817.629,00	€ 4.358.177,00	€ 4.582.881,00
cumulatieve kosten tov ijkjaar 2014	-	€ 1.623.960,00	€ 5.220.000,00
netto-opbrengst tov ijkjaar 2014	€ 3.817.629,00	€ 2.734.217,00	€ -637.119,00
besparing CO2-opbrengst (ton)	8842	9846	10196
afname opbrengst tov SCENARIO 1		€ -1.083.412,00	€ -4.454.748,00
toename % CO2-reductie tov SCENARIO 1		11,4%	15,3%
KOSTEN per ton EXTRA CO2 tov SCENARIO1		€ 1.079,10	€ 3.290,06

SER Energieakkoord

Het afgesloten SER Energieakkoord, waaraan ook de provincie Limburg gecommitteerd is, beoogt voor overheden in 2020 een reductie van 20% op energie openbare verlichting en in 2030 een energiebesparing openbare verlichting van 50%.

Alle scenario's voldoen aan de voorwaarden voor het SER Energieakkoord.

Bewegwijzering

Door het cluster Wegbeheer is reeds een programma opgestart om alle TL-armaturen in de lichtwegwijzers te vervangen door LED-armaturen. Dit levert meteen een besparing op stroom- en onderhoudskosten. De financiering vindt binnen de huidige middelen plaats. Het investeringsbudget bewegwijzering biedt hiertoe voldoende ruimte.

Besluit College van GS

College van GS heeft op 6 januari 2015 besloten dat het huidige vervangingsscenario (scenario 1) wordt gecontinueerd.

6. Relatie met Programmabegroting – financiële aspecten

Niet van toepassing.

7. Juridische aspecten – deregulering

Niet van toepassing

8. Verbindingslijnen en andere visies

Niet van toepassing

9. Verdere planning en procedure

Deze informatie is ter kennisname.

10. Periodieke informatie/sturingsinformatie

☐ **Via Jaarstukken en Begroting**

- ☐ Paragraaf Projecten
- ☐ Paragraaf Financieringen
- ☐ Paragraaf Verbonden Partijen
- ☐ Paragraaf Bedrijfsvoering
- ☐ Programmaverantwoording

☐ **Voortgangsrapportages Regeling Grote Projecten**

11. Communicatie

Niet van toepassing.

12. Meegezonden bijlage

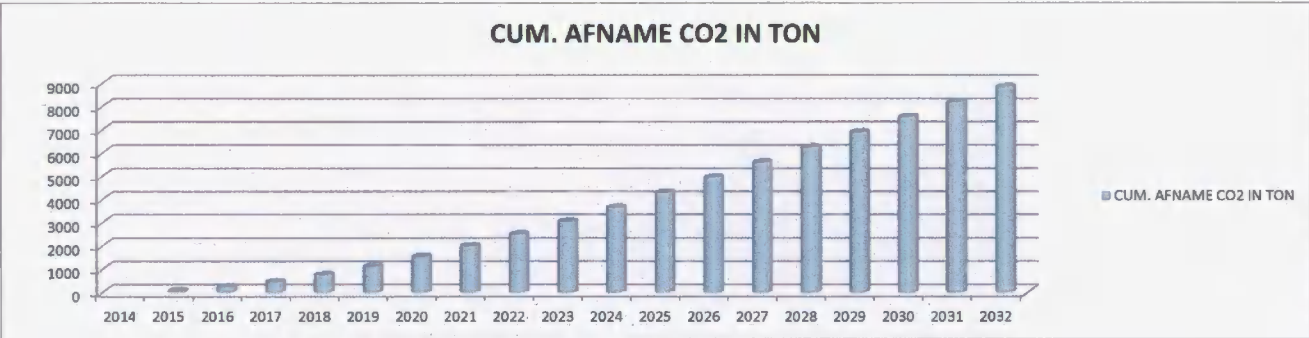
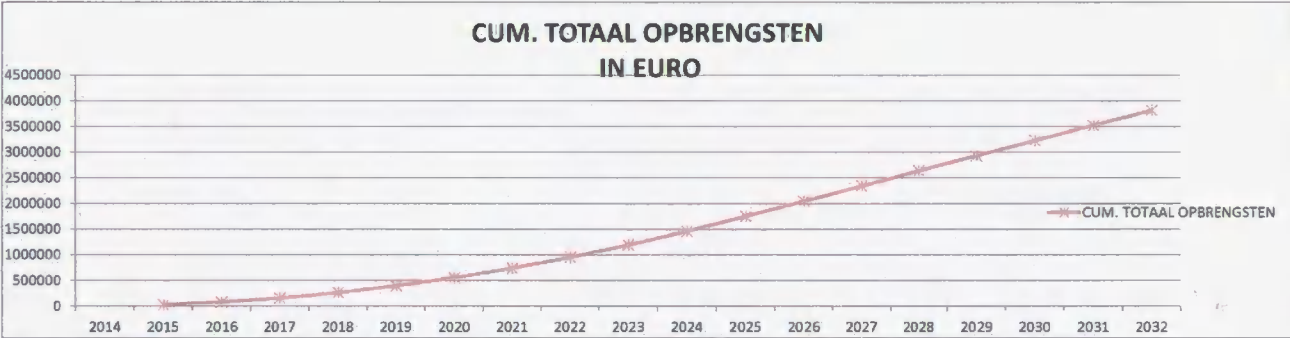
Detailuitwerking versnellingsscenario's.

SCENARIO 1

	ijkjaar																		
	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032
ALLE armaturen	7200	6550	5900	5250	4600	3950	3300	2650	2000	1350	700	50	0	0	0	0	0	0	0
NIET-SOX armaturen	4300	4300	4300	4300	4300	3950	3300	2650	2000	1350	700	50	0	0	0	0	0	0	0
SOX armaturen	2900	2250	1600	950	300	0	0	0											
OPBRENGSTEN																			
BESPARINGEN TOV IJKJAAR																			
afname armaturen NIET-SOX		0	0	0	0	350	1000	1650	2300	2950	3600	4250	4300	4300	4300	4300	4300	4300	4300
afname armaturen SOX		650	1300	1950	2600	2900	2900	2900	2900	2900	2900	2900	2900	2900	2900	2900	2900	2900	2900
afname energiekosten	€	9.640	€	19.279	€	28.919	€	38.558	€	45.611	€	50.447	€	55.283	€	60.119	€	64.955	€
afname onderhoudskosten	€	16.809	€	33.618	€	50.427	€	67.236	€	86.793	€	108.704	€	130.616	€	152.527	€	174.439	€
TOTALE OPBRENGSTEN	€	26.449	€	52.897	€	79.346	€	105.794	€	132.404	€	159.151	€	185.899	€	212.646	€	239.394	€
CUM. TOTAAL OPBRENGSTEN	€	26.449	€	79.346	€	158.691	€	264.485	€	396.889	€	556.040	€	741.938	€	954.584	€	1.193.978	€
AFNAME CO2 IN TON		76	152	228	304	365	411	458	505	552	599	646	649	649	649	649	649	649	649
CUM. AFNAME CO2 IN TON		76	228	456	761	1125	1536	1995	2500	3052	3651	4296	4946	5595	6244	6894	7543	8192	8842

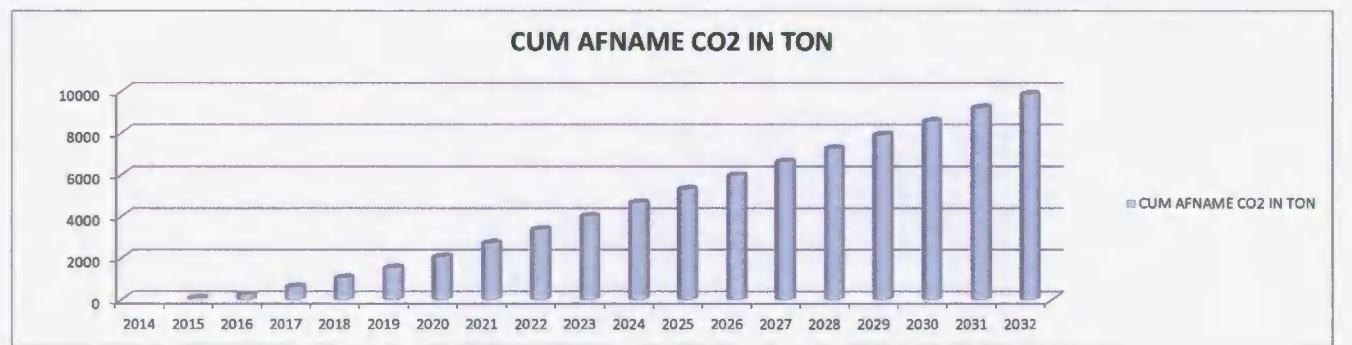
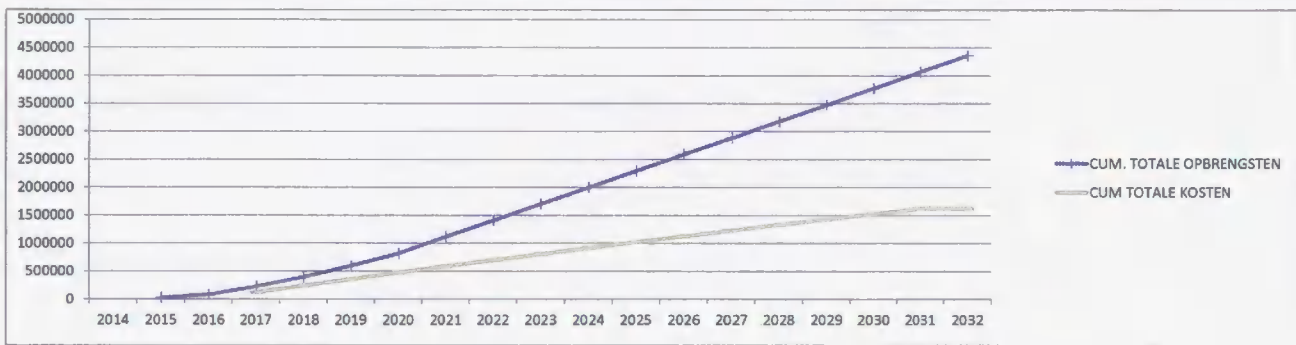
A Ieder jaar worden 400 armaturen op masten vervangen in civieltechnische wegconstructies
A Hiervan zijn slechts een klein percentage lichtmasten ouder dan 40 jaar die gelijktijdig worden vervangen; aanname 25 lichtmasten
Daarnaast worden jaarlijks voor € 225.000,- bestaande armaturen en lichtmasten uit de bestaande vervangingsinvesteringen vervangen;
A bestaande uit 250 armaturen (€ 187.500,-) en 30 lichtmasten (=ouder dan 40 jaar, € 33.000,-) en onvoorzien ca. € 4500,-

A = Aanname gebaseerd op historie



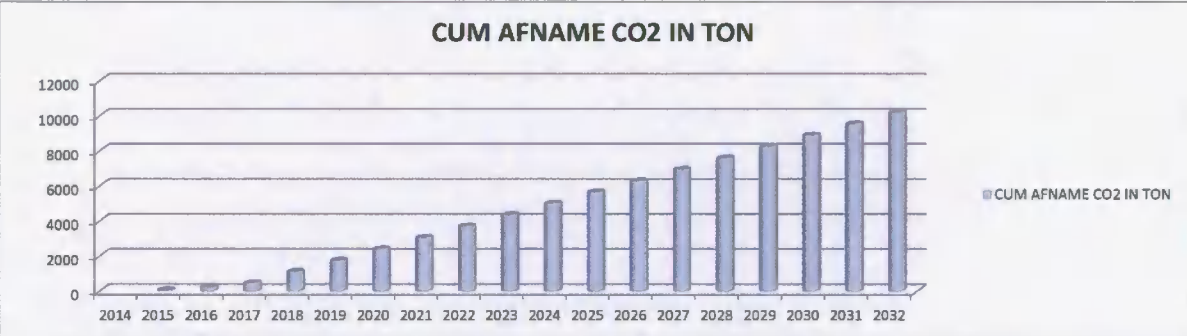
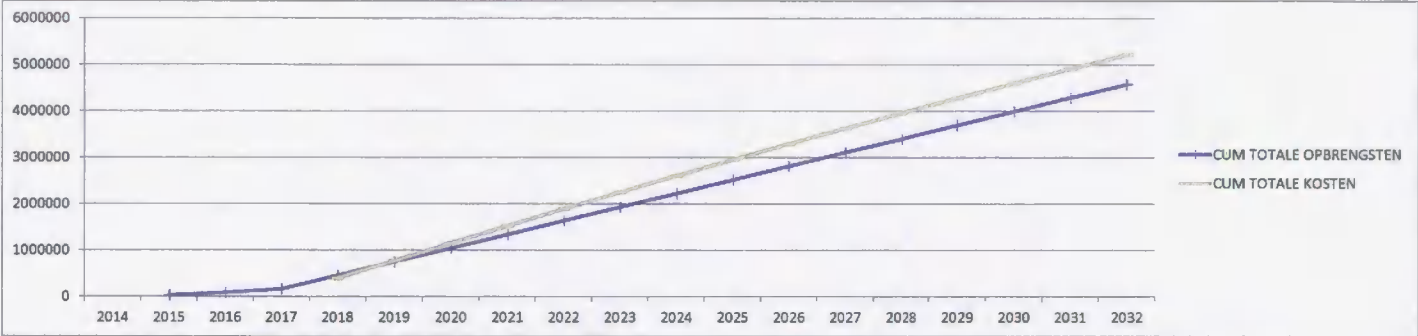
SCENARIO 2

investeringsimpuls																			
ijkjaar	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032
ALLE armaturen	7200	6550	5900	3650	3000	2350	1700	0											
NIET-SOX armaturen	4300	4300	4300	3650	3000	2350	1700	0											
SOX armaturen	2900	2250	1600	0															
=gelijk aan SCENARIO 1																			
OPBRENGSTEN																			
BESPARINGEN TOV IJKJAAR																			
afname armaturen NIET-SOX	0	0	650	1300	1950	2600	4300	4300	4300	4300	4300	4300	4300	4300	4300	4300	4300	4300	4300
afname armaturen SOX	650	1300	2900	2900	2900	2900	2900	2900	2900	2900	2900	2900	2900	2900	2900	2900	2900	2900	2900
afname energiekosten	€ 9.640	€ 19.279	€ 47.843	€ 52.679	€ 57.515	€ 62.351	€ 74.999	€ 74.999	€ 74.999	€ 74.999	€ 74.999	€ 74.999	€ 74.999	€ 74.999	€ 74.999	€ 74.999	€ 74.999	€ 74.999	€ 74.999
afname onderhoudskosten	€ 16.809	€ 33.618	€ 96.906	€ 118.817	€ 140.729	€ 162.640	€ 219.947	€ 219.947	€ 219.947	€ 219.947	€ 219.947	€ 219.947	€ 219.947	€ 219.947	€ 219.947	€ 219.947	€ 219.947	€ 219.947	€ 219.947
TOTALE OPBRENGSTEN	€ 26.449	€ 52.897	€ 144.749	€ 171.496	€ 198.244	€ 224.991	€ 294.946	€ 294.946	€ 294.946	€ 294.946	€ 294.946	€ 294.946	€ 294.946	€ 294.946	€ 294.946	€ 294.946	€ 294.946	€ 294.946	€ 294.946
CUM. TOTALE OPBRENGSTEN	€ 26.449	€ 79.346	€ 224.094	€ 395.590	€ 593.834	€ 818.825	€ 1.113.771	€ 1.408.717	€ 1.703.663	€ 1.998.609	€ 2.293.555	€ 2.588.501	€ 2.883.447	€ 3.178.393	€ 3.473.339	€ 3.768.285	€ 4.063.231	€ 4.358.177	€ 4.653.123
AFNAME CO2 IN TON	76	152	386	433	480	527	649	649	649	649	649	649	649	649	649	649	649	649	649
CUM AFNAME CO2 IN TON	76	228	614	1047	1527	2054	2703	3353	4002	4651	5301	5950	6599	7249	7898	8547	9197	9846	10495
KOSTEN																			
INVESTERINGSSHEMA																			
Investering		€ 1.400.000																	
Kapitaalslasten			€ 93.333	€ 93.333	€ 93.333	€ 93.333	€ 93.333	€ 93.333	€ 93.333	€ 93.333	€ 93.333	€ 93.333	€ 93.333	€ 93.333	€ 93.333	€ 93.333	€ 93.333	€ 93.333	€ 93.333
Rentelasten			€ 28.000	€ 26.133	€ 24.267	€ 22.400	€ 20.533	€ 18.667	€ 16.700	€ 14.993	€ 13.067	€ 11.200	€ 9.333	€ 7.467	€ 5.600	€ 3.733	€ 1.867	€ 0	€ 0
TOTALE KOSTEN			€ 121.333	€ 119.466	€ 117.600	€ 115.733	€ 113.866	€ 112.000	€ 110.033	€ 108.326	€ 106.400	€ 104.533	€ 102.666	€ 100.800	€ 98.933	€ 97.066	€ 95.200	€ 93.333	€ 91.467
CUM TOTALE KOSTEN			€ 121.333	€ 240.800	€ 358.400	€ 474.133	€ 588.000	€ 700.000	€ 810.033	€ 918.360	€ 1.024.760	€ 1.129.293	€ 1.231.960	€ 1.332.760	€ 1.431.693	€ 1.528.760	€ 1.623.960	€ 1.718.293	€ 1.811.760

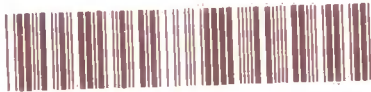


SCENARIO 3

	investeringsimpuls																		
	ijkjaar																		
	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032
ALLE armaturen	7200	6550	5900	5250	0	0													
NIET-SOX armaturen	4300	4300	4300	4300	0	0													
SOX armaturen	2900	2250	1600	950	0	0													
	=gelijk aan SCENARIO 1																		
OPBRENGSTEN																			
BESPARINGEN TOV IJKJAAR																			
afname armaturen NIET-SOX	0	0	0		4300	4300	4300	4300	4300	4300	4300	4300	4300	4300	4300	4300	4300	4300	4300
afname armaturen SOX	650	1300	1950		2900	2900	2900	2900	2900	2900	2900	2900	2900	2900	2900	2900	2900	2900	2900
afname energiekosten	€ 9.640	€ 19.279	€ 28.919	€ 74.999	€ 74.999	€ 74.999	€ 74.999	€ 74.999	€ 74.999	€ 74.999	€ 74.999	€ 74.999	€ 74.999	€ 74.999	€ 74.999	€ 74.999	€ 74.999	€ 74.999	€ 74.999
afname onderhoudskosten	€ 16.809	€ 33.618	€ 50.427	€ 219.947	€ 219.947	€ 219.947	€ 219.947	€ 219.947	€ 219.947	€ 219.947	€ 219.947	€ 219.947	€ 219.947	€ 219.947	€ 219.947	€ 219.947	€ 219.947	€ 219.947	€ 219.947
TOTALE OPBRENGSTEN	€ 26.449	€ 52.897	€ 79.346	€ 294.946	€ 294.946	€ 294.946	€ 294.946	€ 294.946	€ 294.946	€ 294.946	€ 294.946	€ 294.946	€ 294.946	€ 294.946	€ 294.946	€ 294.946	€ 294.946	€ 294.946	€ 294.946
CUM TOTALE OPBRENGSTEN	€ 26.449	€ 79.346	€ 158.691	€ 453.637	€ 748.583	€ 1.043.529	€ 1.338.475	€ 1.633.421	€ 1.928.367	€ 2.223.313	€ 2.518.259	€ 2.813.205	€ 3.108.151	€ 3.403.097	€ 3.698.043	€ 3.992.989	€ 4.287.935	€ 4.582.881	€ 4.877.827
AFNAME CO2 IN TON	76	152	228	649	649	649	649	649	649	649	649	649	649	649	649	649	649	649	649
CUM AFNAME CO2 IN TON	76	228	456	1106	1755	2404	3054	3703	4352	5002	5651	6300	6950	7599	8248	8898	9547	10196	10845
KOSTEN																			
INVESTERINGSSHEMA																			
Investering			€ 4.500.000																
Kapitaalslasten				€ 300.000	€ 300.000	€ 300.000	€ 300.000	€ 300.000	€ 300.000	€ 300.000	€ 300.000	€ 300.000	€ 300.000	€ 300.000	€ 300.000	€ 300.000	€ 300.000	€ 300.000	€ 300.000
Rentelasten				€ 90.000	€ 84.000	€ 78.000	€ 72.000	€ 66.000	€ 60.000	€ 54.000	€ 48.000	€ 42.000	€ 36.000	€ 30.000	€ 24.000	€ 18.000	€ 12.000	€ 6.000	€ 0.000
TOTALE KOSTEN				€ 390.000	€ 384.000	€ 378.000	€ 372.000	€ 366.000	€ 360.000	€ 354.000	€ 348.000	€ 342.000	€ 336.000	€ 330.000	€ 324.000	€ 318.000	€ 312.000	€ 306.000	€ 300.000
CUM TOTALE KOSTEN				€ 390.000	€ 774.000	€ 1.152.000	€ 1.524.000	€ 1.890.000	€ 2.250.000	€ 2.604.000	€ 2.952.000	€ 3.294.000	€ 3.630.000	€ 3.960.000	€ 4.284.000	€ 4.602.000	€ 4.914.000	€ 5.220.000	€ 5.520.000



	SCENARIO 1	SCENARIO 2	SCENARIO 3
cumulatieve opbrengsten tov ijkjaar 2014	€ 3.817.629,00	€ 4.358.177,00	€ 4.582.881,00
cumulatieve kosten tov ijkjaar 2014	-	€ 1.623.960,00	€ 5.220.000,00
netto-opbrengst tov ijkjaar 2014	€ 3.817.629,00	€ 2.734.217,00	€ -637.119,00
besparing CO2-opbrengst (ton)	8842	9846	10196
afname opbrengst tov SCENARIO 1		€ -1.083.412,00	€ -4.454.748,00
toename % CO2-reductie tov SCENARIO 1		11,4%	15,3%
KOSTEN per ton EXTRA CO2 tov SCENARIO1		€ 1.079,10	€ 3.290,06



2014/73607

19-12-2014

GRIF

9-3-2015

Statencommissie Ruimte,
Infrastructuur en Financiën

Provincie Limburg	PS
DOCnr.	
Ingek.	19 DEC. 2014
CASnr.	
ID.	

Cluster MOB
Faxnummer +31 (0)43 389 76 84
Ons kenmerk 2014/71250
Bijlage(n) 3

Behandeld R.H.P. Roukens
Doorkiesnummer +31 43 389 78 37
Uw kenmerk
Maastricht 16 december 2014

Onderwerp
Motie 619, knelpunten landbouwverkeer

VERZONDEN 19 DEC. 2014

Geachte commissie,

Bijgaand doen wij u het informierend stuk inzake Motie 619 toekomen.

Gedeputeerde Staten van Limburg

voorzitter

secretaris

2014/71245

Bezoekadres:
Limburglaan 10
NL-6229 GA Maastricht

Postbus 5700
NL-6202 MA Maastricht
postbus@prvlimburg.nl

Tel + 31 (0)43 389 99 99
Fax + 31 (0)43 361 80 99
www.limburg.nl

IBAN -nummer: NL08RABO0132575728
Bereikbaar via: Lijn 1 (richting De Heeg)
BIC-code: RABONL2U



Informerend stuk

1. **Onderwerp**
Motie 619, knelpunten landbouwverkeer.
2. **Inleiding/aanleiding incl. beoogd resultaat**

Inleiding

In de vergaderingen van Provinciale Staten alsmede in de vergaderingen van de Statencommissie Ruimte, Infrastructuur en Financiën is meermaals uitgebreid gesproken over het landbouwverkeer op provinciale wegen.

Aanleiding

In de PS-vergadering van 7 november 2014 is de Motie 619 met algemene stemmen aangenomen. In deze motie wordt het college opgeroepen om;

"Om met het overzicht (dat reeds bekend is) van knelpunten landbouwverkeer in Limburg in ogenschouw nemend, nog voor het einde van kalenderjaar 2014 te komen met een oplossingsvoorstel voor alle knelpunten."

Resultaat

Samengevat kan gesteld worden;

- De bekend zijnde knelpuntenlijst is opgebouwd uit een selectie van extern aangedragen knelpunten en omvatte 18 knelpunten
- De knelpuntenlijst is 'dynamisch' en omvat inmiddels 23 (deel)knelpunten
- Van de 23 knelpunten;
 - o Zijn 2 knelpunten opgelost
 - o Zijn voor 8 knelpunten principeoplossingen bereikt
 - o Geldt voor 6 knelpunten dat deze meer onderzoek vergen. De studie die ingaat op het routenetwerk landbouwverkeer kan hierin uitsluitsel geven.
 - o Vallen 3 knelpunten buiten het bereik van provinciale bevoegdheden. Hierin anticipeert de provincie om samen met de bevoegde gezagen tot een oplossing te kunnen komen.
 - o Kunnen 4 knelpunten niet, naar tevredenheid van de aandragers, opgelost worden omdat deze onderdeel uitmaken van projectafspraken, dan wel onderdeel uitmaken van stringent beleid (bovenregionaal verbindende wegen), of omdat er geen bestuurlijk commitment voor is.

In de geactualiseerde knelpuntenlijst is op hoofdpunten terug te zien over welke knelpunten het gaat en welke resultaten bereikt zijn. Aandachtspunten hierbij zijn de doorlooptijd en financiële middelen. Een deel van de knelpunten maken onderdeel uit van majeure projecten of gebiedsontwikkelingen (bijv. N280-west, N266/N275 randweg Nederweert, Ooijen-Wanssum, Via Venray en regiovisie Bergen-Gennep-Mook&Middelaar). Dit vergt meer tijd waardoor de uitvoering/realisatie van landbouwverkeer gerelateerde oplossingen soms op zich laat wachten.

Aanvullende toelichting,

Procesverloop van de knelpuntenlijst:

De 'bekend' zijnde knelpuntenlijst is van oorsprong een ingedikte verzameling van extern, door de sector aangedragen knelpunten voor het landbouwverkeer op/langs/via provinciale wegen. De eerste 'knelpuntenlijst' dateert van augustus 2007 en omvatte 5 knelpunten. Vervolgens is deze lijst aangevuld vanuit Cumela en LLTB, burgers en agrariërs, en samengevat door het CDA (knelpuntenlijst Peter van Horen, 2009). Alle knelpunten zijn vervolgens opgewerkt tot de knelpuntenlijst van 2010.

Januari 2011 is de lijst 'afgetikt' in de Staten Commissie voor het Sociale Domein. Tegelijkertijd zijn de kaders voor het landbouwverkeer vastgesteld en is een opmaat gegeven voor de verdere uitrol van landbouwverkeer-gerelateerde aspecten. Als surplus op de knelpuntenlijst is een gevisualiseerde versie samengesteld onder de noemer "Boer zoekt Weg". Na de Statenverkiezingen maart 2011 heeft de nieuwe coalitie dit onderwerp 1op1 overgenomen.

In 2012 heeft zich een wijziging in de coalitie voorgedaan en is het dossier landbouwverkeer prominent op de agenda gekomen. In de Staten Commissie Ruimte & Infrastructuur (portefeuillehouder Mobiliteit) is op 27-04-2012 ingesproken door Cumela en de LLTB. Dit heeft ertoe geleid dat de in 2011 vastgestelde kaders grotendeels losgelaten werden, waarna vervolgens de 'knelpuntenlijst' leading is geworden in de aanpak van landbouwverkeer op provinciale wegen. Sindsdien komt het dossier landbouwverkeer met regelmaat terug op de bestuurlijke agenda's.

In de Staten Commissie Ruimte, Infrastructuur en Financiën is het dossier landbouwverkeer (of onderdelen daarvan, waaronder de knelpuntenlijst) sinds 2013 'wisselend' toebedeeld aan de portefeuillehouders 'Mobiliteitsbeleid' en 'Verkeersveiligheid/Wegen'. In april 2013 is, ede naar aanleiding van de sonderende notitie landbouwverkeer, het knelpuntenoverzicht geactualiseerd. Dit heeft geresulteerd in een opgewerkte versie van "Boer zoekt Weg".

Inmiddels is het landbouwverkeer ingebed in provinciaal beleid (POL/PVVp & RVWN) en wordt momenteel, in samenspraak met regio en belanghebbenden, gewerkt aan de totstandkoming van een provincie dekkend 'landbouwroutenetwerk' (product voorzien medio 2015). Het Plan van Aanpak om te komen tot dit dekkend netwerk is inmiddels afgestemd met de regio's (RMO's) en met de sector (Cumela en LLTB). In het vervolgtraject zullen ook de overige maatschappelijke actoren betrokken worden, denk daarbij aan TLN, EVO, KvK, LWV, Fietzersbond, Openbaar Vervoer, Verkeershandhavingsteam, dorpsraden/bewoners, ANWB, Natuur & milieu organisaties, grondeigenaren & rentmeesters en mogelijkwerwijs nationale kennisinstituten (CROW/SWOV).

De nu gekozen insteek kan rekenen op draagvlak van de agrarische sector en de gemeentelijke wegbeheerders.

3. Bevoegdheid

De provinciale bevoegdheden met betrekking tot landbouwverkeer zijn meerledig. Zo wordt beleidsmatig het onderwerp kaderstellend behartigd in het Mobiliteitsbeleid (POL/PVVp & nota RVWN). In dit kader zijn belanghebbenden (regio en gemeenten) en de maatschappelijke organisaties nauw betrokken bij de totstandkoming van het beleid.

Vanuit wegbeheer is er een relatie met de onderhoudsplicht van provinciale wegen (MIP) als ook met de juridische grondslag voor verkeersmaatregelen (Wet- en Regelgeving zoals het Reglement Verkeersregels en Verkeerstekens en het Besluit Administratieve Bepalingen inzake het Wegverkeer).

Tot slot heeft de provincie een bredere maatschappelijke rol met betrekking tot verkeersveiligheid (Regionaal Orgaan Verkeersveiligheid Limburg, #mvd01.) en de bereikbaarheidsopgave (economie, LLL en vestigingsbeleid/vinger aan de pols).

4. Risico's

Het is niet mogelijk om voor alle 'knelpunten' een voor alle partijen (politiek/bestuurlijk & maatschappelijk) gedragen oplossingsvoorstel te genereren. Economische (bijv. bedrijfsvoering & vlotte verkeersafwikkeling) en verkeersveiligheidsbelangen (bijv. scheiding van massa en snelheid) gaan niet altijd hand-in-hand met elkaar. Samenwerking en maatwerk is de sleutel tot succes.

Voor de aanpak van de oplossingen zijn doorgaans verkeersbesluiten vereist. Hierbij is er een reëel risico op bezwaar en beroep. De uitkomsten hiervan kunnen aanleiding zijn voor 'maatschappelijke en/of politieke' discussies.

5. Periodieke informatie/sturingsinformatie

☐ Via Jaarstukken en Begroting

- ☐ Paragraaf Projecten
- ☐ Paragraaf Financieringen
- ☐ Paragraaf Verbonden Partijen
- ☐ Paragraaf Bedrijfsvoering
- ☐ Programmaverantwoording

☐ Voortgangsrapportages Regeling Grote Projecten

6. Relatie met Programmabegroting – financiële aspecten

Er zijn voorsnog geen additionele financiële middelen nodig voor de aanpak van de knelpunten zoals benoemd in de geactualiseerde knelpuntenlijst. Het nemen van verkeersbesluiten (intrekken of instellen van verkeersmaatregelen) brengt in eerste aanleg geen grote financiële inspanningen met zich mee. Het plaatsen of verwijderen van verkeersborden past binnen het regulier budget van wegbeheer.

Het overgrote deel van de knelpunten waarbij aanvullende infrastructurele maatregelen nodig zijn (zoals passeerhavens of parallelvoorzieningen) wordt aangepakt binnen de kaders van projecten zoals de N280-west, de Via Venray (o.a. N270 en rondweg Wanssum), randweg Nederweert (N266/N275) en reconstructieve MIP-projecten (zoals de N271 en de N276).

Een klein deel van knelpuntenaanpak, vaak 'deelknelpunten', zal in het vervolgtraject verder uitgewerkt worden. Eventueel hiermee samenhangende financiële dekking dient gevonden te worden in de reguliere middelen voor wegbeheer en verkeersveiligheid. Deze zullen volgens de gangbare systematiek separaat aan Gedeputeerde Staten voorgelegd worden.

7. Meegezonden bijlagen

- Geactualiseerde knelpuntenlijst december 2014
- Situatieoverzicht knelpunten

LANDBOUWVERKEER, GEACTUALISEERDE KNELPUNTENLIJST DECEMBER 2014

Opgelost	Oplossing in beeld!	Oplossing vergt aanvullend onderzoek	Oplossing ligt buiten bereik van provinciale bevoegdheid	Oplossing niet naar algemene tevredenheid
----------	---------------------	--------------------------------------	--	---

#	Weg no.	Locatie	Knelpunt volgens sector	Oplossingsvoorstel volgens sector	Oplossing	Opm.
01	N270	Kern Wanssum	Inritconstructie oncomfortabel	'Drempels' opheffen of verlagen	Inritconstructies zijn aangepast	
01 a	N270	Rondweg Wanssum	Hoofdrijbaan gesloten voor langzaam verkeer	Intrekken geslotenverklaring	Binnen de kaders van gebiedsontwikkeling Ooijen-Wanssum blijft de rondweg gesloten verklaard voor landbouwverkeer. Voor het landbouwverkeer zijn parallelwegen voorzien én het onderliggend wegennet (oude N270 door Wanssum) is toereikend.	Projectbureau levert onderbouwing aan. Actiehouder = ONT.
02	N270	Deurnseweg Venray	Hoofdrijbaan gesloten voor langzaam verkeer	Intrekken geslotenverklaring of goed alternatief	De Stuurgroep Via Venray heeft het derde kwartaal 2014 ingestemd met het afwegingsdocument en de oplossingsrichtingen. Landbouwverkeer gerelateerde aspecten zijn hierin verdisconteerd en worden breed gedragen (klankbordgroepen).	MIP-project N270 wegvak Leunseweg-A73-de Blackt en flankerende maatregelen op het onderliggend wegennet.
03	N270	kruising kiekweg / Lemmenweg	Hoofdrijbaan gesloten voor langzaam verkeer	Intrekken geslotenverklaring	Kruispunt wordt aangepast en de geslotenverklaring wordt deels ingetrokken (van Kiekweg tot rotonde Langstraat/Heidseweg). Uitvoering is voorzien op 'korte termijn', vooruitlopend op totaaloplossingen vanuit de Via Venray. Het uitvoeringsproces is eind 2014 opgestart.	Realisatie afhankelijk van procedures.

04	N271	Gennep, Lomm - Arcen, en Venlo	Hoofdrijbaan gesloten voor langzaam verkeer	Intrekken geslotenverklaring	Knelpunten en oplossingsvoorstel worden meegenomen in de studie 'kwaliteitsnetwerk landbouwverkeer'. Eindresultaten v/d studie zijn voorzien voor medio 2015. De studie wordt uitgevoerd in nauwe samenwerking met RMO en sector.	Oplossingen worden gezien in breder perspectief; regiovisie BGMM (bedelarmband Riek Bakker)
04 a	N271	Gennep	Hoofdrijbaan gesloten voor langzaam verkeer	Intrekken geslotenverklaring	Bestuurlijk akkoord bereikt over oplossingsrichting N271 Gennep; hoofdrijbanen blijven gesloten voor langzaam verkeer. Langzaam verkeer wordt afgewikkeld via te reconstrueren N271 met parallelvoorzieningen. Vooruitlopend op het MIP-project zal worden gezien of de geslotenverklaring voor de tussenliggende periode ingetrokken kan worden.	MIP-project 301; Reconstructief Beheer N271 Gennep.
04 b	N271	Venlo (Nijmeegse-weg)	Hoofdrijbaan gesloten voor langzaam verkeer	Intrekken geslotenverklaring	Wegvak (2x2, 70 km/h) is gesitueerd buiten de bebouwde kom. Bestuurlijk is medio 2014 overeengekomen om 'als uitzondering op de regel' de geslotenverklaring in te trekken. Het uitvoeringsproces is opgestart.	Realisatie afhankelijk van procedures. Actie Weg-B.
05	N273	omleiding Haalen	Hoofdrijbaan gesloten voor langzaam verkeer	Intrekken geslotenverklaring	Vanuit eerdere project- en bestuurlijke afspraken is het uitgangspunt 'handhaven geslotenverklaring'. De Knelpunten en oplossingsvoorstellen worden meegenomen in de studie 'kwaliteitsnetwerk landbouwverkeer'. Eindresultaten v/d studie zijn voorzien voor medio 2015. De studie wordt uitgevoerd in nauwe samenwerking met RMO en sector.	Oplossingen dienen te worden gezien in bredere belangenafweging; openbaar vervoer, goederenvervoer, fiets, verkeersveiligheid, e.d.

05 a	N273	Wegvakken Belgische grens - A2 en A2 Grathem – A73 Venlo	Verdere uitrol passeer- havens	Passeerhavens	De Knelpunten en oplossingsvoorstellen worden meegenomen in de studie 'kwaliteitsnetwerk landbouwverkeer'. Eindresultaten v/d studie zijn voorzien voor medio 2015. De studie wordt uitgevoerd in nauwe samenwerking met RMO en sector.	Effectuering van maatregelen is mede afhankelijk van prioritering en budgettering.
06	N276	Oirsbeek - Sittard bij Doenrade	Hoofddrijbaan gesloten voor langzaam verkeer	Intrekken geslotenverklaring	Handhaven geslotenverklaring. N276 is een "bovenregionaal verbindende weg" en er zijn geen erfaansluitingen. Het onderliggend wegennet voorziet in afdoende mate in alternatieve routes. Binnen de studie 'kwaliteitsnetwerk landbouwverkeer' dienen de knelpunten op het OWN inzichtelijk gemaakt te worden, alsmede op welke wijze de knelpunten aangepakt kunnen worden.	
07	N276	Sittard richting Limbricht	Hoofddrijbaan gesloten voor langzaam verkeer	Intrekken geslotenverklaring	Idem als 06.	Raakvlak met knelpunt 13 en de 'spitspakket' maatregelen
08	N277	Midden Peelweg Kessel- Maasbree	Hoofddrijbaan gesloten voor langzaam verkeer	Intrekken geslotenverklaring	De knelpunten en oplossingsvoorstellen worden meegenomen in de studie 'kwaliteitsnetwerk landbouwverkeer'. Eindresultaten v/d studie zijn voorzien voor medio 2015. De studie wordt uitgevoerd in nauwe samenwerking met RMO en sector. Eerste inschatting is dat passeerhavens tot de mogelijkheid behoren. Intrekking geslotenverklaring en aanleg passeerhavens kunnen mogelijkerwijs gefaseerd opgepakt worden.	Vanuit eerdere intrekkingsprocedure heeft de geslotenverklaring 'rechtskracht'.

09	N280	Maasbrug Roermond Baexem vv	Hoofddrijbaan gesloten voor langzaam verkeer	Intrekken geslotenverklaring	De geslotenverklaring op de N280 Maasbrug is ingetrokken. De definitieve oplossingen worden bezien binnen de scope van de majeure projecten; N280-west (Weert – Lateraalkanaal inclusief omleiding Baexem) en N280 wegvak Roermond (Lateraalkanaal-A73).	Tijdelijk besluit N280 Maasbrug. Definitieve oplossingen vanaf 2016. Risico's in 'tijd' (later) en 'geld' (projectbudgetten)
10	N280	route Kessel - Roermond richting Melick	Hoofddrijbaan gesloten voor langzaam verkeer	Intrekken geslotenverklaring	De knelpunten en oplossingsvoorstellen worden meegenomen in de studie 'kwaliteitsnetwerk landbouwverkeer'. Eindresultaten v/d studie zijn voorzien voor medio 2015. De studie wordt uitgevoerd in nauwe samenwerking met RMO en sector.	
11	N281	Baneheide	Hoofddrijbaan gesloten voor langzaam verkeer	Intrekken geslotenverklaring	Eind 2014 is bestuurlijk principeakkoord bereikt over optimalisatie v/d parallelweg (verbreding en verbetering fietsveiligheid). De geslotenverklaring op de hoofddrijbaan wordt gehandhaafd. Het uitvoeringsproces voor de parallelweg is opgestart.	Opvoeren MIP-project.
11 a	N281	Nijswillerberg	Hoofddrijbaan open voor langzaam verkeer	Geslotenverklaring instellen en adequate parallelvoorziening realiseren	De knelpunten en oplossingsvoorstellen worden meegenomen in de studie 'kwaliteitsnetwerk landbouwverkeer'. Eindresultaten v/d studie zijn voorzien voor medio 2015. De studie wordt uitgevoerd in nauwe samenwerking met RMO en sector.	Geen akkoord met Gulpen-Wittern mbt oplossingsvoorstel.
12	N570 N293	Melick - Roermond	Hoofddrijbaan gesloten voor langzaam verkeer	Intrekken geslotenverklaring	N570 (voormalige N293 Oosttangent noord) is opengesteld, N293 (voormalige Oosttangent zuid) blijft gesloten.	Belanghebbenden (vrachtsector) wijzen op afspraken mbt 'flankerende maatregelen' op OWN.

13	N297	Born - Duitsland	Hoofdrijbaan gesloten voor langzaam verkeer	Intrekken geslotenverklaring	Handhaven geslotenverklaring. N297 is een "bovenregionaal verbindende weg" en er zijn geen erfaansluitingen. Het onderliggend wegennet voorziet in afdoende mate in parallelle voorzieningen én alternatieve routes. Vanuit het rapport 'spitspakket' staan nog diverse flankerende maatregelen open, deze dienen alsnog opgepakt en uitgevoerd te worden. Binnen de studie 'kwaliteitsnetwerk landbouwverkeer' dienen de knelpunten op het OWN inzichtelijk gemaakt te worden, alsmede op welke wijze de knelpunten aangepakt kunnen worden.	Bestuurlijke en project- afspraken 'Bottleneck Infra'
15	A73	Zuiderbrug	Hoofdrijbaan gesloten voor langzaam verkeer		Eigendom & beheer bij RWS, 'knelpunt' is met RWS gecommuniceerd.	
16		Tongbroek en Vlasrooth te Maasbree	Infrastructuur ontoereikend voor afwikkeling landbouw- verkeer		Eigendom & beheer bij gemeente, knelpunt zal worden meegenomen in studie 'kwaliteitsnetwerk landbouwverkeer'	
17	N264 N271	Maasbrug Gennep	Smalle brug, infrastructuur ontoereikend voor afwikkeling landbouw- verkeer		Brug eigendom & beheer RWS, wegbeheer Noord- Brabant en Limburg	

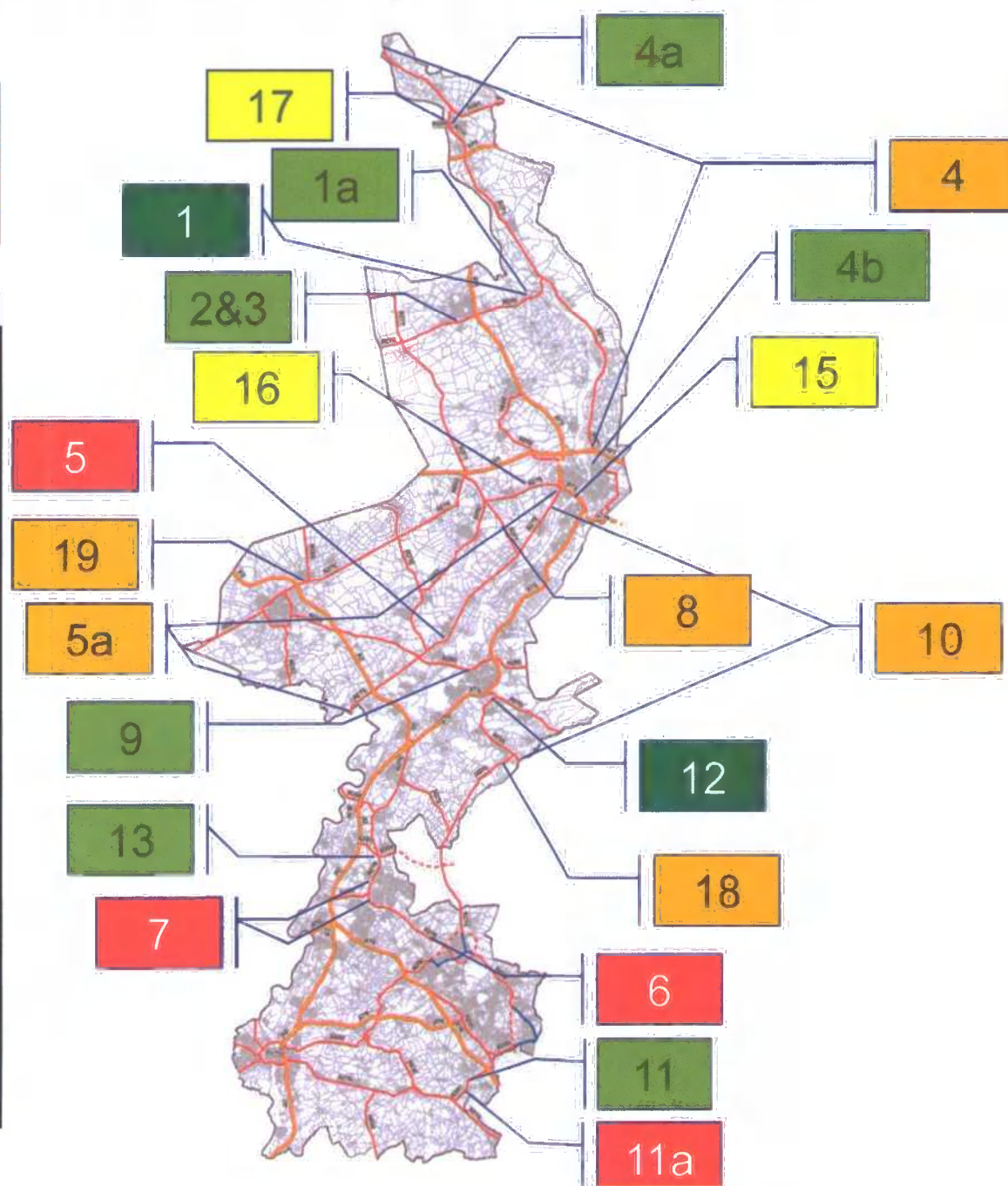
18	N274	Posterholt, Brunsummer weg – Echterbos- baan	Hoofdrijbaan gesloten voor langzaam verkeer	Intrekken geslotenverklaring	De knelpunten en oplossingsvoorstellen worden meegenomen in de studie 'kwaliteitsnetwerk landbouwverkeer'. Eindresultaten v/d studie zijn voorzien voor medio 2015. De studie wordt uitgevoerd in nauwe samenwerking met RMO en sector. Eerste inschatting is dat passeerhavens tot de mogelijkheid behoren. Intrekking geslotenverklaring en aanleg passeerhavens kunnen mogelijkwerijs gefaseerd opgepakt worden.	Oplossingen dienen te worden gezien in bredere belangenafweging; openbaar vervoer, goederenvervoer, fiets, verkeersveiligheid, e.d.
19	N275	Nederweert	Hoofdrijbaan gesloten voor langzaam verkeer	Intrekken geslotenverklaring	Landbouwverkeer gerelateerde maatregelen vallen binnen de projectscope van randweg Nederweert N266-N275.	

Situatie-overzicht 'knelpuntenlijst'

Legenda

Opgelost	(2)
Oplossing in beeld!	(8)
Oplossing vergt aanvullend onderzoek	(6)
Oplossing ligt buiten bereik van provinciale bevoegdheid	(3)
Oplossing niet naar algemene tevredenheid	(4)

	Wegno.	Locatie
01	N270	Kern Wanssum
12	N570	Melick – Roermond
01a	N270	Rondweg Wanssum
02	N270	Deurnseweg Venray
03	N270	kruising kiekweg / Lemmenweg
04a	N271	Gennep
04b	N271	Venlo (Nijmeegse-weg)
09	N280	Maasbrug Roermond Baexem vv
11	N281	Baneheide
13	N297	Born - Duitsland
04	N271	Gennep, Lomm - Arcen, en Venlo
05a	N273	Wegvakken Belgische grens - Venlo
08	N277	Midden Peelweg Kessel-Maasbree
10	N280/N273	route Kessel - Roermond - Melick
18	N274	Posterholt, Brunsummerweg
19	N275	Nederweert
15	A73	Zuiderbrug
16		Tongbroek en Vlasrooth te Maasbree
17	N264/N271	Maasbrug Gennep
05	N273	omleiding Haelen
06	N276	Oirsbeek - Sittard bij Doenrade
07	N276	Sittard richting Limbricht
11a	N281	Nijswillerberg





2014/67555

26-11-2014

GRIF

12-2-2015

provincie limburg



Provinciale Staten

Provincie Limburg	PS
DOCnr.	
Ingek.	26 NOV. 2014
CASnr.	
ID.	

Cluster ONT
Faxnummer
Ons kenmerk 2014/65297
Bijlage(n) 1

Behandeld J.A.D. de Graaf
Doorkiesnummer (043) 389 75 70
Uw kenmerk
Maastricht 25 november 2014

Onderwerp
Basisrapportage Groot Project OV

VERZONDEN 26 NOV. 2014

Geachte Staten,

Bijgaand doen wij u een informerend stuk met bijlage toekomen.

Gedeputeerde Staten van Limburg

voorzitter

secretaris



Informerend stuk

1. Onderwerp

Basisrapportage Groot Project OV

2. Inleiding/aanleiding incl. beoogd resultaat

Provinciale Staten van Limburg hebben in hun vergadering van 4 juli 2014 op voorstel van de Controlecommissie besloten het totaalpakket aan OV-projecten (project De Limburg-lijnen, project Eindhoven - Venlo – Düsseldorf, project Verbinding Maastricht – Liège, project Spoorverbinding naar Aachen (waaronder Avantislijn), project Maaslijn, project Tram Vlaanderen – Maastricht, project Tram Genk- Sittard, project Verbinding Weert-Hamont, project Zuidelijke Spoor aansluiting Chemelot, project Railterminal Greenport Venlo, project Pilot Limburg zero emissie busvervoer, project Onderzoek Stoptrein Roermond-Weert), dus inclusief de reeds op 18 december 2009 door Provinciale Staten aangewezen projecten: Maaslijn, Avantislijn en Tram Vlaanderen-Maastricht, aan te wijzen als groot project OV.

Voorts hebben Provinciale Staten besloten Gedeputeerde Staten te vragen om een Basisrapportage Groot Project OV, uiterlijk 15 september 2014, op te stellen voor het totaalpakket van de 12 voornoemde OV-projecten.

Deze Basisrapportage is bij brief d.d. 9 september 2014 aan Provinciale Staten aangeboden.

De Basisrapportage is besproken in de vergadering van de Controlecommissie d.d. 16 oktober 2014.

Bij brief d.d. 28 oktober 2014 heeft de Controlecommissie ons college verzocht de Basisrapportage aan te vullen met de in die brief genoemde ontbrekende informatie.

In de bij dit stuk gevoegde Basisrapportage Groot Project OV (peildatum 1 november 2014) is alle door de Controlecommissie gevraagde informatie toegevoegd.

3. Bevoegdheid

Art. 3 en 6 Regeling Grote Projecten Provincie Limburg 2013.

4. Risico's

De risico's van de twaalf spoorprojecten zijn per project beschreven in bijgevoegde Basisrapportage Groot Project OV.

5. Periodieke informatie/sturingsinformatie

☐ **Via Jaarstukken en Begroting**

- ☐ Paragraaf Projecten
- ☐ Paragraaf Financieringen
- ☐ Paragraaf Verbonden Partijen
- ☐ Paragraaf Bedrijfsvoering
- ☐ Programmaverantwoording

X Voortgangsrapportages Regeling Grote Projecten

6. Relatie met Programmabegroting – financiële aspecten

Programmaliijn 2.1 (regionaal openbaar vervoer) en programmalijn 2.4 (bereikbaarheid en mobiliteit).

7. Meegezonden bijlagen

Basisrapportage Groot Project OV

Basisrapportage Groot Project OV

Provincie Limburg
Programma Openbaar Vervoer

Inhoudsopgave

1.	Inleiding	3
2.	Context Railagenda	4
3.	Programma Openbaar vervoer	5
3.1.	Programmatische aanpak openbaar vervoer en spoorprojecten.....	5
3.2.	Organisatorische inbedding	5
3.3.	De rol van de Provincie binnen de projecten	6
4.	Projectbeschrijvingen	7
4.1.	De Limburg-lijnen	8
4.2.	Verbinding Eindhoven - Venlo – Düsseldorf	12
4.3.	Verbinding Maastricht – Liège	17
4.4.	Verbinding naar Aachen.....	21
4.5.	Maaslijn	25
4.6.	Tramverbinding Vlaanderen – Maastricht	29
4.7.	Tramverbinding Genk- Sittard	35
4.8.	Verbinding Weert-Hamont.....	37
4.9.	Zuidelijke Spoor aansluiting Chemelot.....	39
4.10.	Railterminal Greenport Venlo.....	41
4.11.	Pilot Limburg zero emissie busvervoer	44
4.12.	Stoptrein Roermond-Weert	47
5.	Financieel overzicht	49

1. Inleiding

Provinciale Staten van Limburg¹ hebben in hun vergadering van 4 juli 2014 als volgt besloten:

Gezien het voorstel van de Controlemcommissie van 30 januari 2014, 24 april 2014 en 12 juni 2014 besluiten:

1. Concessieverlening OV Limburg en concessiebeheer OV Limburg niet aan te wijzen als groot project in het kader van de Regeling Grote Projecten 2013 en Gedeputeerde Staten over dit besluit te informeren;
2. Het totaalpakket aan OV-projecten (project De Limburg-lijnen, project Eindhoven - Venlo – Düsseldorf, project Verbinding Maastricht – Liège, project Spoorverbinding naar Aachen (waaronder Avantislijn), project Maaslijn, project Tram Vlaanderen – Maastricht, project Tram Genk- Sittard, project Verbinding Weert-Hamont, project Zuidelijke Spoor aansluiting Chemelot, project Railterminal Greenport Venlo, project Pilot Limburg zero emissie busvervoer, project Onderzoek Stoptrein Roermond-Weert), dus inclusief de reeds op 18 december 2009 door Provinciale Staten aangewezen projecten: Maaslijn, Avantislijn en Tram Vlaanderen-Maastricht, aan te wijzen als groot project OV.
3. Gedeputeerde Staten te vragen om een Basisrapportage groot project OV, uiterlijk 15 september 2014, op te stellen voor het totaalpakket van de 12 voornoemde OV-projecten en deze ook als Programmaplan te laten functioneren plus de rapportagefrequentie voor de voortgangsrapportage vast te leggen op eenmaal per half jaar.

De Statencommissie RIF heeft op 10 januari 2014 aangegeven alle projecten binnen de Limburgse Railagenda als prioritair aan te willen merken en daarbinnen geen nadere prioriteitsvolgorde meer aan te willen brengen. Om deze reden acht de Controlemcommissie het raadzaam om geen verschil te maken tussen de diverse OV-projecten, maar deze als totaalpakket aan te wijzen als groot project conform de RGP 2013.

In deze basisrapportage worden de twaalf aangewezen projecten beschreven aan de hand van de door de Regeling Grote Projecten Limburg 2013 gevraagde informatie.

De twaalf projecten zijn tezamen aangewezen als Groot Project. Gezien het feit dat de verschillende projecten zich in diverse stadia van ontwikkeling bevinden en elk een eigen dynamiek kennen, alsmede onderling een zeer verschillende mate van (financiële) risico's, worden deze projecten in deze basisrapportage per (deel-)project beschreven.

Dit past binnen het voorstel van de Controlemcommissie, waar de Commissie vaststelt:

Gekoppeld aan de status groot project is een rapportageverplichting met een Basisrapportage en periodieke voortgangsrapportages, op te stellen door GS. PS houden hiermee een frequenter (en daardoor beter) zicht op onder andere de financiële, inhoudelijke, risico-technische en organisatorische ontwikkelingen van de OV-projecten, zowel per project als overkoepelend over de projecten heen. De voortgangsrapportages bieden ruimte om de verschillende risico's (met name de politieke risico's) te beschrijven en te differentiëren naar de mate van urgentie waarmee een project

¹ P-14-010 Statenvoorstel aanwijzing groot project in het kader van de Regeling Grote Projecten van negen extra OV-projecten binnen Programma Openbaar Vervoer (OV) (2014/33260)

binnen de Limburgse Railagenda wordt uitgevoerd, gebaseerd op de concessie, de complexiteit en de stand van zaken van de ontwikkeling van een project.

2. Context Railagenda

In het kader van het nieuwe coalitieakkoord 2012-2015 van de provincie Limburg is een railagenda 2012 ontwikkeld waarin de ambitie en prioriteiten van Limburg ten aanzien van al deze spoorprojecten in een integraal verband zijn opgenomen.

Deze railagenda is niet alleen in het belang van Limburg, maar is ook van essentiële betekenis voor de economische ontwikkeling van Zuidoost-Nederland (waaronder topsectoren, Brainport en Greenport) en daarmee in feite voor heel Nederland. Zij maakt dan ook deel uit van de geactualiseerde Gebiedsagenda Limburg.

Van groot belang hierbij is dat werknemers zich in de regio snel en efficiënt grensoverschrijdend kunnen verplaatsen.

In dit verband speelt ook onze centrale ligging t.o.v. de universiteiten van Aachen en Leuven een belangrijke rol. De inhoud van de railagenda zal er daarom mede op gericht moeten zijn studenten optimaal te faciliteren bij hun grensoverschrijdend gebruik van OV en railverbindingen. Na het grensoverschrijdend doortrekken van spoorverbindingen, kunnen ook andere plaatsen een aantrekkelijke huisvesting voor studenten gaan bieden.

Eind 2012 en begin 2013 is de railagenda ook bij het Ministerie van I&M gepresenteerd en in principe gunstig ontvangen. De intentie bestaat om de gezamenlijke opgave van Rijk en regio, de rolverdeling, tijdsplanning en bijdragen helder, overzichtelijk en uitgezet in de tijd weer te geven. Daartoe worden met een vaste frequentie op ambtelijk niveau afspraken over afstemming en voortgang gemaakt en gemonitord. Dit in aanvulling op de bestuurlijke (MIRT-)overlegmomenten.

Het doel van de realisatie van de Railagenda is het waarmaken van de provinciale ambities met betrekking tot de maximale ontsluiting van Limburg op het regionale, nationale en internationale railnet zowel qua noord - zuid als qua oost - west verbindingen. Bedoelde ambities beogen in feite een ontsluiting van Limburg op Europees niveau.

In dit verband zal bij het Rijk het Limburgse belang m.b.t. de landelijke hoofdrailnetconcessie voor grensoverschrijdende intercitylijnen naar Düsseldorf, Aachen en Liège en de concessie(s) voor decentraal openbaar vervoer voor de overige grensoverschrijdende lijnen nadrukkelijk onder de aandacht worden gebracht.

Het rijksbelang, het provinciaal belang en het gemeentelijk belang kunnen zeer verschillend zijn. De spoorinfrastructuur in Nederland is echter bijna volledig in rijkshanden. De spoorbeheerder van het Rijk, ProRail, heeft altijd in eerste instantie de opdracht om ervoor te zorgen dat het rijksbelang wordt gediend. De Minister van I&M heeft evenwel de bevoegdheid om ook regionale overheden de mogelijkheid te bieden om regionaal openbaar vervoer per spoor te verzorgen.

Wij zullen onderzoeken of het in provinciaal eigendom en beheer nemen van onderdelen van het railnetwerk ons meer mogelijkheden geeft om onze ambities te realiseren. Daarbij zal aan de orde zijn op welke wijze wij een dergelijke beheerdersrol zouden kunnen invullen, en welke strategische en financiële gevolgen dit heeft.

Voor de projecten uit de Railagenda geldt, dat zij op haalbaarheid voor realisatie via studies onderzocht worden. Het college van gedeputeerde staten volgt hierbij de projectstappen van abstract naar toenemende concreetheid volgens de stappen oriënterend – verkennend – planvormend – besluitvormend – realisatie.

Was er eind 2013 nog vooral van voorgenomen ambities sprake, sinds 2013 zijn alle projecten uit de Railagenda in studie genomen. Ook in die projecten waarin de Provincie niet (enig) bevoegd gezag is, zit zij als volwaardig partner aan tafel en wordt ingezet op de realisatie van de ambities van de Provincie.

3. Programma Openbaar vervoer

3.1. Programmatische aanpak openbaar vervoer en spoorprojecten

In het coalitieakkoord 2012-2015 neemt het Openbaar Vervoer een belangrijke plaats in; zowel voor wat betreft beleidsontwikkeling als voor beleidsuitvoering. Zowel de aanbestedingsprocedure voor de OV-concessie in Limburg voor de jaren 2016 – 2031, als de Railagenda worden gekenmerkt door een hoge mate van integraliteit, zowel binnen de provinciale organisatie, als daarbuiten. Daarom is er in oktober 2012 voor gekozen om het Programma Openbaar Vervoer in te richten.

Uitgaande van de bestaande beleidskaders (POL en PVVP) zijn vier centrale ambities geformuleerd voor het openbaar vervoer:

1. De reiziger centraal: een vraaggericht openbaar vervoersysteem;
2. Een naadloos openbaar vervoersysteem: multimodaliteit via visgraatmodel geeft optimale afstemming tussen trein, bus en maatwerkvervoer;
3. Bevorderen maatschappelijke participatie: het openbaar vervoer draagt eraan bij dat elke burger zich kan verplaatsen door de provincie - dit in samenhang met andere vervoervormen;
4. Openbaar vervoer zonder grenzen: aansluiting op nationale en internationale knooppunten en daarmee het ondersteunen van ruimtelijk-economische positie in de Euregio en inspelen op de kansen van toenemende Europese integratie².

Het Programma Openbaar vervoer draagt er zorg voor dat deze hoofddoelstellingen worden gerealiseerd en landen in de projectplannen voor de projecten in de Railagenda en in de OV-concessie 2016-2031. De projecten uit de Railagenda die (gezamenlijk) zijn aangewezen als Groot Project in het kader van de Regeling Grote Projecten vallen organisatorisch alle onder het Programma Openbaar Vervoer.

3.2. Organisatorische inbedding

Het Programma OV beweegt zich organisatorisch in de ruimte tussen de directie, het cluster Ontwikkeling en het cluster Mobiliteit. Daarnaast zijn er verbindingen met de clusters Economie, Financiën en Ruimtelijke Ontwikkeling.

Het programma wordt aangestuurd door de Programmamanager OV. De programmamanager legt rechtstreeks verantwoording af aan de directie.

Programmaondersteuning vindt plaats vanuit de lijnorganisatie, waaronder in het bijzonder het cluster Mobiliteit en het cluster Ontwikkeling. Projectleiders worden (tijdelijk) aangesteld vanuit diverse organisatieonderdelen. Specifieke kennis die niet aanwezig is binnen de provinciale organisatie wordt tijdelijk ingehuurd, waarbij vast onderdeel van de opdracht is, dat eigen personeel door de ingehuurde specialist wordt opgeleid in het desbetreffende vakgebied.

² O.m. vastgelegd in de Nota van Uitgangspunten aanbesteding OV-concessie, 15-11-2013, 2013/65016, vastgesteld door Provinciale Staten d.d. 15 november 2013, G-13-024.

3.3. De rol van de Provincie binnen de projecten

Het doel van de realisatie van de Railagenda is het waarmaken van de provinciale ambities met betrekking tot de maximale ontsluiting van Limburg op het regionale, nationale en internationale railnet zowel qua noord - zuid als qua oost - west verbindingen. Dit wordt gerealiseerd door landelijke pilots op te pakken en afspraken met het Rijk te maken over de landelijke spoorconcessie voor grensoverschrijdende intercitylijnen naar Düsseldorf, Aachen en Liège en de provinciale concessie voor de grensoverschrijdende lijnen.

De ambities van de Railagenda richten zich voorts op verbetering van frequenties, de (her)opening van stations en nieuwe verbindingen.

De rol van de provincie in de projecten die bijdragen aan de verwezenlijking van deze ambities verschilt per project. De ene keer is de Provincie opdrachtgever en daarmee de leidende partij in een project, maar vaker nog vervult de Provincie een aanjaagfunctie en brengt zij de partijen die de werkelijke zeggenschap over een project hebben bij elkaar om zodoende de provinciale ambities te verwezenlijken.

4. Projectbeschrijvingen

Zoals in de inleiding reeds is aangegeven worden hierna de twaalf spoorprojecten per project beschreven. Hoewel de twaalf projecten gezamenlijk als één Groot Project zijn aangewezen en de twaalf projecten in samenhang worden uitgevoerd ter verwezenlijking van de provinciale railagenda, is het voor een goede beschrijving van de projecten, de beoordeling van de risico's en de controle van Provinciale Staten op de beheersing en voortgang van die projecten het meest werkbaar de projecten separaat te beschrijven.

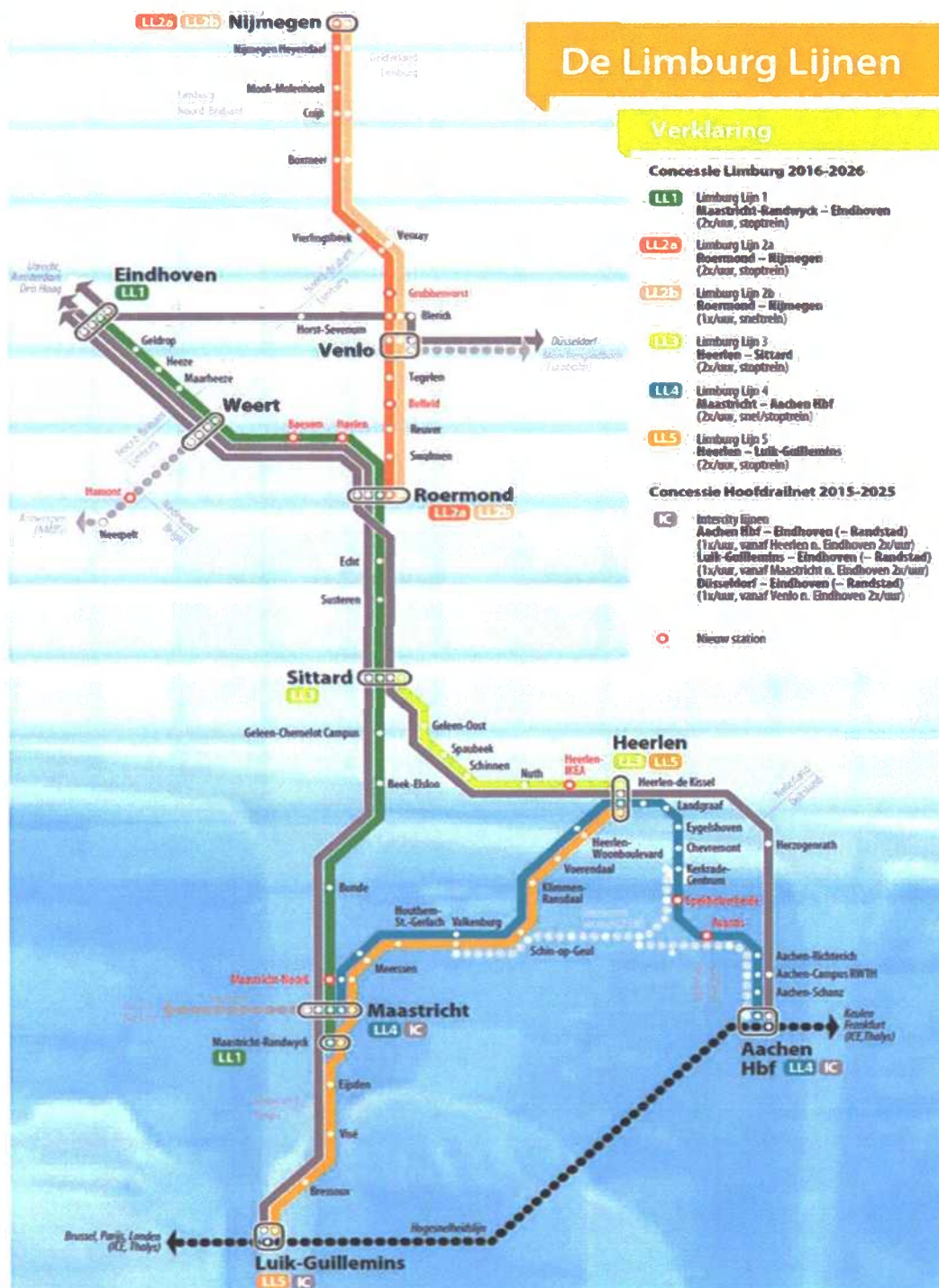
Deze twaalf projecten zijn eerder beschreven in het Programmaplan Railinfrastructuur, Spoor- en Busvervoer dat voor het eerst is vastgesteld door Provinciale Staten d.d. 22 februari 2013 (G-12-048) laatstelijk geactualiseerd aan Provinciale Staten toegezonden in juni 2014.

Deze basisrapportage en de daaropvolgende halfjaarlijkse voortgangsrapportages in het kader van de Regeling Grote Projecten vervangen het Programmaplan Railinfrastructuur, Spoor- en Busvervoer.

Peildatum basisrapportage

De projectbeschrijvingen in deze basisrapportage geven de stand van zaken per 1 november 2014 weer.

4.1. De Limburg-lijnen



Projectbeschrijving en doelstelling

In de vergadering van Provinciale Staten d.d. 14 december 2012 is het breed gedragen initiatiefvoorstel De Limburg Lijnen aangenomen³. Het initiatiefvoorstel komt erop neer dat Provinciale Staten in december 2016 willen beschikken over

- 1 multimodale Provinciale OV concessie;
- met 5 regionale spoorlijnen;
- met 7 nieuwe stations;
- met geïntegreerde tarieven en overzichtelijke en makkelijk verkrijgbare kaartjes;
- met optimale aansluitingen op het IC- en hogesnelheidsnetwerk;
- met directe en frequente grensoverschrijdende verbindingen en dus
- met duizenden nieuwe reizigers.

En daarnaast:

- grensoverschrijdende IC-verbindingen binnen de landelijke hoofdrailnet (HRN)-concessie tot aan de HSL-stations in de buurlanden. Het doel is om te komen tot één (provinciegrensoverstijgende) multimodale concessie voor heel Limburg. Deze concessie omvat, naast alle lokale en regionale busverbindingen, alle stoptreindiensten tussen Eindhoven en Nijmegen in het noorden en Aachen en Liège in het zuiden.

Reikwijdte van het project

In het kader van de Regeling Grote Projecten blijft de concessieverlening en het concessiebeheer van de Limburgse OV-concessie hier buiten beschouwing.

Over de aanbestedingsprocedure en het beheer van de OV-concessie worden Provinciale Staten via de reguliere wegen geïnformeerd.

Binnen het kader van de RGP wordt in deze Basisrapportage alleen over de onderdelen van het initiatiefvoorstel Limburg Lijnen gerapporteerd voor zover het de spoorprojecten betreft.

Het voorstel voorziet in vijf Limburgse spoorlijnen

LL1: Maastricht/Randwyck - Eindhoven

LL2a en LL2b: Roermond - Nijmegen

LL3: Heerlen - Sittard

LL4 Maastricht - Aachen

LL5 Heerlen – Liège

Limburg Lijn 1: Maastricht- Sittard

Op 8 april 2014 heeft het College van Gedeputeerde Staten besloten de decentralisatie van de twee genoemde stoptreindiensten te accepteren onder de voorwaarden die zijn opgenomen in het tussen het Rijk en Gedeputeerde Staten van Limburg te sluiten convenant.

Op 14 april 2014 hebben het Rijk en Gedeputeerde Staten van Limburg het convenant getekend waarbij uitvoeringsafspraken zijn gemaakt ten behoeve van de overdracht van de twee genoemde stoptreindiensten.

³ I-12-004-1 Initiatiefvoorstel 'De Limburg Lijnen', initiatief van CDA, VVD, PvdA en 50PLUS d.d. 14 december 2012, ontvangen 5 november 2012

De Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu heeft d.d. 23 april 2014 het besluit genomen de bevoegdheden met betrekking tot de stoptreinverbinding Roermond-Maastricht Randwyck te decentraliseren per december 2016⁴. De stoptreindiensten op dit traject worden aanbesteed in de OV-concessie 2016-2031.

Limburg Lijn 2: Roermond -- Venlo – Nijmegen (Maaslijn)

Voor verbeteringen op de Maaslijn zijn de afgelopen jaren aanzienlijke budgetten ter beschikking gesteld. Wij stellen daarom voor dat de voorgenomen (no-regret) investeringen met voorrang ter hand worden genomen en daadwerkelijk worden uitgevoerd. Het is onze ambitie om naast de halffuurfrequentie van stoptreinen (LL 2a) ook een sneltrein (LL 2b) kunnen laten rijden tussen Roermond, Venlo en Nijmegen. Eerder is al geïndiceerd dat daarvoor grote delen van de Maaslijn voorzien moeten worden van dubbelspoor. Om een en ander robuust aan te pakken prefereren wij de totale verdubbeling van de Maaslijn. Volledige verdubbeling en elektrificatie van de Maaslijn heeft immers aanzienlijke voordelen in het perspectief van de spoorverbindingen van Nederland met het Duitse achterland. Provinciale Staten hebben Gedeputeerde Staten verzocht om te onderzoeken welke aanvullende maatregelen (rekening houdend met uitvoering van de bestaande plannen) noodzakelijk zijn om een extra sneltrein te kunnen laten reizen op de Maaslijn en dit te combineren met c.q. af te zetten tegen een analyse wat totale verdubbeling en elektrificatie van de Maaslijn in één keer oplevert. Voor wat betreft de stoptrein Roermond - Venlo - Nijmegen (LL 2a) zijn in dit initiatiefvoorstel de bouw van twee nieuwe haltes voorzien: Grubbenvorst en Belfeld. Dit zal net als voor de lijn naar Weert - Eindhoven leiden tot de gewenste verdichting in het netwerk, een optimalisatie van het visgraatmodel en dus een forse reistijdwinst maar ook gebruiksgemak voor veel OV gebruikers in Limburg.

De uitgangspunten en stand van zaken van het Maaslijnproject worden meer gedetailleerd beschreven onder de projectbeschrijving van de Maaslijn.

Limburg Lijn 3 Heerlen- Sittard

Het voornoemde decentralisatiebesluit van de Staatssecretaris van I&M en het convenant tussen Rijk en Gedeputeerde Staten van Limburg omvat ook de stoptreindiensten op het traject Heerlen-Sittard. Deze treindiensten worden aanbesteed in het kader van de concessieverlening.

Limburg Lijn 4: Maastricht - Heerlen - Aachen

De verbetering van de spoorverbinding Maastricht-Aachen is reeds projectmatig aangepakt. Onder de projectbeschrijving van het project verbinding naar Aachen wordt ingegaan op de inhoud van het project.

Limburg Lijn 5: Heerlen - Maastricht - Liège

Deze verbinding ontsluit onze provincie over de grens naar het zuiden. Hiermee verankeren we de bediening van station Eijsden langjarig in de Limburgse multimodale concessie.

In de aanbestedingsprocedure voor de OV-concessie is de aanbieders gevraagd een visie op deze ontwikkeling te beschrijven.

Onder de projectbeschrijving van het project Verbinding Maastricht-Liège wordt ingegaan op de inhoud van het project.

⁴ Staatscourant 12 mei 2014, nr. 13556

Nu Provinciale Staten dit initiatiefvoorstel hebben vastgesteld, zullen deze voorstellen vanaf de eerste voorbereidingen van de aanbestedingsprocedure voor de nieuwe OV-concessie als uitgangspunt worden gehanteerd. De noodzakelijke organisatorische handelingen en de voorbereiding van het treffen van infrastructurele maatregelen worden per lijn als project opgepakt binnen de Railagenda.

Het "project" *initiatiefvoorstel de Limburg Lijnen* is daarom voor de uitvoering van de spoorprojecten uit de provinciale Railagenda eerder een kaderstellend document dan een project. De uitwerking en realisatie van de onderdelen van het voorstel De LimburgLijnen, de projectbeschrijvingen en de aan de projecten verbonden risico's en financiën worden in deze basisrapportage per (deel-)project beschreven.

Exploitatie

De middelen die betrekking hebben op de exploitatie van de spoorlijnen worden verantwoord in het kader van het concessie management en vallen buiten de scope van deze rapportage.

Investerings

Om het door Provinciale Staten voorgestelde netwerk te kunnen realiseren zijn investeringen noodzakelijk. De investeringen vallen uiteen in investeringen in spoorinfrastructuur en haltes. Teneinde het College van Gedeputeerde Staten in staat te stellen om de uitvoering van de voorgestelde investeringen voortvarend ter hand te nemen, stellen Provinciale Staten uit de in het coalitieakkoord genoemde intensiveringsmiddelen infra, aanvullend op het beschikbare budget een investeringsbedrag van € 30 miljoen ter beschikking, toe te voegen aan de "Reserve Agenda Treinverkeer in Limburg".

Met het door PS al eerder ter beschikking gestelde budget van € 26,65 miljoen (begroting 2009 en 2010) komt de totale provinciale bijdrage in de realisatie van de gewenste investeringen daarmee op € 56,65 miljoen.

De verdeling van de investeringsmiddelen en de besteding per projectonderdeel wordt beschreven onder het desbetreffende project.

Dit geldt tevens voor de beschrijving van de aan de deelprojecten verbonden risico's, die per project dusdanig variëren dat deze niet voor het initiatiefvoorstel als geheel beschreven kunnen worden.

4.2. Verbinding Eindhoven - Venlo – Düsseldorf

Projectbeschrijving

In het kader van de ontwikkeling van de topsectoren Brainport Zuidoost Nederland en Greenport Venlo hebben Nederland en de provincies Noord-Brabant en Limburg behoefte aan snelle, grensoverschrijdende treinverbindingen met de eerstvolgende knooppunten van het spoorwegnet in Duitsland en België, te weten: Düsseldorf, Aachen en Liège. Daarmee wordt het Nederlandse spoorwegnet en de regio Zuid-Oost Nederland verknoopt met het Europese hogesnelheidsnet en worden bedrijven, instellingen en (kennis)werkers in staat gesteld in een Noordwest-Europese context hun activiteiten verder te ontplooiën.

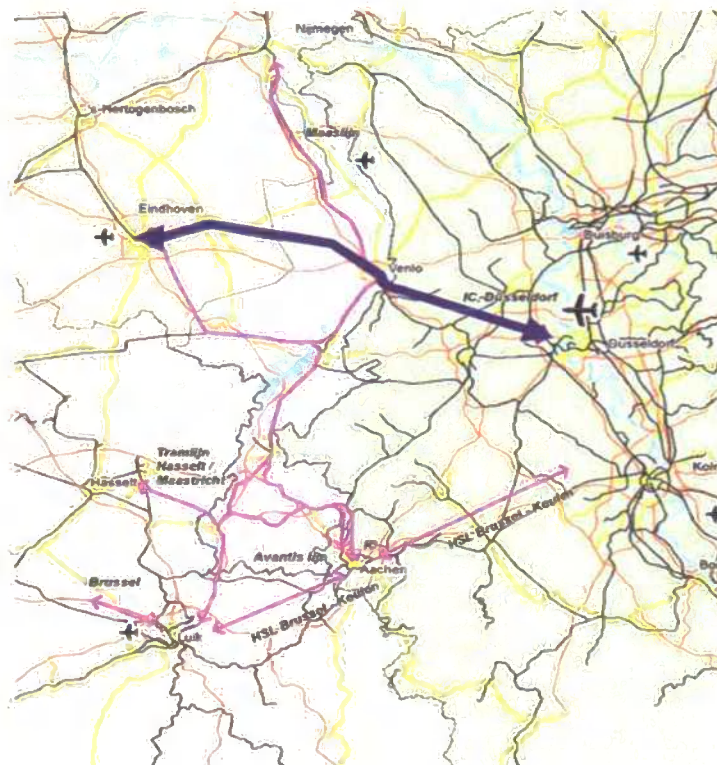
Het doel van het project is het realiseren van een snelle en goede IC-verbinding tussen (Randstad)-Eindhoven, Venlo en Düsseldorf en daarmee de regeringscentra van Nederland en Nordrhein-Westfalen (NRW) dicht bij elkaar te brengen en aansluiting te krijgen op het Duitse hogesnelheidsnetwerk (HSL).

Voor de verbeterde treinverbinding tussen Eindhoven en Düsseldorf moet de spoorlijn tussen Kaldenkirchen en Dülken worden verdubbeld. Naast het personenvervoer profiteert ook het goederenvervoer tussen Nederland en Duitsland van deze verbeterde spoorlijn.

Zolang het spoor tussen Kaldenkirchen en Dülken niet verdubbeld is wordt gezocht naar optimalisatie van de huidige dienstregelingen.

Het project past binnen het coalitieprogramma en de Initiatiefvoorstellen Agenda Treinverkeer in Limburg van 2008 en De Limburg Lijnen d.d. 14 december 2012. Grensoverschrijdend openbaar vervoer vormt conform de Euregionale railagenda een onderdeel van Provinciale ambities.

In het regeerakkoord van het Rijk is een soortgelijke ambitie verwoord. Het kabinet wil grensregio's beter bereikbaar maken en daar grensoverschrijdende treinverbindingen ontwikkelen die aansluiten op buitenlandse stations voor hogesnelheidstreinen.



Actoren

Vanwege het grensoverschrijdende karakter zijn er veel actoren bij het project betrokken. De voor dit project belangrijkste partijen zijn hieronder weergegeven.

Nederland

stakeholder	Rol
Min. I&M	autoriteit HRN
Provincie N-Brabant	ondersteunden
Provincie Limburg	ondersteunend
Gemeente Eindhoven	projectleider, Leadpartner RoCK ⁵
Gemeente Venlo	Partner RoCK
NS	Vervoerder HRN

Duitsland

stakeholder	Rol
Bund.Min. VBS	Verantwoordelijke goederenvervoer
Land.Min. BWSV NRW	Verantwoordelijke regionaal treinverkeer
Stadt Düsseldorf	Partner RoCK
Stadt M'Gladbach	Partner RoCK
VRR	Vervoersautoriteit RheinRuhrgebiet
DB Fernverkehr DB Regio	Mogelijke toekomstig vervoerder
Keolis / Eurobahn	Huidige vervoerder

⁵ RoCK: subsidieprogramma onder Interreg IV B: Regions of Connected Knowledge

Pro Rail	Spoorbeheerder

DB Netz	spoorbeheerder

Financiën

Infrastructuur

De kosten van de spoorverdubbeling zijn in de maatschappelijke kosten-baten-analyse (MKBA) 2013 becijferd op € 42,5 mln. Deze kosten moeten in principe gedragen worden door Duitse overheden (Bund en/of NRW).

Exploitatie

Op dit moment wordt een stoptreindienst (RE13) onderhouden door Keolis Duitsland tussen Hamm, Düsseldorf en Venlo. De Duitse vervoersautoriteit Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (VRR) heeft aan Nederland een bijdrage in het exploitatietekort voor het stuk Venlo-grens gevraagd van € 250.000 /jaar voor de looptijd van de concessie (tot 2025). Het ministerie van I&M heeft de bereidheid aangegeven om hierin 50% te co-financieren, mits de Provincie eveneens 50% bijdraagt. Dit zou voor een periode van 10 jaar voor Limburg ongeveer € 125.000 /jaar, dus € 1,25 miljoen voor de resterende periode zijn. Wij achten een provinciale exploitatiebijdrage uitsluitend aanvaardbaar indien de gewenste verbetering van de verbinding gerealiseerd wordt.

Gegeven het enkelspoor werkt NS nu voor de nieuwe dienstregeling korte- en middellange-termijn-varianten uit in concrete businesscases. Wat de kosten van de daadwerkelijke treinverbinding zijn is nog niet bekend. De kosten komen, als verantwoordelijke voor het hoofdrailnet, voor rekening van het ministerie van I&M en/of NS.

Risico's en risicobeheersing

Infrastructurele maatregelen.

Bij de verdubbeling van het spoor tussen Kaldenkirchen en Dülken zijn diverse risico's denkbaar:

Bestuurlijke besluitvorming Bundestag.

Voor de verdubbeling is een positieve besluitvorming over het Bundesverkehrswegeplan (BVWP) 2015 in de Bundestag nodig. Ten aanzien van de prioritering concurreert het project Kaldenkirchen-Dülken met het 3e spoor Emmerich-Oberhausen, de IJzeren Rijn en de havens van Hamburg en Bremen.

Betrokkenheid NRW.

NRW heeft het project Kaldenkirchen-Dülken in de aanvraag voor het BVWP prioriteit 2 toegekend (na 3e spoor Emmerich-Oberhausen en IJzeren Rijn). Bovendien maakt verdubbeling van het spoor tussen Rheydt en Odenkirchen nog steeds deel uit van dit project, waardoor het project onnodig duur en moeilijk wordt.

Financiering.

Bund en Land hebben nog geen overeenstemming bereikt over de bekostiging van de spoorverdubbeling.

3e spoor Emmerich-Oberhausen

Tijdens de aanleg van een derde spoor tussen Emmerich en Oberhausen worden delen van dat traject buiten bedrijf gesteld. Dat heeft tot gevolg dat de totale grensoverschrijdende capaciteit tijdelijk

wordt beperkt en dat het spoor tussen Kaldenkirchen en Dülken in die periode niet ook (deels) buiten gebruik gesteld kan worden ten behoeve van werkzaamheden.

Exploitatie trein

VRR en NRW vragen steeds om een Nederlandse bijdrage in de bestaande RE13 alvorens zich echt te committeren aan de nieuwe treinverbinding naar Düsseldorf.

Planning met mijlpalen

De ambitie is om een goede IC-verbinding te realiseren. Dit kan zodra het spoor tussen Kaldenkirchen en Dülken is verdubbeld. Tot die tijd zijn onze inspanningen gericht op het optimaliseren van de bestaande dienstregelingen.

In onderstaande tabel is de planning voor de komende 2,5 jaar verder uitgewerkt en gefaseerd van de studie naar de spoorverdubbeling en de businesscases voor de treinexploitatie weergegeven. De lobbyactiviteiten richten zich met name op bestuurlijke besluitvormingsmomenten in de Tweede Kamer, Landestag NRW en de Bundestag over met name de HRN en BVWP 2015.

	2014		2015				2016			
	Q3	Q4	Q1	Q2	Q3	Q4				
Infra										
• Vorplanung										
• Entwurfsplanung										
Exploitatie										
• uitwerken korte termijn-businesscase										
• start										
• uitwerken middellange termijn businesscase										
• start MT										

Samenhang met andere projecten en ontwikkelingen

Het project draagt bij aan de verbetering van de bereikbaarheid van Brainport Zuidoost-Nederland en Greenport Venlo en de daaraan verbonden topsectoren.

Het project hangt samen met de andere twee internationale treinverbindingen Eindhoven – Aachen en Eindhoven – Liège. Op het traject Venlo-Blerick loopt het project samen met de Maaslijn, en beïnvloeden beide projecten elkaar direct.

Overzicht van besluitvormingsmomenten en (voorziene) betrokkenheid PS

De verantwoordelijkheid voor de spoorverdubbeling Kaldenkirchen-Dülken en de verbeterde IC-verbinding Eindhoven-Venlo-Düsseldorf ligt primair bij Duitsland en/of het ministerie van I&M. In die zin zijn er vooralsnog geen besluitvormingsmomenten voor PS voorzien. Ook ten behoeve van een bijdrage in de exploitatie van de huidige stoptreindienst (RE13) voorzien we vooralsnog geen besluitvorming, omdat deze afhankelijk is van de realisatie van de gewenste treinverbinding.

Stand van zaken

Infrastructuur

Voor de beoogde IC-verbinding is de spoorverdubbeling tussen Kaldenkirchen en Dülken cruciaal. Deze is afhankelijk van de prioriteitsbepalingen in het Duitse Bundesverkehrswegeplan (BVWP) 2015. De MKBA (die begin 2013 is afgerond) is door NRW aangereikt voor dit BVWP 2015. Het Bundes Verkehrsministerium is nu bezig alle ingediende (spoor)projecten te onderzoeken en te prioriteren voor het nieuwe BVWP 2015. Of het traject Kaldenkirchen-Dülken wordt verdubbeld is afhankelijk van de besluitvorming over het BVWP medio 2015.

Eindhoven en Düsseldorf voeren momenteel overleg met DB Netz om de volgende stappen van de Duitse planning (Vorplanung en Entwurfsplanung) ter hand te nemen.

Exploitatie toekomstige trein.

In afwachting op de spoorverdubbeling heeft NS een plan uitgewerkt voor de korte termijn en middellange termijn. Voor 2016 wil NS de bestaande IC Schiphol-Eindhoven-Heerlen in Eindhoven splitsen. Het deel van deze IC naar Venlo vertrekt 15 minuten eerder uit Eindhoven. Door een kortere overstap in Venlo (8 min) wordt de reistijd Eindhoven-Düsseldorf 15 minuten korter.

Voor de periode 2017-2022 rijdt NS tussen Amsterdam en Eindhoven elke 10 min een trein, waarvan er twee per uur doorrijden naar Venlo. In Venlo sluiten deze treinen redelijk goed aan op de RE 13 (ca. 10 min overstap), waarmee de reistijd Eindhoven-Venlo-Düsseldorf met ca. 15 min wordt verkort (gelijk aan de voornoemde IC).

Projectbeheer en projectbeheersing

De gemeente Eindhoven is projectleider en leadpartner voor de RoCK-subsidie. Voor zover er wettelijke bevoegdheden aan de orde zijn, betreffen deze de Staatssecretaris van I&M. De Provincie Limburg heeft enkel een ondersteunende rol en is niet verantwoordelijk voor de projectorganisatie en projectbeheersing.

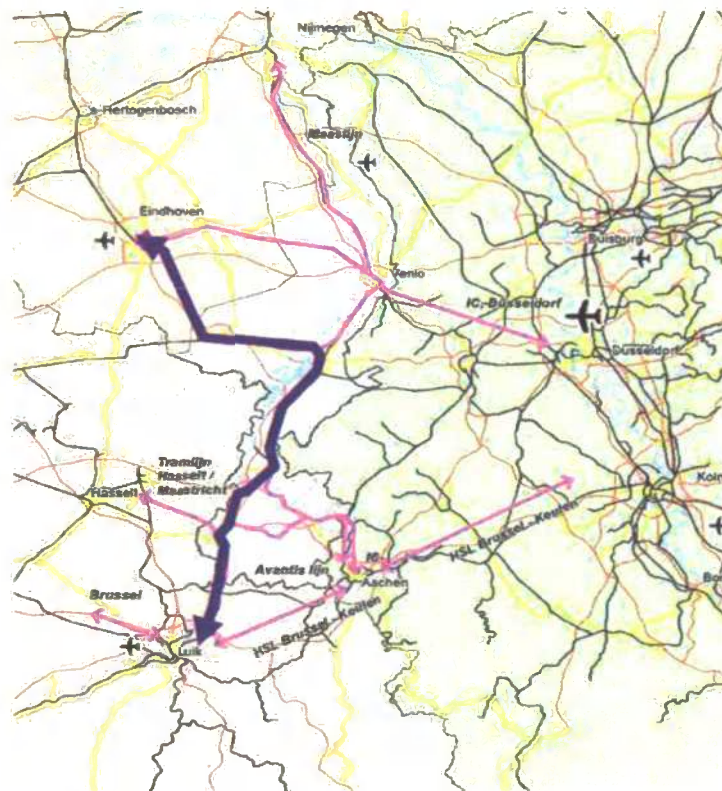
Toekomstige besluitvorming Provinciale Staten

Wordt vooralsnog niet verwacht, gezien de ondersteunende rol van de Provincie Limburg in het project.

4.3. Verbinding Maastricht – Liège

Projectbeschrijving

Nederland en Limburg hebben voortvloeiend uit de focus op de ontwikkeling van de topsectoren (Brainport Zuidoost Nederland, kennisclusters in Zuid-Limburg, de regio Aachen en Leuven) behoefte aan snelle, grensoverschrijdende verbindingen met de eerstvolgende knooppunten van het spoorwegnet in Duitsland en België. Daarmee worden het nationale spoorwegnet en de regio naadloos verknoopt met het Europese hogesnelheidsnet en worden bedrijven, instellingen en (kennis)werkers in staat gesteld in een Noordwest-Europese context hun activiteiten te ontplooiën.



Reikwijdte van het project

Een IC-verbinding Eindhoven-Liège is opgenomen in het beleidsvoornemen van de minister van I&M met betrekking tot de nieuwe concessie voor het hoofdrailnet (HRN-concessie 2015-2025) en aan de Nederlandse Spoorwegen is hiervoor een inspanningsverplichting opgelegd.

Op dit moment wordt de stoptreindienst Liège-Guillemins – Bressoux – Visé – Eijsden – Maastricht-Randwyck – Maastricht als uurdienst verzorgd door de Belgische vervoerder NMBS, waarbij de NMBS tussen Eijsden-grens en Maastricht op concessie van de NS rijdt.

De ambitie van de provincie richt zich op het realiseren van een IC-verbinding met Liège, naast een stoptreinbediening van de kleinere stations. Voor een studie naar verbetering op korte(re) termijn van de verbinding Maastricht-Liège is opdracht verleend.

Status studie: afgerond, heeft aanvulling op grond van nieuwe data NMBS. Vervolgstudie wordt uitgevoerd.

IC-verbinding

Uit de studie blijkt dat het doortrekken van de huidige Belgische IC Oost (Brussel-Visé) naar Maastricht, in principe de voortzetting van de voormalige Maastricht-Brussel-Expres, realistisch is (uitgaande van de huidige keertijden in Visé volgens de NMBS-dienstregeling), vooralsnog gekoppeld aan een stoptreindienst met bi-courant materieel naar Eijsden of Visé vanuit de Heuvellandlijn (met mogelijk latere doortrekking naar Liège).

Tijdens de bespreking tussen Provincie, NMBS, NS en Veolia heeft NMBS aangegeven, dat de berekening correct is, maar de NMBS er niet in is geslaagd van de IC Oost een betrouwbaarder product te maken dan de Maastricht-Brussel-Expres. De reden daarvoor ligt rondom (de treincongestie rond) Brussel. NMBS vreest daarom een herhaling van de (on-) betrouwbaarheid van de Maastricht-Brussel-Expres en voelt er niet voor de trein naar Maastricht door te trekken. Wel heeft NMBS aangegeven te hechten aan de dienst Maastricht-Liège en met alle partners in gesprek te willen blijven over een verbetering van het product, met bediening van de tussenliggende stations.

Frequentieverhoging

NS en NMBS hebben aangegeven, dat hogere frequenties gevolgen hebben voor de exploitatielasten van de dienst Maastricht-Liège. Bekeken zal moeten worden of de stroom van 2000 reizigers per dag kan toenemen.

Actoren

Provincie	aanjaagfunctie
Maastricht en Liège	primair betrokken steden
Eindhoven	betrokken stedelijke regio
NS Reizigers	mede-uitvoerder bestaande stoptreinverbinding Maastricht-Liège, alsmede exploitant HRN-concessie
NMBS	uitvoerder bestaande stoptreinverbinding Maastricht – Liège, en vervoerder Belgische spoorwegennet
I&M	vervoersautoriteit HRN
Prorail en Infrabel	spoorbeheerders

Samenhang met andere projecten en ontwikkelingen

Het project draagt bij aan de verbetering van de bereikbaarheid van Brainport Zuidoost-Nederland en de kennisclusters in Zuid-Limburg (campussen) en de daaraan verbonden topsectoren.

Het project hangt samen met de andere twee internationale treinverbindingen Eindhoven – Düsseldorf en Eindhoven – Aachen, alsmede met de nieuwe regionale concessieverlening.

Relatie tot OV-concessieverlening

Het traject Maastricht-Randwyck – Eijsden behoort tot het hoofdrailnet (HRN). Het Rijk is OV-autoriteit en de NS concessiehouder. Limburg wil de bediening van Eijsden in het verlengde van een van de twee regionale stoptreindiensten tot Randwyck. Hiervoor zijn de medewerking van en besluitvorming door het Rijk vereist voor 1 maart 2014. Van Rijksweg is nooit zicht geboden op decentralisatie van dit traject.

De huidige verbinding is tevens deel van de internationale verbinding Maastricht-Liège. De inzet van een regionale vervoerder, zeker als deze wil doorrijden naar Liège, moet zorgvuldig overlegd worden

met NMBS. Als de regionale trein een grensoverschrijdende verbinding verzorgt, kan deze ook niet eenzijdig door de Provincie Limburg in een door haar te verlenen regionale OV-concessie worden opgenomen.

Als de regionale trein keert in Eijsden, moet in Eijsden wellicht in de infrastructuur van een keerspoor worden geïnvesteerd. Hiervoor dient de aanvullende studie duidelijkheid te scheppen.

Projectbeheer en projectbeheersing

Het project is een onderzoeksproject dat wordt uitgevoerd in vijf fases:

- Fase 1: Oriëntatiefase;
- Fase 2: Verkenningfase;
- Fase 3: Planningsfase;
- Fase 4: Besluitvormingsfase;
- Fase 5: Realisatiefase.

Aan het eind van elke fase wordt een go/no go-besluit genomen.

Het project bevindt zich in de oriëntatiefase. Dat betekent dat er nog geen projectorganisatie voor is of wordt opgezet en de activiteiten binnen de reguliere werkzaamheden worden uitgevoerd.

De werkzaamheden vallen binnen het programma Openbaar Vervoer en worden uitgevoerd onder verantwoordelijkheid van de programmamanager OV.

Risico's en risicobeheersing

Het project is een onderzoeks-/studieproject en bevindt zich in de oriënterende fase. Dat betekent dat er in deze fase voor de Provincie weinig tot geen concrete risico's aan verbonden zijn.

De reeds geïdentificeerde risico's hebben betrekking op de studie en betreffen: 1) het verkrijgen van reizigersgegevens van NMBS en andere vervoerders. Deze zijn moeilijk verkrijgbaar vanwege het bedrijfsgevoelig karakter van deze gegevens. 2) De looptijd van de overeenkomst NMBS-NS en eventuele consequenties bij opzeggen of beëindiging van de samenwerking. Beide risico's liggen buiten de invloedssfeer van de provincie.

Financiën

Uit de programmamiddelen OV is € 25.000,- beschikbaar voor studie.

Er zijn nog geen financiële middelen voor infrastructurele maatregelen en/of voor bijdragen aan eventuele exploitatietekorten gereserveerd. Door de gewijzigde uitgangspunten is het op dit moment niet goed mogelijk een inschatting van exploitatiekosten en investeringen in de infrastructuur te maken.

Stand van zaken

NMBS beraadt zich intern over de vraag wat een frequentieverdubbeling betekent (qua besluitvorming, en qua kosten en kostendragers, met scheiding op de grens).

De resultaten van de besprekingen tussen de Provincie, NMBS, Veolia en NS worden gedeeld met de klankbordgroep bestaande uit de Nederlandse gemeenten langs de lijn, de stad Liège en de NMBS / Infrabel. De voorbereiding hiervan is gestart door de gemeente Maastricht.

De verbinding Maastricht-Liège is tevens als ontwikkelopgave opgenomen in het Programma van Eisen voor de regionale Limburgse OV-concessie.

Los van het feit dat er op dit moment sprake is van een theoretisch probleem en los van toekomstige plannen van NMBS vindt ons college het onwenselijk dat het traject Maastricht-Randwyck – Eijsden-grens niet gedecentraliseerd is en dat voor station Eijsden geen bedieningsplicht geldt.

Planning van het project

De verbinding Maastricht-Liège is als ontwikkelopgave opgenomen in het Programma van Eisen voor de regionale Limburgse OV-concessie 2016-2031..

Na de beoordeling van de inschrijvingen en de definitieve gunning van de nieuwe OV-concessie zal bekend zijn welke rol de regionale vervoerder kan spelen ten aanzien van de verbinding met Liège, hetgeen zal doorwerken in de rol van de Provincie als concessieverlener en opdrachtgever.

Toekomstige besluitvorming Provinciale Staten

Zolang het onderzoeksproject zich niet in de besluitvormingfase bevindt heeft er door Provinciale Staten geen besluit te worden genomen. Omdat er gezien de status van het traject als Hoofdrailnet geen wettelijke bevoegdheden van de provincie in het geding zijn, is besluitvorming door Provinciale Staten op dit moment ook niet voorzien.

Dit kan anders worden indien er (substantiële) financiële bijdragen van de provincie voor de exploitatie van de verbinding verlangd worden.

4.4. Verbinding naar Aachen

Projectbeschrijving en doelstelling(en)

Onderdeel 1

Intercity Eindhoven-Aachen(-Köln), de Provincie Limburg faciliteert dit proces maximaal en draagt (mede) zorg voor de benodigde infrastructurele maatregelen. Dit onderdeel bevindt zich in de verkenningfase. Opdrachtgever is het Rijk.

Onderdeel 2

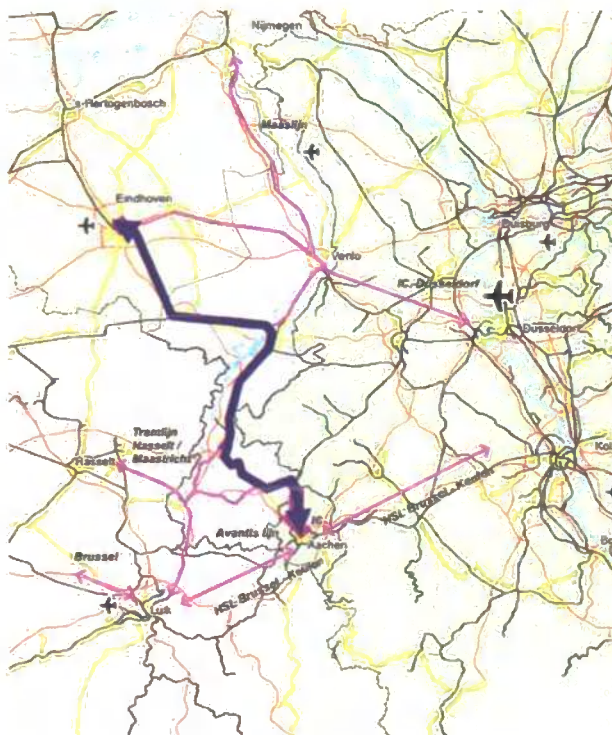
Vooruitlopend op de intercity Heerlen-Aachen wordt een sneltreindienst Maastricht-Heerlen-Aken gerealiseerd. De Provincie Limburg neemt dit mee als onderdeel van de OV-concessie en draagt (mede) zorg voor eventuele benodigde infrastructurele maatregelen (zoals belegd in het Plan van Aanpak van ProRail). Dit onderdeel bevindt zich in de planvormingsfase. Voor wat betreft de concessieverlening is de Provincie Limburg de opdrachtgever. Voor wat betreft de elektrificatie is de provincie beoogd opdrachtgever.

Onderdeel 3

Ter overbrugging van de periode tussen het opheffen van RB 20 en de indienststelling van de sneltreindienst Maastricht-Heerlen-Aachen draagt de provincie samen met Nahverkehr Rheinland (NVR) zorg voor het Tussenbedrijf. Dit onderdeel bevindt zich in de besluitvormingsfase. Voor dit onderdeel kunnen twee fasen onderscheiden worden:

- a De fase tussen het moment dat RB20 wordt opgeheven en de afloop van het contract tussen NS en DB Regio (eind 2015). Voor dit onderdeel heeft de Provincie Limburg geen formele rol.
- b De fase vanaf afloop van het contract Rijk-DB Regio tot de indienststelling van de sneltrein Maastricht-Heerlen-Aachen. Voor dit onderdeel heeft de Provincie Limburg een formele rol in het kader van de concessieverlening.

De *Avantislijn* behoort tot de ambitie binnen de Railagenda Limburg. Op dit moment wordt de verbinding Heerlen-Aachen prioritair opgepakt. Zodra het project Heerlen-Aachen goed op de rit staat zal het project Avantis worden opgepakt. Naar verwachting zal dit in het vierde kwartaal 2015 mogelijk zijn.



Actoren

Initiatiefnemers: Provincie Limburg, Parkstad Limburg. Ministerie van I&M, DB Regio. Namens deze partijen treedt de Provincie Limburg op als projecttrekker.

Uitvoerder: ProRail en DB Netz

Financiën

Voor de intercityverbinding Eindhoven-Aachen(-Köln), moeten de kosten nog inzichtelijk worden gemaakt. Dit is onderdeel van een nog uit te voeren haalbaarheidsonderzoek. Op basis van de resultaten van dit onderzoek wordt ook de financiering besproken.

Voor de intercityverbinding Maastricht-Heerlen-Aachen dienen infrastructurele maatregelen aan het spoor genomen te worden, elektrificatie en versnellingsmaatregelen. Deze zijn begroot op € 7,5 mln.

Onderdeel van de overbrugging tussen het opheffen van de RB20 en de indienststelling van de sneltrein Maastricht-Heerlen-Aachen vormt de periode dat het traject nog niet geëlektrificeerd is en er tijdelijk met ander materiaal gereden moet worden. Voor deze overbruggingsperiode is een bedrag van € 2,5 mln. gereserveerd.

Er is sprake van kostendeling op de grens. De kosten aan Duitse zijde worden gedragen door de Duitse OV-autoriteit Nahverkehr Rheinland (NVR).

Voor de spoorverdubbeling tussen Heerlen en Landgraaf en elektrificatie van het tracé Heerlen-Heerzogenrath-grens zijn de kosten in 2013 op 65 miljoen euro begroot. Op dit moment worden de elektrificatie en enkele versnellingsmaatregelen uitgewerkt. In het kader van het MIRT-overleg op 14 november 2013 is voor elektrificatie door het Rijk € 7,5 miljoen vastgelegd. In de provinciale begroting zijn voor deze werkzaamheden eveneens € 7,5 miljoen opgenomen.

Over spoorverdubbeling wordt nog onderhandeld. In de provinciale begroting is hiervoor € 10 miljoen onder voorwaarden gereserveerd.

Risico's en risicobeheersing

Het instellen van een tussenbedrijf, nodig ter overbrugging van de periode tussen het opheffen van RB20 en het indienststellen van de sneltrein Maastricht-Heerlen-Aachen, leidt tot verlies aan reizigers van/naar Aachen vanwege de extra overstap.

Omwonenden zijn belanghebbenden omdat elektrificatie naast generieke voordelen (milieuvriendelijker, stiller) ook snelheidsverhoging impliceert, met daaruit voortvloeiende consequenties voor veiligheid van de spoorovergangen. Belangrijk is het proces met omgeving tijdig en zorgvuldig te starten.

Rond het tracé kunnen ontwikkelingen zich voordoen die de benodigde infrastructurele aanpassingen van de spoorlijn belemmeren. Om dit risico te beperken wordt in het POL een ruimtelijke reservering opgenomen.

Projectbeheer en projectbeheersing

Namens de initiatiefnemende en financierende partijen zal de provincie de dagelijkse aansturing verzorgen. Binnen de provincie Limburg wordt een projectteam ingericht dat zorgdraagt voor de projectbeheersing.

Tot de inrichting van het projectteam gerealiseerd is, worden de voorbereidende werkzaamheden uitgevoerd door een extern ingehuurde projectleider in samenwerking met eigen ambtenaren binnen het Programma Openbaar Vervoer, onder verantwoordelijkheid van de programmamanager OV.

Planning met mijlpalen

Onderdeel 1

2015: Besluit vervolgaanpak Intercity Eindhoven-Aachen (mede o.b.v. duidelijkheid Programma Hoogfrequent Spoor (PHS))

Onderdeel 2

- Q3 2014: Beslissing voorkeursalternatief versnellingsmaatregelen en elektrificatie o.b.v. Studie ProRail
- Q4 2014: Gunning concessie OV, incl. treindienst Maastricht-Heerlen-Aachen
- Q3 2015: Uitvoeringsbeslissing o.b.v. studie ProRail
- Q4 2017: Uitvoering gereed (versnellingsmaatregelen en elektrificatie uitgevoerd, aansluitend baanvak in Duitsland gereed)

Onderdeel 3

- Q4 2017: start sneltreindienst Maastricht-Heerlen-Aachen.

Toekomstige besluitvorming Provinciale Staten

Mogelijk zijn voor de benodigde infrastructurele maatregelen ruimtelijke procedures noodzakelijk. In dat geval behoort het opstellen van het provinciaal inpassingsplan (PIP) tot de mogelijkheden. Het PIP wordt door Provinciale Staten vastgesteld. Of een PIP nodig is, is nu niet te voorspellen.

Provinciale Staten worden nauw betrokken bij de voorstellen tot financiering van de infrastructurele maatregelen en de invulling van de voorwaarden van de reeds begrote middelen.

4.5. Maaslijn

Projectbeschrijving en doelstelling(en)

De Maaslijn tussen Roermond, Venlo en Nijmegen is één van de drukste en meest intensief bereden enkelsporige spoorlijnen in Nederland. Door de vervoersgroei levert dit nu en in de toekomst capaciteitsproblemen op. Samen met de provincie Noord-Brabant en de provincie Gelderland/Stadsregio Arnhem-Nijmegen (SAN) werkt de provincie aan een kwaliteitsverbetering van de Maaslijn. Daarbij wordt onderscheid gemaakt tussen maatregelen op de korte en middellange termijn en maatregelen op de lange termijn.

De infrastructurele aanpak van de Maaslijn in de periode tot 2020 richt zich op 4 onderdelen:

- Versnellingsmaatregelen noordelijke Maaslijn
- Versnellingsmaatregelen zuidelijke Maaslijn
- Elektrificatie Maaslijn
- Station Grubbenvorst-Greenport Venlo

Na realisatie van deze maatregelen is de Maaslijn in 2020 een geëlektrificeerde spoorlijn. Er kunnen meer en snellere treinen rijden. De infrastructuur maakt een robuuste en betrouwbare dienstregeling mogelijk, met goede aansluitingen in Nijmegen, Venlo en Roermond. Met station Grubbenvorst-Greenport Venlo wordt de kern Grubbenvorst en Greenport Venlo goed per openbaar vervoer ontsloten. Dankzij de inzet van elektrisch treinmaterieel is de hinder voor de omgeving verminderd.



Actoren

Initiatiefnemers: Provincie Limburg, Provincie Noord-Brabant, Provincie Gelderland/SAN. Namens deze partijen treedt de provincie Limburg op als projecttrekker.

Partner: Ministerie van I&M

Uitvoerder: ProRail

FinanciënKostenramingen

Op dit moment zijn kostenramingen beschikbaar voor de versnellingsmaatregelen en de elektrificatie. Voor station Grubbenvorst–Greenport Venlo is slechts een kostenindicatie beschikbaar.

Op basis van deze inzichten kunnen de kosten op dit moment als volgt worden weergegeven:

- Versnellingsmaatregelen noord	€ 30 mln.
- Versnellingsmaatregelen zuid	€ 15 mln.
- Elektrificatie	€ 99 mln.
- Beheer & instandhouding elektrificatie	€ 31 mln.
- Station Grubbenvorst-Greenport Venlo	€ 20 mln.
- Totaal	€ 195 mln.

Deze kosten zijn prijspeil 2013, exclusief BTW en kennen nog een onzekerheidsmarge van +/- 40%. In de eerste helft van 2015 komen geactualiseerde kostenramingen met een kleinere onzekerheidsmarge beschikbaar.

De financiering van de maatregelen is thans als volgt geregeld en/of voorzien:

	Totaal	I&M	Limburg	Noord-Brabant	Gelderland/SAN
Versnellingsmaatregelen Noordelijke Maaslijn	€ 15 mln.	€ 7,5 *1)	€ 1,65 *2)	€ 4,2 *3)	€ 1,65
Versnellingsmaatregelen Zuidelijke Maaslijn	€ 30 mln	€ 16,15	€ 10,35 € 3,5 *4)	-	-
Elektrificatie	€ 99 mln.	€ 30,25 *5)	€ 35,75 *6)	€ 17,2 *7)	€ 15,8 *8)
Beheer en instandhouding elektrificatie	€ 31 mln.	€ 31	-	-	-
Station Grubbenvorst Greenport-Venlo *11	€ 20 mln.	€ 6,4 *9)	€ 13,6 *10)	-	-
Totaal	€ 195	€ 91,3	€ 64,85	€ 21,4	€ 17,45

*1): voorziene dekking uit programma Beter Benutten regionaal spoor, besluitvorming voorzien bij MIRT 2014.

I&M zal haar bijdrage verhogen met BTW-component.

- *2): dekking uit Rijksbijdrage "Quick-Scan maatregelen Decentraal Spoor" voor maatregelen binnen het concessiegebied Stadsregio Arnhem-Nijmegen, welke door I&M aan de BDU Limburg zijn toegevoegd.
- *3): GS van Noord-Brabant hebben ingestemd met deze dekking, met indexering van de bijdrage en met een risico-reservering van 20% op deze bijdrage.
- *4): € 3,5 mln. bijdrage door Limburgse gemeenten Venray (€ 1 mln. bekrachtigd in overeenkomst), Venlo (€ 1,5 mln. bekrachtigd in overeenkomst) en Roermond (voorziene bijdrage € 1 mln.).
- *5): de bijdrage van I&M betreft een maximale bijdrage. Indexering van het bedrag zal plaatsvinden op basis van de BDU-index welke veelal lager ligt dan de feitelijke Grond-, Weg en Waterbouwindex voor boven- en ondergrondse spoorwegen.
- *6): PS van Limburg hebben bij besluit van 7 februari 2014 initiële steun voor het project uitgesproken. Definitieve bekrachtiging van de middelen in de begroting dient nog plaats te vinden. Een PS-voorstel daartoe is voorzien in februari 2015.
- *7): GS van Noord-Brabant hebben ingestemd met de financiële bijdrage, met indexering van de bijdrage en met een risico-reservering van 20% op deze bijdrage. Van dit bedrag zal € 4,2 mln. gedekt worden door inzet van de exploitatiewinst als gevolg van elektrificatie tot en met 2031. Omdat de BDU voor het Noord-Brabantse deel van de Maaslijn aan Limburg wordt uitgekeerd zullen deze middelen uit de Limburgse BDU worden gedekt.
- *8): De Stadsregio Arnhem-Nijmegen zal de exploitatiewinst als gevolg van elektrificatie tot en met 2031 inzetten als bijdrage van totaal € 3 mln. aan de investeringskosten. De provincie Gelderland heeft besloten tot een aanvullende bijdrage van € 4,5 mln. Daarmee is er op dit moment nog een tekort van € 8,3 mln. op de beoogde bijdrage van Gelderland.
- *9): dit betreft de maximale –nog niet vastgestelde– bijdrage van I&M uit de bijdrageregeling nieuwe stations.
- *10): PS van Limburg hebben bij de behandeling van de Voorjaarsnota op 20 juni 2014 steun voor dit project uitgesproken. Definitieve bekrachtiging van de middelen dient nog plaats te vinden en is voorzien in februari 2015.
- *11): I&M draagt cf. bestaand beleid de kosten voor beheer en instandhouding van de maatregelen Zuidelijke Maaslijn en station Grubbenvorst-Greenport Venlo. In nieuw beleid verwacht I&M regionale co-financiering in de kosten voor beheer en instandhouding voor de Noordelijke Maaslijn. Daarover wordt voorjaar 2015 besloten.

Risico's en risicobeheersing

Het project kent diverse risico's op het gebied van financiën, organisatie, planning en inhoud. De belangrijkste zijn:

Projectfinanciering: op dit moment is met name de dekking vanuit Gelderland voor realisatie van de elektrificatie onvoldoende. Provinciale Staten van Gelderland hebben Gedeputeerde Staten van Gelderland bij motie opgeroepen om *"te bezien of dat de nu opgenomen bijdrage vanuit Gelderland aan de elektrificatie van de Maaslijn op basis van actuele informatie in redelijkheid voldoende is om deze elektrificatie te helpen slagen"*.

Onzekerheidsmarges kostenramingen: de kostenramingen kennen nog een onzekerheidsmarge van +/- 40%. Sommige projectonderdelen zijn op dit moment slechts gebaseerd op een kostenindicatie.

Kostenbeheersing: De impact van nog te nemen besluiten over zaken als nachtwerk, langere buitendienststellingen en bijbehorende kosten vervangend busvervoer e.d. zijn nog niet financieel vertaald. De samenhang van maatregelen kan van invloed zijn op de overwegveiligheid en leiden tot aanvullend benodigde maatregelen. Over de financiële dekking van eventuele kostenstijgingen (risico reservering) zijn tot nu toe enkel met de provincie Noord-Brabant afspraken gemaakt.

In het projectplan dat momenteel wordt opgesteld en dat begin 2015 separaat aan Provinciale Staten zal worden toegezonden, zal het risicomanagement verder worden uitgewerkt.

Projectbeheer en projectbeheersing

Namens de initiatiefnemende en financierende partijen zal de provincie de dagelijkse aansturing verzorgen. Binnen de provincie Limburg wordt een projectteam ingericht dat zorgdraagt voor de projectbeheersing. Uitwerking van het projectbeheer en de projectbeheersing vindt plaats in het bovengenoemde projectplan. Naar verwachting zal dat vallen binnen het eerste kwartaal 2015. Vervolgens zal deze informatie worden verwerkt conform de kaders van de regeling Grote Projecten (voortgangsrapportage).

Planning met mijlpalen

2015: Locatiekeuze Station Grubbenvorst en vervolg planvorming.

2016: Start realisatie elektrificatie.

2017: Start realisatie versnellingsmaatregelen.

2020: Oplevering elektrificatie en versnellingsmaatregelen.

De realisatie van station Grubbenvorst is onderdeel van fase 1 van de Maaslijn-ambitie. Dat betekent dat we streven naar een realisatie eind 2020. ProRail heeft inmiddels opdracht gekregen om de planstudie op te starten. In het kader van deze werkzaamheden wordt ook een gedetailleerde planning opgesteld en kan meer inzicht worden gegeven in de verwachte opleverdatum.

Samenhang met andere projecten/ontwikkelingen

De plannen voor de Maaslijn kennen een samenhang met de nieuwe dienstregeling in het kader van het programma hoogfrequent spoor.

Overzicht van besluitvormingsmomenten en (voorziene) betrokkenheid PS

Mogelijk zijn voor de benodigde infrastructurele maatregelen ruimtelijke procedures noodzakelijk. In dat geval behoort het opstellen van een provinciaal inpassingsplan (PIP) tot de mogelijkheden. Een PIP wordt door Provinciale Staten vastgesteld.

Rond het tracé kunnen ontwikkelingen zich voordoen die de benodigde infrastructurele aanpassingen van de spoorlijn belemmeren. Om dit risico te beperken wordt in het POL een ruimtelijke reservering opgenomen.

Naar verwachting zal in het eerste kwartaal 2015 een financieringsvoorstel ten behoeve van de infrastructurele maatregelen aan Provinciale Staten worden aangeboden.

Stand van zaken

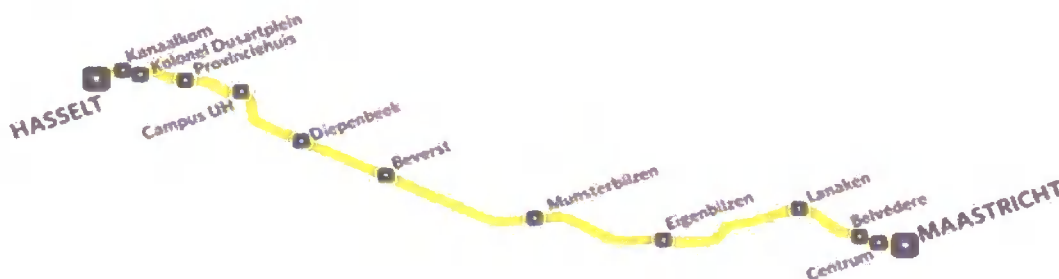
Voor de uitwerking en realisatie van de versnellingsmaatregelen en elektrificatie heeft ProRail opdracht gekregen. Daarnaast heeft ProRail de opdracht om station Grubbenvorst-Greenport Venlo nader te onderzoeken.

4.6. Tramverbinding Vlaanderen – Maastricht

Projectbeschrijving

Het Vlaamse openbaar vervoerbedrijf De Lijn beoogt met het Spartacusplan een kwaliteitsimpuls te geven aan het openbaar vervoer in Belgisch Limburg. Het plan omvat het optimaliseren en verbeteren van het openbaar vervoer, onder andere door de bouw van drie sneltramlijnen en het op de aankomst- en vertrektijden van de trams afstemmen van aansluitende busverbindingen (introduceren visgraatmodel in Belgisch Limburg). De eerste van deze tramlijnen is de verbinding tussen Hasselt en Maastricht (lijn 1).

De tram biedt een verbinding op een thans in het euronale openbaar vervoernetwerk ontbrekende schakel in het spoorstelsel.



Het tramtraject Hasselt - Maastricht heeft een totale lengte van circa 35 km en ligt voor circa 5 km op Nederlands grondgebied. Het Belgische deel van het tramtraject is al uitgewerkt en in oktober 2009 planologisch vastgelegd in het Gewestelijk Ruimtelijk Uitvoeringsplan (GRUP) en wordt onder verantwoordelijkheid van de Vlaamse Vervoersmaatschappij De Lijn aangelegd. Voor het Nederlandse deel van de tramverbinding heeft de gemeenteraad van Maastricht op 18 februari 2014 het bestemmingsplan vastgesteld. Eind november 2014 vindt bij de Raad van State de behandeling plaats van het ingestelde beroep tegen het vastgestelde bestemmingsplan. In Maastricht krijgt de tram een tracé via het centrum naar het station. De tram dient in 2018 operationeel te zijn en zal 2x per uur per richting gaan rijden. De Lijn is verantwoordelijk voor de exploitatie van de tramverbinding.

Doelstellingen van het project

De hoofddoelstelling van het project Tram Vlaanderen Maastricht (TVM) is om het Nederlandse tracé van een tramverbinding tussen Hasselt en Maastricht te realiseren. Sinds jaar en dag wordt de stad Maastricht bezocht door vele Belgische kooptoeisten, die voor het overgrote deel afkomstig zijn uit Belgisch Limburg. Veel werknemers van het academisch ziekenhuis Maastricht (azM) en de Faculteit Health, Medicine and Life Sciences van de Universiteit Maastricht (samen het Maastricht UMC+) en andere bedrijven en instellingen in Maastricht wonen in Belgisch Limburg. Deze toeristen en grenspendelaars komen nu vooral met de auto naar Maastricht, omdat de openbaar vervoerverbindingen op dit moment van lage kwaliteit zijn.

Reikwijdte project

De opdracht voor het (gehele) project Tram Vlaanderen- Maastricht (TVM) is de realisatie van een werkend vervoerssysteem. Dit houdt in:

1. De realisatie van (tram)infrastructuur;
2. De aankoop van trammaterieel;
3. De exploitatie van de tramlijn;
4. Het beheer en onderhoud van de (tram)infrastructuur.

Het project op Nederlands grondgebied bestaat uit:

1. De aanleg en exploitatie van een elektrische tramverbinding van circa 5 km vanaf de Belgisch-Nederlandse grens tot het centraal station Maastricht;
2. De aanleg van drie haltes aan deze verbinding;
3. De realisatie van twee onderstations voor de elektriciteitsvoorziening.

Actoren

Vlaams Gewest	initiatiefnemer Spartacusplan, financier
Gemeente Maastricht	mede-initiatiefnemer, opdrachtgever werkzaamheden TVM, medefinancier, bevoegd gezag (o.a. het bestemmingsplan)
Provincie Limburg	mede-initiatiefnemer, opdrachtgever werkzaamheden TVM, medefinancier, bevoegd gezag in het kader van Wet Lokaal Spoor
Ministerie van Infrastructuur en Milieu	medefinancier project TVM, bevoegd gezag voor de statuswijziging
ProRail	Spoorbeheerder
De Lijn	opdrachtgever werkzaamheden Spartacusplan exploitant
Infrabel	spoorbeheerder België
Rijkswaterstaat	Eigenaar deel Wilhelminabrug
Inspectie Leefomgeving en Transport	Toeziethoudende instantie

Planning met mijlpalen

Naam fase	Startdatum	Einddatum	Opmerkingen
Bestemmingsplanprocedure	Juni 2013	febr. 2014	Gemeenteraad Maastricht heeft het bestemmingsplan op 18 februari 2014 vastgesteld
Beroepsprocedure bij de Raad van State	Jan. 2014	Nov. 2014	Uitgangspunt is een onherroepelijk bestemmingsplan in november 2014. Project valt onder de Crisis en Herstelwet
Overeenkomsten	April 2014	Juni 2015	Diverse overeenkomsten met gemeente Maastricht, de Lijn, Rijkswaterstaat, Infrabel, ProRail, Inspectie Leef-omgeving en Transport (ILT), WOM Belvédère, verdrag tussen Nederland en België, implementatie Wet lokaal spoor, etc
Ontwerp & onderzoeken	2014	Mei 2015	Programma van eisen, technisch ontwerp, berekeningen, tekeningen, faseringsplan etc.
Vergunningen	Jan. 2014	Dec. 2017	
Grondverwerving	Jan. 2014	Febr. 2016	Uitgangspunt is minnelijke grondverwerving
Aanbesteding en gunning	Mei 2015	Dec. 2015	
Realisatie	2016	2018	
Oplevering	2017	2018	
Testen materieel en infrastructuur (NL & B) en proefbedrijf	2018	2018	
Exploitatie		2018	

Financiën

Het project is gedekt met financiële middelen van:

Organisatie	Bedragen excl. BTW	Onderbouwing
Ministerie van Infrastructuur en Milieu	€ 35,50 mln.	• € 26,20 mln.: Actieprogramma Openbaar Vervoer • € 6,00 mln.: Amendement Koopmans • € 3,30 mln.: AROV gelden⁶
Gemeente Maastricht	€ 18,00 mln. ⁷	

⁶ Actieprogramma Regionaal OV, ministerie van I&M

Provincie Limburg	€ 12,30 mln.	• 7,00 mln.: Stateninitiatief • 5,30 mln.: Brede Doel Uitkering (BDU)
-------------------	--------------	--

Dekking van beheer- en onderhoudskosten maakt geen deel uit van de hierboven genoemde investering. De Provincie Limburg en de gemeente Maastricht zijn overeengekomen dat het projectbudget 'waardevast'⁸ wordt gehouden. Omgerekend naar prijspeil ultimo 2012 staat dit gelijk aan een taakstellend projectbudget groot € 65,8 mln. Op basis van de actuele raming van het project staat het projectbudget onder druk. In de samenwerkingsovereenkomst tussen de gemeente Maastricht en de provincie Limburg is afgesproken dat bij overschrijdingen van het projectbudget de volgende maatregelen getroffen zullen worden:

- Versobering van de projectscope.
- Externe fondsverwerving.
- Partijen treden in overleg.

Gedurende de nadere uitwerking van het technisch ontwerp zullen nog kostencalculaties worden opgesteld die steeds nauwkeuriger worden. Naast investeringskosten brengt het project jaarlijkse beheer- en onderhoudskosten voor de infrastructuur met zich mee. Voor het binnenstedelijk gebied worden deze thans geraamd op circa € 800.000,- per jaar. Met De Lijn is overeengekomen dat op jaarbasis € 400.000,- wordt betaald in de vorm van een gebruiksvergoeding infrastructuur. Dekking van de resterende € 400.000 wordt gezocht binnen het beschikbare BDU-budget. Het buitenstedelijk tracé is op dit moment in beheer van ProRail. Zij verzorgen en betalen het onderhoud van deze spoorlijn. Aangezien vanuit de wet gezamenlijk gebruik van spoorlijn door trein en tram niet mogelijk is vindt moment overleg plaats met het Ministerie van I&M plaats over de voorwaarden en tijdstip van een statuswijziging van een gedeelte van dit hoofdspoor naar lokaalspoor.

Op het moment dat dit gedeelte lokaal spoor wordt is de provincie Limburg het bevoegd gezag en verantwoordelijk voor het beheer en onderhoud. De implementatie van de Wet lokaal spoor (aangenomen door de Staten-Generaal, inwerkingtreding per 1 december 2015) vormt een nieuwe taak voor de provincie. Hiermee hangt de statuswijziging van het tramgedeelte van het goederenspoor (status wordt lokaal spoor in plaats van hoofdspoor) samen.

Het tramproject is onderdeel van het Europese project RoCK⁹ dat bestaat uit enkele grensoverschrijdende spoorprojecten in Noordwest Europa. De Lijn en gemeente Maastricht zijn partners binnen het RoCK project. Binnen RoCK heeft het tramproject een omvang van € 2.720.000,-.

⁷Dit bedrag is incl. de doorstromingsmaatregelen Maastricht, as Maastricht-centrum – Meerssen (OV-as oost) en inclusief RoCK-bijdrage.

⁸ Budget is waardevast. Partijen betalen indexering conform artikel 12.12 van de Samenwerkingsovereenkomst. Als de inkomsten hoger zijn als de uitgaven mag het rendement gebruikt worden voor de indexering. Als het rendement hoger is als de indexering mag het overschot toegevoegd worden aan de projectbudget. Als het rendement te weinig oplevert om de werkelijke indexering te kunnen betalen dan dienen de provincie en de gemeente bij te betalen.

⁹ Regions of Connected Knowledge, onderdeel van Interreg IV B.

Risicomanagement

Voor het risicomanagement wordt gebruik gemaakt van de Risman methode en het programma RISLOG. Bij deze methode is risicomanagement *"het geheel van activiteiten en maatregelen gericht op het omgaan met risico's ter beheersing van een project"*. Deze methodiek ondersteunt de beheersing van een project op de aspecten tijd, geld, kwaliteit, omgeving, veiligheid en imago. Risicomanagement richt zich op het signaleren, analyseren en beheren van risico's alsmede de te treffen beheersmaatregelen. Inzicht in de aard, de omvang en de gevolgen van de risico's wordt verkregen aan de hand van periodiek uit te voeren risicoanalyses. Op basis hiervan kunnen beheersmaatregelen getroffen worden te weten 1) het risico nemen, 2) het risico verminderen of 3) het risico voorkomen. De basis van de Risman methodiek is het doorlopen van een risicobeheercyclus die onder verantwoordelijkheid van de projectmanager door de projectcontroller wordt uitgevoerd.

In onderstaande tabel zijn de belangrijkste risico's opgenomen:

Risico	Beheersmaatregel	Gevolgen
Het door het college van B&W d.d. 25-06-2013 vastgesteld voorontwerp niet realiseerbaar.	-Digitale terrein meting uitgevoerd -Opstellen van een notitie met knelpunten in het ontwerp -Opstellen van een sober en doelmatig ontwerp - bepalen van de constructieve veiligheid van de kunstwerken	Ontwerpaanpassingen zijn noodzakelijk die meerkosten met zich meebrengen. Project is (mogelijk) niet te realiseren binnen het taakstellend budget. Oplossingen conform de samenwerkings-overeenkomst: -Versobering van de projectscope; -Externe fondsverwerving -Partijen treden in overleg
De exploitatiedatum wordt niet gehaald door vertraging aan Nederlandse zijde	Overleg met De Lijn en het Vlaams Gewest om de consequenties van deze wijziging van de Kaderovereenkomst inzichtelijk te maken	De Lijn houdt vast aan een gelijktijdige koppeling van de gunning van de infrastructuur en dat heeft consequenties voor de exploitatiedatum
Het project is niet te realiseren binnen het taakstellend budget	Partijen treden in overleg	Te maken afspraken vastleggen in de realisatieovereenkomst
Onduidelijkheid over kosten beheer en instandhouding van voltooide lijn.	Voorstel (verdeelsleutel) doen aan beheer/exploitatie partners nadat per project de beheerkosten bekend zijn.	Dit voorstel moet voor definitieve investeringsbeslissing tot een akkoord leiden

Projectbeheer

Het project Tram Vlaanderen Maastricht is een omvangrijk project dat grote investeringen vergt. Deze investeringen dragen bij aan de doelstellingen van de coalitieprogramma's van Provincie Limburg en Gemeente Maastricht en besluiten daartoe moeten op basis van goede afwegingen door de bestuurders genomen kunnen worden. Besluiten moeten gebaseerd zijn op betrouwbare afwegingen van kosten en opbrengsten en hiermee gepaard gaande risico's moeten transparant en te volgen zijn. Daarnaast vraagt het project ook inzet van mensen en middelen die efficiënt en effectief moeten worden ingezet om de doelstellingen van het project te realiseren.

Projectmanagement en ondersteuning

Alle projectinformatie (inclusief dossiervorming, wijzigingsbeheer, distributie) wordt beheerd en gearcheveerd. De dossiervorming en archivering vindt plaats volgens de regels van de provincie Limburg. In totaal werken op dit moment 10,7 fte voor het project: 4,3 fte van de Provincie Limburg, 3 fte van de Gemeente Maastricht en 3,4 fte inhuur.

Samenhang met andere projecten en ontwikkelingen

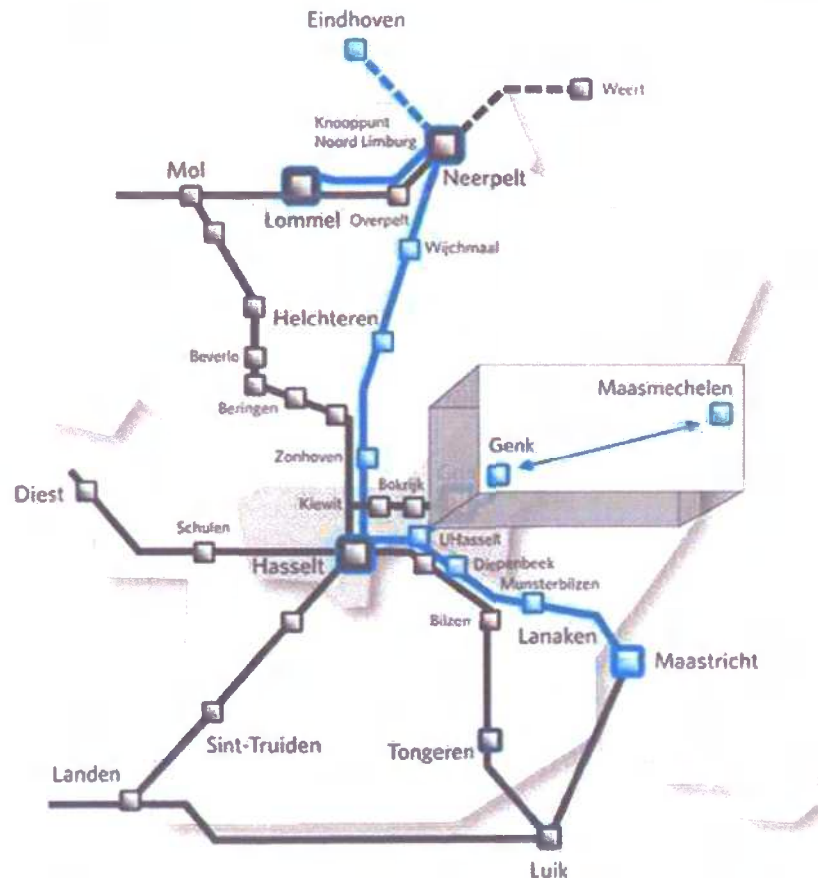
Ontwikkeling van de Tram Vlaanderen Maastricht vindt plaats in relatie tot het Ruimtelijke mobiliteitspakket Maastricht Noord (met name het verleggen van het Noorderbrugtracé, Belvédère). Verder biedt de tram een kans om het P+R-beleid van de gemeente Maastricht verder uit te bouwen en vormt de komst van de tram mede aanleiding om te bekijken op welke wijze reizigersstromen op en bij het centraal station Maastricht beter kunnen worden gefaciliteerd (project herinrichting Stationsplein).

Realisatie van de tram vindt ook plaats in afstemming met het project ondergrondse fietsenstalling ter hoogte van het Stationsplein in Maastricht.

4.7. Tramverbinding Genk- Sittard

Projectbeschrijving

Om een betere ontsluiting van Belgisch-Limburg om sociaal-economische redenen mogelijk te maken, heeft de Vlaamse vervoerder De Lijn in overleg met het Vlaamse Gewest en het provinciebestuur in Hasselt het Spartacusplan ontwikkelt, waaronder een tramlijn 1 (Hasselt-Maastricht) en een tramlijn 2 (Hasselt/Genk-Maasmechelen).



Provinciale Staten hebben ons college gevraagd een haalbaarheidsstudie uit te voeren naar mogelijke aansluiting van Sittard op de voorgenomen tramlijn 2.

Er heeft overleg plaats gevonden tussen De Lijn en de Provincie met betrekking tot de stand van zaken in Belgisch-Limburg, mogelijke tracékeuze(s), etcetera. Aan Vlaamse zijde is in februari 2013 uit de milieueffectrapportage (Plan-MER) geconstateerd, dat acht varianten voldoen aan de gestelde eisen ten aanzien van verbinding Hasselt-Genk-Maasmechelen, haltering en rijtijd (39 minuten): zes tussen Hasselt en Genk en twee tussen Genk en Maasmechelen, terwijl twee onderzochte varianten afvallen vanwege de te lange rijtijd.

Het gedeelte tussen Genk en Maasmechelen kan op twee wijzen verbonden worden:

- via de gemeente As, dus via bundeling met de N75;
- via de E314 (de lijn komt dan ten noorden van de E314 te liggen).

Momenteel zit men in Vlaanderen in de fase van (Vlaamse) draagvlakverwerving; het resultaat daarvan zal te zijner tijd aan de Vlaamse regering worden aangeboden. De doortrekking van de tram

naar Sittard is aan Vlaamse zijde voor de korte en middellange termijn niet in de planning voorzien. Dit onder meer vanwege de hoge kosten en de grote milieuproblematiek die daarbij speelt (onder meer overbrugging van het kwetsbare Maasdal en het Julianakanaal).

Aan Nederlandse zijde richt de aandacht van de gemeente Sittard-Geleen voor goederenvervoer zich op de Railterminal Chemelot, de zuidelijke spooraansluiting en noordelijke ontsluiting Haven-Swentibold. Verder zet de gemeente in op (reizigers-) verbindingen tussen de tripoolsteden (Sittard-Geleen, Maastricht en Heerlen).

Actoren:

De Lijn	initiatiefnemer Spartacusplan, lijn 2
Provincie Limburg	vervoersautoriteit
Vlaanderen	vervoersautoriteit, medefinancier Spartacusplan
Sittard-Geleen en Stein	belanghebbende in Nederland
Hasselt, Genk, Maasmechelen	belanghebbende in Vlaanderen
Ministerie I&M	vervoersautoriteit HRN-netwerk
ProRail	beheerder Nederlandse railnet

Risico's

Er kan nog geen risico worden beschreven, gezien de stand van zaken van het project.

Financiën

Er kan nog geen risico worden beschreven, gezien de stand van zaken van het project.

Stand van zaken

Haalbaarheid wordt bij gebrek aan draagvlak in Vlaanderen niet voorzien. De voortekenen uit Sittard-Geleen en Stein zijn evenmin positief. Voor deze verbinding zijn derhalve voor de komende periode geen kosten geraamd. Totdat de initiatiefnemer van het project de haalbaarheid heeft aangetoond, is er voor de Provincie Limburg geen actie weggelegd.

4.8. Verbinding Weert-Hamont

Projectomschrijving

Sinds april 2014 is de stoptrein Antwerpen-Neerpelt in een beperkte dienstregeling (met name tijdens spitsuren) doorgetrokken naar Hamont. Vanaf december 2014 is een volledige opname in de dienstregeling door de NMBS voorzien. Dat betekent dat Hamont vanaf dat moment één maal per uur over een stoptreinverbinding met Antwerpen zal beschikken. Van Hamont naar Weert is de afstand een kleine 10 km. Om de verbinding tussen beide Limburgen en de aansluitende spoorwegnetten in Nederland en België te verbeteren, is vanuit de regio (onder meer via petitie) de vraag naar voren gekomen de komende lijnverbinding Antwerpen-Hamont door te trekken naar station Weert.

Enkele jaren geleden is in opdracht van de gemeente Weert een studie uitgevoerd, waarbij het aantal reizigers per werkdag vanaf Weert werd geschat op ongeveer 450, de investeringskosten in infrastructuur op 4 miljoen euro, in materieel 3 miljoen euro en het jaarlijkse exploitatietekort op 1 miljoen euro.

De NMBS staat niet onwelwillend tegenover bediening van Weert. Wel heeft NMBS behoefte aan nauwkeurige(r) data.

NMBS en Provincie Limburg hebben daarom afgesproken gezamenlijk onderzoek te doen naar:

- woon-werk- en woon-schoolverkeer;
- het wervingsgebied Weert-Hamont en de sociaal-economische ontwikkeling van de betrokken regio op lange termijn;
- alternatief aanbod en klantpotentieel;
- reistijden (via verschillende routes);
- benodigde verbetering infrastructuur aan Nederlandse zijde; waarbij de NMBS zich met name zal richten op de business case en de Provincie Limburg de opdracht naar de investeringen in infrastructuur uitzet. De gemeenten Weert en Cranendonk stellen informatie met betrekking tot het gebied Weert-Cranendonk en de sociaal-economische ontwikkeling van de betrokken regio op lange termijn aan de Provincie en NMBS ter beschikking.

De infrastructuur in België is vanaf 2014 naar mededeling van infrabeheerder Infrabel tot aan Hamont volledig geschikt voor de afwikkeling van niet-geëlektrificeerde personentreinen.

Het eerste resultaat, een oriënterend onderzoek naar de investeringskosten in de infrastructuur op Nederlands grondgebied tussen station Weert en de Nederlands-Belgische grens, de zogenaamde RIS-studie, is in 2013 afgerond. De kosten worden op ongeveer acht miljoen euro geraamd voor de aanpassing van de infrastructuur en acht miljoen euro voor elektrificatie (waarvan een voorbereidend deel reeds te realiseren bij aanpassing van de infrastructuur, ook indien niet onmiddellijk tot elektrificatie besloten wordt). Bovengenoemde bedragen zijn zonder een eventueel station Budel-Schoot, aanpassingen aan station Weert en homologatie van treinmaterieel.

Reikwijdte van het project

Het project wordt uitgevoerd in 5 fases nl:

- Fase 1: Oriëntatiefase;
- Fase 2: Verkenningsfase;
- Fase 3: Planningsfase;
- Fase 4: Besluitvormingsfase;
- Fase 5: Realisatiefase.

Aan het eind van elke fase wordt een go/no go-besluit genomen.

Het project bevindt zich thans in de eerste fase.

De volgende producten zullen nodig zijn om te komen tot afronding van de oriëntatiefase.

- *Infrastructuurstudie Nederlands deel.*
- *Onderzoek reizigersverwachtingen en kosten exploitatie:* via NMBS, met aanvullende info, zodra gereed, uit Limburgs multimodaal OV-model.
- *Kosten en opbrengsten:* De totale kosten en opbrengsten van de looptijd van de business case.
- *Planning:* Ten behoeve van de business case wordt er een planning uitgewerkt.

Gezien de door NMBS benodigde kalibratie en doorrekening van het NMBS-model wordt een definitief resultaat in het 4^e kwartaal 2014 verwacht.

Zodra het principebesluit van NMBS er is, zal de Provincie de vervolgstap entameren en ProRail inschakelen voor de verkenningsfase: een nauwkeurigere verkenning naar infrastructuur- en veiligheidsmaatregelen en de kosten op het Nederlands deel, voortbouwend op de data van de oriënterende studie.

Het eindresultaat zal zijn een gerealiseerde en in gebruik genomen treindienst Weert-Hamont. De horizon is, uitgaande van de reguliere doorlooptijden in vergelijkbare situaties vijf jaar na afsluiting van de verkenningsfase.

Risico's

Gezien de fase waarin het project zich ten tijde van deze basisrapportage bevindt kunnen er nog geen risico's worden gedefinieerd, anders dan het generieke risico dat aan alle spoorprojecten in deze rapportage is verbonden: het politieke risico.

Financiën

De financiële consequenties van de realisatie van de verbinding Weert-Hamont (infrastructurele maatregelen en exploitatiekosten) worden in de thans lopende fase onderzocht.

Projectbeheer en projectbeheersing

Het project bevindt zich als onderzoeksproject nog in de oriëntatiefase. Dat betekent dat er nog geen projectorganisatie voor is of wordt opgezet en de activiteiten binnen de reguliere werkzaamheden worden uitgevoerd.

De werkzaamheden vallen binnen het programma Openbaar Vervoer en worden uitgevoerd onder verantwoordelijkheid van de programmamanager OV.

Toekomstige besluitvorming Provinciale Staten

Gezien de stand van het project –in de eerste fase van een onderzoeksproject– is besluitvorming door Provinciale Staten voorlopig niet voorzien.

4.9. Zuidelijke Spoor aansluiting Chemelot

Projectbeschrijving en doelstellingen

Chemelot is een bedrijventerrein voor de chemische industrie. Belangrijk voor Limburg vanwege de bijdrage aan de Limburgse economie en werkgelegenheid. Een multimodale ontsluiting is een relevante vestigingsfactor voor bestaande en nieuwe bedrijven. De toekomstige zuidelijke spoor aansluiting (ZS) Chemelot maakt het mogelijk om vanaf het chemiecomplex met goederentreinen rechtstreeks naar het zuiden te rijden, daarbij gebruikmakend van de hoofdspoorbaan Sittard – Maastricht. Goederentreinen uit het zuiden kunnen via de spoor aansluiting eveneens rechtstreeks het chemiecomplex bereiken. Treinen met een zuidelijke bestemming hoeven in de naaste toekomst niet meer naar het emplacement van Sittard of zelfs naar Rotterdam-Kijfhoek te rijden voor rangeerbewegingen. Dit alles heeft positieve effecten voor de (externe) veiligheid op het emplacement te Sittard en voor de steden en plaatsen langs de Brabantroute.

De aanleiding voor de aanleg van de ZS Chemelot vormt het feit dat de fysieke capaciteit van het huidige emplacement Chemelot en de milieucapaciteit (externe veiligheid) op emplacement Sittard ontoereikend zijn om de geprognosticeerde groei in gevaarlijk stoffen van en naar Chemelot te kunnen faciliteren.

Reikwijdte van het project

Het project omvat het realiseren van een zuidelijke spoor aansluiting van Chemelot op het hoofdspoor Sittard – Maastricht, inclusief de elektrificatie van relevante onderdelen.

Actoren

Provincie Limburg:	opdrachtgever en medefinancier aanleg ZS Chemelot
ProRail:	opdrachtnemer aanleg ZS Chemelot
Gemeente Sittard-Geleen:	medefinancier
Ministeries EZ en I&M:	medefinanciers
SABIC/DSM/OCI:	medefinancier

Financiën

Het totale projectbudget bedraagt € 25 mln. De kosten zijn als volgt verdeeld over de participanten:

Provincie Limburg:	€ 5,0 mln
Gemeente Sittard-Geleen:	€ 6,5 mln
Ministerie EZ:	€ 2,5 mln
Ministerie I&M:	€ 5,0 mln
Regiofonds Westelijke Mijnstreek	€ 1,0 mln
SABIC/DSM/OCI:	€ 5,0 mln

Risico's en risicobeheersing

In de alternatievenstudiefase wordt relevante informatie verzameld over de variant "Businesspark Geleen". Risico's, bijbehorende maatregelen en consequenties worden daarmee in beeld gebracht.

Projectbeheer en projectbeheersing

Er is een projectorganisatie opgezet bestaande uit een stuurgroep, ambtelijke opdrachtgevergroep en

projectbegeleidingsgroep. Laatstgenoemde groep wordt periodiek door opdrachtnemer ProRail geïnformeerd over de voortgang van het project. De Provincie Limburg is projectleider.

Planning met mijlpalen

De alternatievenstudiefase wordt in april 2015 afgerond met een voorkeursbesluit van de betrokken partners, waarna de planuitwerkingsfase kan starten.

Samenhang met andere projecten/ontwikkelingen

Ontwikkelingen bij VDL Nedcar en spoorlijn Sittard-Born kunnen van invloed zijn op onderhavige project.

Overzicht van besluitvormingsmomenten

In de vergadering van februari 2011 hebben Provinciale Staten middelen beschikbaar gesteld voor onder andere het project Zuidelijke Spoor aansluiting Chemelot. Periodiek is via het programmaplan OV aan Provinciale Staten gerapporteerd over de voortgang van het project.

Omstreeks april 2015 is het nemen van een voorkeursbesluit voorzien. Waarna de planuitwerkingsfase kan starten.

Stand van zaken

Eind 2013 zijn de provinciale en gemeentelijke bestuurders geïnformeerd over de stand van zaken van het dossier ZS Chemelot.

Belangrijkste item was dat het voorkeursalternatief 'Krawinkel' ruim boven het beschikbare budget van € 25 mln. valt. Besloten werd tot het uitvoeren van een quick scan waarbij de variant 'Krawinkel' wordt geplaatst tegenover andere alternatieven, waaronder de variant 'Businesspark Geleen'.

In najaar 2014 zal er bestuurlijk overleg plaatsvinden over de verschillende varianten, waarna er nadere communicatie over kan plaatsvinden.

4.10. Railterminal Greenport Venlo

Projectbeschrijving en doelstelling(en)

De sterk in ontwikkeling zijnde logistieke functie van Greenport Venlo verlangt continue verbetering en versterking van de multimodale bereikbaarheid. Groeicijfers van Greenport Venlo, de Rotterdamse haven en de haven van Antwerpen voorspellen dat vanaf 2015 de capaciteit van de bestaande railterminals in Venlo nijpend zal worden. Development Company Greenport Venlo (DCGV) en de gemeente Venlo hebben het voornemen om in samenwerking met de betrokken partners (w.o. de Provincie Limburg) en de regio de benodigde capaciteitsuitbreiding te realiseren. Hiertoe wordt op het nieuwe bedrijventerrein Trade Port Noord aan de zuidzijde van het spoor Eindhoven – Venlo een nieuwe railterminal voorzien. Tradeport Noord BV (DCGV en gemeente Venlo) is opdrachtgever voor dit project.

Reikwijdte project

Het project bestaat in feite uit twee onderdelen:

Op klaver 6 (aan de oostzijde van de Greenportlane) wordt de eigenlijke railterminal gerealiseerd door een private partij op basis van aanbesteding.

Op klaver 5 (westzijde van de Greenportlane) wordt een openbare aansluiting op het hoofdspoor gerealiseerd (aankomt- en vertreksporen en omloopsporen) met een aansluiting op de railterminal onder het viaduct over de Greenportlane door.

Over deze openbare aansluiting worden door de overheden gezamenlijk afspraken gemaakt over de financiering.

Actoren

Trade Port Noord BV:	opdrachtgever;
DCGV:	integrale gebiedsontwikkelaar van Greenport Venlo
Gemeente Venlo:	bevoegd gezag t.a.v. bestemmingsplan en omgevingsvergunning grondgebied Venlo;
Gemeente Horst a.d. Maas:	bevoegd gezag t.a.v. bestemmingsplan en omgevingsvergunning grondgebied Horst;
Provincie Limburg:	beoogd medefinancier;
Ministerie I&M:	beoogd medefinancier, bevoegd gezag hoofdrailnet;
ProRail:	beheerder en capaciteitsverdeler hoofdrailnet;
Private partij(en):	beoogd exploitant en mede investeerder;
EU:	mogelijke subsidieverstrekker via TEN-T ¹⁰ en/of CEF ¹¹ .

Financiën en betrokkenheid Provinciale Staten

In het BO-MIRT (medio november 2014) wordt beoogd met Ministerie I&M definitieve afspraken te maken over de mede-financiering.

Op dit moment komt een globale kostenraming op € 25-30 mln. Het proces van het opstellen van een nauwkeuriger kostenraming loopt nog. In het BO-MIRT zal een verdeelsleutel worden voorgesteld. Daarnaast zal een afspraak moeten worden gemaakt over eventuele meevallers (TEN-T subsidie, evt. aanbestedingsvoordeel). Zodra de kostenraming voldoende nauwkeurig is en de verdeelsleutel ten

¹⁰ Trans European Network Transport

¹¹ Connecting Europe Facility

behoefte van de kostenverdeling over de verschillende partners duidelijk is, ontstaat er zicht op de gevraagde bijdrage van de Provincie en kunnen Provinciale Staten hierbij worden betrokken.

Risico's en risicobeheersing

Waterleiding WML

Tradeport Noord zal WML opdracht geven de hoofdwaterleiding door het gebied waar de railterminal is gepland te verleggen. In Programma van Eisen (PvE) wordt opgenomen dat dit een uitgangspunt is.

Geluidhinder

Het bestemmingsplan legt een maximumnorm van 55 dB(A) op. Gelet op het feit dat een railterminal daar niet zonder meer aan kan voldoen, zal ontheffing van de grenswaarde worden gevraagd tot de hogere waarde van 63 dB(A). In het Programma van Eisen wordt opgenomen dat Tradeport Noord een inspanningsverplichting heeft om deze aanvraag te doen.

Externe veiligheid

Twee bouwwerken rondom de terminal leggen aan de rand van klaver 6 een beperking op aan de aard van de activiteiten. Dit betreft een zeer klein oppervlak en mag geen probleem vormen. In het Programma van Eisen wordt opgenomen dat Tradeport Noord een inspanningsverplichting heeft om hierop toe te zien.

Basisnet spoorveiligheid

De nieuwe regelgeving rondom het Basisnet spoorveiligheid is op 1 juli 2014 ingegaan. Deze legt een 'plafond' voor wat betreft het vervoer van gevaarlijke stoffen. De aankomst- en vertreksposen op Klaver 5 zullen onder dit regime vallen. Onderzocht wordt of hier problemen zijn te verwachten.

Exploitatietermijn

In de dialoogfase is gesproken over een korte exploitatietermijn. In het Programma van Eisen komt echter te staan: 30 jaar met uitzicht op verlenging met nog eens 30 jaar. Zo kunnen investeringen over een lange periode renderen. Grond wordt bovendien (door de Provincie) in erfpacht uitgegeven.

Financiering publieke deel

In BO-MIRT (oktober 2014) met Ministerie I&M definitieve afspraken maken. Aangezien er nog geen exacte kostenraming is, zal het nodig zijn een maximum rijksbijdrage af te spreken op basis van de globale kostenraming, die nu voorhanden is. Daarnaast zal een afspraak moeten worden gemaakt over eventuele meevallers (TEN-T subsidie, aanbestedingsvoordeel).

Bestemmingsplanwijziging Klaver 5 (Horst a/d Maas)

Door het verplaatsen van de aankomst- en vertreksposen van Klaver 6 naar Klaver 5 is een aanpassing van het ter plaatse geldende bestemmingsplan van de gemeente Horst aan de Maas noodzakelijk. Medewerking van Horst aan de Maas is vereist om de aanbestedingsprocedure op korte termijn in gang te kunnen zetten.

Projectbeheer en projectbeheersing

Trade Port Noord is projectverantwoordelijke partij. Er is regelmatig bestuurlijk overleg tussen de gemeente Venlo en de Provincie over de voortgang van het project. Daarnaast is de Provincie ambtelijk vertegenwoordigd in de reflectiegroep. Ook met Prorail wordt regelmatig overleg gepleegd.

Planning met mijlpalen

	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Aanbesteding Railterminal						
Afspraken financiering (MIRT)						
Grondverwerving (onteigening)						
Prorail planuitwerking						
Prorail voorbereiding realisatie						
Railterminal Realisatie						
Prorail Realisatie						
Start exploitatie						

Samen met Prorail wordt gezien waar versnelling van de procedures mogelijk is.

Samenhang met andere projecten/ontwikkelingen

Naast de ontwikkeling van Greenport Venlo hangt dit project samen met de IC Eindhoven – Venlo – Düsseldorf en de daarvoor noodzakelijke spoorverdubbeling Kaldenkirchen – Dülken. Ook de maatregelen in het kader van het project derde spoor Betuweroute kunnen van invloed zijn op de ontwikkeling van de terminal.

Stand van zaken

Na marktconsultatie is Trade Port Noord de fase van concurrentiegericht dialogoog ingegaan met drie geïnteresseerde consortia. Vanwege een aantal voorgestelde eisen was de kans aanwezig, dat partijen niet zouden inschrijven. De aanbestedingsprocedure is daarom stopgezet. Een nieuwe uitvraag is op 31 juli 2014 gedaan, zodat in het BO-MIRT in het najaar 2014 duidelijkheid bestaat over de vraag of aan de door het Rijk gestelde voorwaarde (private, risicodragende exploitant) kan worden voldaan.

4.11. Pilot Limburg zero emissie busvervoer

Projectomschrijving

In het coalitieakkoord 2012-2015 is aandacht voor luchtkwaliteit in stedelijke omgevingen. De Provincie Limburg kan daaraan een bijdrage leveren door het openbaar vervoer in de hele provincie duurzaam te maken.

Sinds de invoering van de Europese Emissiestandaard in 1992 zijn dieselmotoren steeds schoner geworden. Het terugdringen van o.a. koolmonoxide, stikstofdioxide en fijnstof staat centraal. Met de introductie van de EURO-6 norm in 2014 zijn de dieselmotoren straks op deze punten zo schoon, dat er nauwelijks nog winst is te behalen. Daarnaast is sinds enkele jaren het terugdringen van CO₂-uitstoot sterk onder de aandacht gekomen. Het is inmiddels mogelijk om dit tot nul terug te brengen. Er wordt dan geen gebruik gemaakt van verbrandingsmotoren. Dit wordt aangeduid met zero emissie. In dit verband heeft de Rijksoverheid een Green Deal gesloten met de Stichting Zero Emissie Busvervoer (ZEB), waarbij geld beschikbaar is voor experimenten en onderzoek om te bewerkstelligen dat zero emissie in openbaarvervoerconcessies wordt geïmplementeerd.

Er is door de Stichting Zero Emissie Busvervoer (ZEB) samen met de Provincies Limburg en Noord-Brabant via de Europese Investeringsbank een beroep gedaan op het ELENA¹²-fonds. Deze subsidie is toegekend aan de Stichting ZEB.

Doel van het project is om extra investeringen te kunnen doen in elektrisch busmaterieel en infrastructuur bij gelijkblijvende publieke kosten. Er wordt dan ook gekoerst op ontwikkeling van businessmodellen waarbij de inzet van zero-emissiebussen, die in aanschaf weliswaar duurder zijn dan dieselbussen, maar goedkoper zijn wanneer gekeken wordt naar de totale gebruikskosten.

Actoren

Stichting ZEB	projectleider en initiatiefnemer, aanvrager ELENA-subsidie
Provincie Limburg	als concessievrager deelnemer in de pilot (fase 1)
Veolia	uitvoerder van de pilot (fase 1)
Gemeente Maastricht	belanghebbende in de pilot (fase 1)

Risico's

De voortgang van het project is sterk afhankelijk van de technische ontwikkeling van de elektrische bussen en de bijbehorende laadinfrastructuur. De slagingskans van de pilot is afhankelijk van het gehanteerde uitgangspunt dat de exploitatie van een zero-emissiebus niet duurder mag zijn dan de exploitatie van een dieselbus gemeten naar de *total costs of ownership*.

Financiën

Uit het ELENA-fonds is door de Europese Investeringsbank (EIB) ca. € 2 mln beschikbaar gesteld voor pilots in Noord-Brabant en Limburg. Deze gelden worden ingezet om het transitieproces vorm te geven. Er is geen sprake van eigen investeringen; wel hebben beide provincies gezamenlijk 10% van de ELENA-subsidie als eigen bijdrage aan het subsidiebedrag toegevoegd (ieder ca. € 100.000,--). Dit was een voorwaarde uit de ELENA-subsidie.

Bij de aanbesteding van het openbaar vervoer zullen geen extra middelen worden gereserveerd voor zero emissie, bovenop de voorziene exploitatiesubsidies. Dit is immers een van de randvoorwaarden voor dit project.

¹² European Local ENergy Assistance

De provincies Noord-Brabant en Limburg staan ieder voor 50% garant voor de juiste besteding van (70% van) de verleende ELENA-subsidie. Voor de Provincie Limburg betekent dit een garantstelling ter hoogte van ca. € 860.000,--. De garantie kan door de EIB worden ingeroepen indien de inspanningen in fase 2 niet leiden tot voldoende investeringen door de concessiehouder in zero-emissiebussen.

Aan de concessiehouder wordt daarom de verplichting opgelegd gedurende de concessieperiode de transitie naar zero-emissie te bewerkstelligen (binnen de voorwaarde van gelijke total costs of ownership).

Planning

De planning van het project ziet er als volgt uit:

Fase 1: In samenwerking met Veolia en de gemeente Maastricht inzet van twee zero emissie bussen in Maastricht binnen de huidige concessie (start in het laatste kwartaal 2014). Dit moet inzicht geven in de kosten en de technische eisen. Op basis hiervan worden specificaties opgesteld t.b.v. busfabrikanten, waarmee het materieel in overeenstemming wordt gebracht met de wensen uit de markt.

Fase 2: Transitie van gebruik van fossiele brandstoffen naar zero-emissie door (geleidelijke) inpassing van zero emissiematerieel in de OV-concessie 2016-2031 en investering in zero-emissiemateriaal door de concessiehouder vanaf de start van de concessie in december 2016.

Stand van zaken

De Stichting ZEB heeft een simulatiemodel ontwikkeld voor de meest efficiënte inzet van zero-emissiebussen. Op basis van dit model is het mogelijk om een afgewogen keuze te maken voor inzet van zero emissie materieel. Uitgangspunt van dit model is dat de totale eigenaarslasten (Total costs of ownership) voor de inzet van elektrisch materieel door de vervoerder niet hoger mogen zijn dan die voor de inzet van dieselmaterieel.

Veolia heeft met vier elektrische bussen proefgereden op lijn 4 in Maastricht. De resultaten zijn eind 2013 geëvalueerd. De pilot met twee eigen elektrische bussen in de stadsdienst Maastricht wordt door Veolia gestart eind 2014.

Projectbeheer en projectbeheersing

Projectbeheer is niet in handen van de Provincie Limburg. De projectleiding over het project is in handen van de Stichting Zero Emissie Busvervoer. De uitvoering van de pilot in de eerste fase is in handen van Veolia.

De Stichting, noch Veolia hoeven over de uitvoering van het project verantwoording af te leggen aan de Provincie.

Gedeputeerde Van der Broeck is lid van de stuurgroep die is ingesteld ten behoeve de begeleiding van het ELENA-programma. De stuurgroep komt één tot twee maal per jaar bijeen. De gedeputeerde wordt hierbij ondersteund vanuit het programma OV.

Via deze lijn houdt de Provincie invloed op de voortgang van het pilotproject.

Voor fase 2 van het ELENA-programma (de fase waarin de vervoerder investeert in zero-emissiematerieel) geldt dat de invloed van de Provincie Limburg groter is. Fase 2 ziet op de bevordering van investeringen in zero-emissiematerieel door de vervoerder binnen de OV-concessie 2016-2031. In het Bestek van de aanbesteding is een transitiepad naar zero-emissie uitgevraagd. In

de beoordelings- en gunningfase van de aanbestedingsprocedure (november-december 2014) zullen de inschrijvers hierop beoordeeld worden.

Toekomstige besluitvorming Provinciale Staten

Gezien het uitvoerende karakter van het pilotproject, is besluitvorming door Provinciale Staten vooralsnog niet voorzien.

4.12. Stoptrein Roermond-Weert

Projectomschrijving

Naast de decentralisatie van de stoptreindiensten Roermond-Maastricht en Sittard-Heerlen heeft de Provincie de ambitie uitgesproken voor een stoptreindienst Roermond – Weert, met inbegrip van de nieuwe tussenliggende stations Baexem en Haelen, parallel aan de uitwerking van de decentralisatie van de stoptreindiensten Maastricht – Roermond en Sittard – Heerlen. Daarbij is ons college zich ervan bewust, dat het tracé Roermond-Weert tot het hoofdrailnet behoort en er van Rijksweg momenteel geen zicht is op decentralisatie van dit traject voorafgaand aan de mid-term evaluatie van de HRN-concessie (na 2020).

Gezien de ambitie van Provinciale Staten (diverse moties) om betere OV-treinverbindingen naar het zuiden en westen te bieden – en dit liefst op zo kort mogelijke termijn – heeft ons college aan een extern bureau opdracht verleend allereerst onderzoek te doen naar kosten en inpasbaarheid van een stoptreindienst tussen Weert en Roermond, met nieuwe stations te Baexem en Haelen (gemeente Leudal), los van de status omtrent concessie(s) – nationaal of regionaal – en vervoerder(s) – NS of regionale vervoerder.

Reikwijdte van het project

Het project wordt uitgevoerd in 5 fases nl:

- Fase 1: Oriëntatiefase;
- Fase 2: Verkenningfase;
- Fase 3: Planningsfase;
- Fase 4: Besluitvormingsfase;
- Fase 5: Realisatiefase.

Aan het eind van elke fase wordt een go/no go-besluit genomen.

Het project bevindt zich thans in de eerste fase.

Drie modellen zijn bekeken: het doortrekken van de stoptrein Maastricht-Roermond tot Weert, het doortrekken van de stoptrein Tilburg-Eindhoven-Weert tot Roermond en een pendeltrein tussen Weert en Roermond. Daarbij is tevens gekeken naar infrastructuur en de relatie met het busnetwerk. Er is niet gekeken naar overwegveiligheid.

Uit een vergelijking van de varianten volgt de conclusie dat het doortrekken van de stoptreindienst Maastricht-Roermond naar Weert de meest gunstige oplossing is. Omdat het tracé echter onderdeel uitmaakt van het HRN en NS recent heeft laten weten niet ongenegen te zijn de stoptreindienst onder de juiste condities eventueel zelf te bedienen, wordt bediening van een stoptreindienst door NS (Eindhoven-Weert-Roermond) als optie gehandhaafd.

Financiën

De kosten voor actualisering en uitbreiding van het onderzoek naar de exploitatiekosten worden geraamd op maximaal € 25.000,-- (ex. BTW).

De kosten die gemoeid zijn met de investeringen in infrastructuur ten behoeve van het realiseren van de verbinding en van de exploitatie van de treindienst kunnen eerst worden geraamd nadat het onderzoek is afgerond, de biedingen van de aanbieders in de aanbestedingsprocedure beoordeeld zijn en de eventuele door NS aangeboden varianten zijn beoordeeld.

Planning

De verbinding (Maastricht-) Roermond-Weert is opgenomen als ontwikkelopgave in het Programma van Eisen voor de regionale Limburgse OV-concessie. Parallel hieraan werkt NS aan de business case voor een stoptreindienst Weert-Roermond met nieuwe stations in Baexem en Haelen. De resultaten van de bidders worden in december 2014-februari 2015 beoordeeld. De planning van NS voor hetzelfde traject via de HRN-concessie loopt hieraan parallel.

Risico's

Een in het kader van de studie niet nader onderzocht, maar kostbaar risico betreft overwegveiligheid. Overwegen op het tracé Roermond-Weert staan, afgezien van het goederenvervoer, 8 x per uur dicht voor de IC's (vier naar het zuiden, vier naar het noorden). Bij een extra stoptrein-halfuurdienst komen er vier sluitingen bij (twee naar het zuiden, twee naar het noorden), waarbij bedacht moet worden dat overwegbomen voor een stoptrein langer gesloten blijven dan voor een IC (lagere snelheid en afremmen of optrekken bij de stations Haelen en Baexem nabij de aldaar gelegen overwegen). De bomen staan met andere woorden 12 x per uur dicht en het is aan ProRail in overleg met de veiligheidsautoriteit ILT (Inspectie voor Leefmilieu en Transport) om te beoordelen of dit acceptabel is of niet. Veranderingen in spoorwegveiligheid (tunnel of viaduct in plaats van een gelijkvloerse kruising) zijn zeer kostbaar en variëren gemiddeld van € 10 tot 15 miljoen per overgang.

Projectbeheer en projectbeheersing

Het project bevindt zich als onderzoeksproject nog in de oriëntatiefase. Dat betekent dat er nog geen projectorganisatie voor is of wordt opgezet en de activiteiten binnen de reguliere werkzaamheden worden uitgevoerd.

De werkzaamheden vallen binnen het programma Openbaar Vervoer en worden uitgevoerd onder verantwoordelijkheid van de programmamanager OV.

Toekomstige besluitvorming Provinciale Staten

Gezien de stand van het project –in de eerste fase van een onderzoeksproject- is besluitvorming door Provinciale Staten voorlopig niet voorzien.

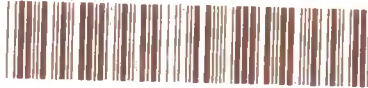
5. Financieel overzicht

In de projectbeschrijvingen zijn de financiële consequenties per project beschreven. In onderstaand overzicht wordt het totaalbeeld voor de provinciale financiën weergegeven.

Inhoudsopgave Basisrapportage	Fase	kostenraming*	bijdrage van	bijdrage (dekking)	dekkingsbron
Intensiveringsmiddelen Railagenda		€ 40.000.000			
3.1 Limburg lijnen (uit intensiveringsmiddelen Railagenda)				€ 30.000.000	
Heerlen-Herzogenrath (spoorverbinding naar Aachen)	voorbereiding uitvoering			€ -7.500.000	zie 3.4
spoorverdubbeling Heerlen-De Kassel(verbinding naar Aachen)	voorbereiding uitvoering			€ -10.000.000	zie 3.4
Overig				€ -10.000.000	intensiveringsmiddelen railagenda
3.2 Verbinding Eindhoven - Venlo - Düsseldorf	orientatiefase			€ 365.000	uit programmamiddelen OV (studie)
3.3 Verbinding Maastricht - Liège	orientatiefase			€ 25.000	uit programmamiddelen OV (studie)
3.4 Verbinding naar Aachen	planningsfase	€ 65.000.000			
			Rijk	€ 7.500.000	MIRT 14-11-2013
Heerlen-Herzogenrath			Provincie	€ 7.500.000	PS 7-2-2014
spoorverdubbeling Heerlen-De Kassel			Provincie	€ 10.000.000	PS 7-2-2015
			Provincie	€ 2.500.000	reserve railagenda coalitie '12-'15
Avantislijn			Provincie	€ 7.000.000	reserve railagenda coalitie '12-'15
3.5 Maaslijn	planningsfase	€ 164.000.000			
Versnellingsmaatregelen Noordelijke Maaslijn (spoorverdubbeling Cuijk)		€ 15.000.000	Rijk + Provincie(s) + SAN	€ 15.000.000	diverse partijen; zie tabel blz. 26
Versnellingsmaatregelen Zuidelijke Maaslijn (spoorverdubbeling Reuver)		€ 30.000.000	Rijk, Prov Limburg, gemeenten	€ 30.000.000	reserve treinverkeer vorige coalitie
Elektrificatie Maaslijn enkelspoor		€ 99.000.000	PS voorstel volgt		Rijk, Limburg, Brabant, SAN/Gldrind
Station Grubbenvorst-Greenport-Venlo		€ 20.000.000	Rijk + Provincie Limburg	€ 20.000.000	
3.6 Tramverbinding Vlaanderen - Maastricht	planningsfase	€ 65.800.000			
			Rijk	€ 35.500.000	I&M bijdrage
			Provincie	€ 7.000.000	Provincie-bijdrage
			Provincie	€ 5.300.000	BDU
			Gemeente	€ 18.000.000	Gemeente Maastricht (incl. RoCK)
3.7 Tramverbinding Genk - Sittard	verkenningfase	ntb			
3.8 Verbinding Weert - Hamont	verkenningfase	ntb			
3.9 Zuidelijke Spoor aansluiting Chemelot	verkenningfase	€ 25.000.000			
			Provincie	€ 5.000.000	Provincie
			Gemeente	€ 6.500.000	Gemeente Sittard - Geleen
			Rijk	€ 2.500.000	Ministerie EZ
			Rijk	€ 5.000.000	Ministerie I&M
			Regio West Mijnstreek	€ 1.000.000	Fonds West Mijnstreek
			SABI/DSM/OCI	€ 5.000.000	SABI/DSM/OCI
3.10 Railterminal Greenport Venlo	orientatiefase	€ 30.000.000			BO-MIRT: Rijk-Provincie 50-50
3.11 Pilot Limburg Zero emissiebusvervoer	verkenningfase	€ 2.000.000			ELENA subsidie EIB
3.12 Stoptrein Roermond - Weert	orientatiefase	ntb			
TOTALEN		€ 351.800.000		€ 193.190.000	

* prijspeil 2012 incl. bijdragen derde partijen

** ramingen +/- 40 % in planningsfase



2014/67538

26-11-2014

GRIF

12-2-2015

Provinciale Staten

Provincie Limburg	PS
DOCnr.	
Ingek.	26 NOV. 2014
CASnr.	
ID.	

Cluster ONT

Faxnummer

Ons kenmerk 2014/67257

Bijlage(n)

Behandeld L. van Damme

Doorkiesnummer +31 43 389 76 00

Uw kenmerk

Maastricht 25 november 2014

VERZONDEN 26 NOV. 2014

Onderwerp

Tram Vlaanderen-Maastricht (TVM)

Geachte Staten,

Naar aanleiding van signalen over mogelijke technische en budgettaire problemen hebben wij als Nederlandse bestuurders opdracht gegeven voor het uitvoeren van een review van het gehele dossier van het project Tram Vlaanderen Maastricht (TVM). Hiertoe worden onder andere de kostenraming, de tijdsplanning en het risicodossier geactualiseerd. Deze review is nog niet afgerond.

Afgelopen dagen heeft u meerdere publicaties kunnen lezen in de media over het project Tram Vlaanderen Maastricht.

De gemeente Maastricht en de Provincie bereiden de uitvoering van het project op Nederlands grondgebied voor.

Over deze voorlopige resultaten van de review zijn we in overleg met onze projectpartners. Doel van deze gesprekken is het nader analyseren van de constatering en het delen van en overeenstemming bereiken over de feiten. Het uitgangspunt is dat we blijven binnen de door u gestelde kaders.

Gezien de complexiteit en belangen in dit dossier is zorgvuldigheid geboden. Zodra de totale review is afgerond, en ook besproken met onze projectpartners zullen wij de resultaten daarvan met u delen.

Wij vragen begrip van u voor het feit dat we in deze fase niet meer inhoudelijke informatie kunnen verstrekken.

2014/67148

Bezoekadres:
Limburglaan 10
NL-6229 GA Maastricht

Postbus 5700
NL-6202 MA Maastricht
postbus@prvlimburg.nl

Tel + 31 43 389 99 99
Fax + 31 43 361 80 99
www.limburg.nl

IBAN –nummer:
NL08RABO0132575728
BIC-code: RABONL2U

Bereikbaar via:
Lijn 1 (richting De Heeg)



Wij zijn in overleg met de Belgische partner en de gemeente Maastricht en verwachten in de eerste maanden van 2015 daaromtrent duidelijkheid te kunnen bieden. Wij zullen u, als en voor zover dat tussentijds mogelijk is, uiteraard nader informeren.

[Redacted]
Gedeputeerde Staten van Limburg

[Redacted]
voorzitter

[Redacted]
secretaris



2014/61791

6-11-2014

GRIF

23-1-2015

Provinciale Staten

Provincie Limburg	PS
DOCnr.	
Ingek.	- 6 NOV. 2014
CASnr.	
ID.	

Cluster ONT
Faxnummer (043) 389 76 84
Ons kenmerk 2014/60507
Bijlage(n) 1

Behandeld R.M.M. Fasen
Doorkiesnummer (043) 389 76 80
Uw kenmerk
Maastricht 4 november 2014

VERZONDEN - 6 NOV. 2014

Onderwerp
 Maaslijn (spoorlijn Roermond-Nijmegen)

Geachte Staten,

Hierbij doen wij u toekomen een informierend stuk over de voortgang van de aanpak Maaslijn.

Gedeputeerde Staten van Limburg

voorzitter

secretaris

2014/60501

Bezoekadres:
 Limburglaan 10
 NL-6229 GA Maastricht

Postbus 5700
 NL-6202 MA Maastricht
 postbus@prvlimburg.nl

Tel + 31 (0)43 389 99 99
 Fax + 31 (0)43 361 80 99
 www.limburg.nl

IBAN -nummer:
 NL08RABO0132575728
 BIC-code: RABONL2U

Bereikbaar via:
 Lijn 1 (richting De Heeg)



Informerend stuk

1. Onderwerp

Maaslijn

2. Inleiding/aanleiding incl. beoogd resultaat

Algemeen

Binnen het programma Openbaar Vervoer is de verbetering van de Maaslijn een van de prioritaire onderdelen. Met dit informerend stuk informeren wij uw Staten over de belangrijkste ontwikkelingen binnen dit dossier. Aanvang 2015 zullen wij een financieel voorstel met betrekking tot de Maaslijn aan uw Staten voorleggen. Gelijktijdig zullen wij in het kader van de Regeling Grote Projecten aan u rapporteren over het Groot Project OV waar de Maaslijn onderdeel van uitmaakt.

De infrastructurele aanpak van de Maaslijn in de periode tot 2020 richt zich op 4 onderdelen:

1. Versnellingsmaatregelen noordelijke Maaslijn
2. Versnellingsmaatregelen zuidelijke Maaslijn
3. Electrificatie Maaslijn
4. Station Grubbenvorst-Greenport Venlo

Na realisatie van deze maatregelen is de Maaslijn in 2020 een geëlektrificeerde spoorlijn. Er kunnen meer en snellere treinen rijden. De infrastructuur maakt een robuuste en betrouwbare dienstregeling mogelijk, met goede aansluitingen in Nijmegen, Venlo en Roermond. Met station Grubbenvorst-Greenport Venlo wordt de kern Grubbenvorst en Greenport Venlo goed per openbaar vervoer ontsloten. Dankzij de inzet van elektrisch treinmaterieel is de hinder voor de omgeving verminderd.

In het kader van de OV-aanbesteding worden marktpartijen geprikkeld om na te denken over het realiseren van een sneltreinconcept.

Naast bovenbeschreven fase 1 onderkennen wij op langere termijn een Maaslijn fase 2 welke zich richt op verdergaande maatregelen zoals spoorverdubbeling en IC-producten.

Projectaanpak

Projectonderdelen zullen elkaar beïnvloeden. Zo zal bijvoorbeeld de aanleg van een station bij Grubbenvorst invloed hebben op het effect van de versnellingsmaatregelen, of op de mogelijkheden voor het inpassen van een sneltrein. Daarom worden in de planvorming eerst de onderlinge afhankelijkheden bepaald en vertaald in scenario's. Hierover kan eerste helft 2015 besluitvorming plaatsvinden.

Wij werken de maatregelen voor de noordelijke en de zuidelijke Maaslijn binnen één opdracht uit tot een voorkeursvariant. Hierover vindt medio 2016 besluitvorming plaats. De uitvoeringsbeslissing is voorzien voor 2017, waarna de realisatie kan plaatsvinden.

Voor de elektrificatie wordt een ontwerp uitgewerkt, dat tweede helft 2015 wordt opgeleverd. Dit ontwerp gaat vergezeld van een geactualiseerde kostenraming, een voorstel voor vervolgaanpak en een realisatieovereenkomst. Vervolgens wordt de realisatie verder voorbereid en vindt in de periode 2017 – 2020 de realisatie plaats.

Voor station Grubbenvorst-Greenport Venlo voeren wij een haalbaarheidsstudie uit. Dit gebeurt in nauw overleg met gemeenten, bewoners en andere stake-holders. Belangrijkste onderdelen van deze studie zijn de inpasbaarheid in de dienstregeling, nadere specificatie van de infrastructurele maatregelen, ruimtelijke inpassing en bereikbaarheid, overwegveiligheid en een definitieve locatiekeuze voor het station waarbij op dit moment 3 potentiële locaties in beeld worden gebracht. Op basis van deze haalbaarheidsstudie zal eerste helft 2015 besluitvorming plaatsvinden over de verdere projectaanpak. Daarbij wordt de hoogste prioriteit toegekend aan een tijdige realisatie van de elektrificatie.

Organisatie

Qua aanpak van het hele project staat ons college een werkwijze op basis van partnership voor. Wij werken daarbij toe naar een integraal projectteam dat multidisciplinair en multi-organisatorisch is samengesteld.

Kostenramingen

Op dit moment zijn kostenramingen beschikbaar voor de versnellingsmaatregelen en de elektrificatie. Voor station Grubbenvorst–Greenport Venlo is slechts een kostenindicatie beschikbaar. Op basis van deze inzichten kunnen de kosten op dit moment als volgt worden weergegeven:

- Versnellingsmaatregelen noord	€ 30 mln.
- Versnellingsmaatregelen zuid	€ 15 mln.
- Elektrificatie	€ 99 mln.
- Beheer & instandhouding elektrificatie	€ 31 mln.
- Station Grubbenvorst-Greenport Venlo	€ 20 mln.

- Totaal	€ 195 mln.

Deze kosten zijn prijspeil 2013, exclusief BTW en kennen nog een onzekerheidsmarge van +/- 40%. In de eerste helft van 2015 komen geactualiseerde kostenramingen met een kleinere onzekerheidsmarge beschikbaar.

De financiering van de maatregelen is thans als volgt geregeld en/of voorzien:

	Totaal	I&M	Limburg	Noord- Brabant	Gelderland/SAN
Versnellingsmaatregelen Noordelijke Maaslijn*11)	€ 15 mln.	€ 7,5 *1)	€ 1,65 *2)	€ 4,2 *3)	€ 1,65
Versnellingsmaatregelen Zuidelijke Maaslijn *11)	€ 30 mln.	€ 16,15	€ 10,35 € 3,5 *4)	-	-
Elektrificatie	€ 99 mln.	€ 30,25 *5)	€ 35,75 *6)	€ 17,2 *7)	€ 15,8 *8)
Beheer en instand- houding elektrificatie	€ 31 mln.	€ 31	-	-	-
Station Grubbenvorst Greenport-Venlo *11)	€ 20 mln.	€ 6,4 *9)	€ 13,6 *10)	-	-
Totaal	€ 195	€ 91,3	€ 64,85	€ 21,4	€ 17,45

*1): voorziene dekking uit programma Beter Benutten regionaal spoor, besluitvorming voorzien bij MIRT 2014.

I&M zal haar bijdrage verhogen met BTW-component.

*2): dekking uit Rijksbijdrage "Quick-Scan maatregelen Decentraal Spoor" voor maatregelen binnen het concessiegebied Stadsregio Arnhem-Nijmegen, welke door I&M aan de BDU Limburg zijn toegevoegd.

*3): GS van Noord-Brabant hebben ingestemd met deze dekking, met indexering van de bijdrage en met een risico-reservering van 20% op deze bijdrage.

*4): € 3,5 mln. bijdrage door Limburgse gemeenten Venray (€ 1 mln. bekrachtigd in overeenkomst), Venlo (€ 1,5 mln. bekrachtigd in overeenkomst) en Roermond (voorziene bijdrage € 1 mln.).

*5): de bijdrage van I&M betreft een maximale bijdrage. Indexering van het bedrag zal plaatsvinden op basis van de BDU-index welke veelal lager ligt dan de feitelijke Grond-, Weg en Waterbouwindex voor boven- en ondergrondse spoorwegen.

*6): PS van Limburg hebben bij besluit van 7 februari 2014 initiële steun voor het project uitgesproken. Definitieve bekrachtiging van de middelen in de begroting dient nog plaats te vinden. Een PS-voorstel daartoe is voorzien in februari 2015.

*7): GS van Noord-Brabant hebben ingestemd met de financiële bijdrage, met indexering van de bijdrage en met een risico-reservering van 20% op deze bijdrage. Van dit bedrag zal € 4,2 mln. gedekt worden door inzet van de exploitatiewinst als gevolg van elektrificatie tot en met 2031. Omdat de BDU voor het Noord-Brabantse deel van de Maaslijn aan Limburg wordt uitgekeerd zullen deze middelen uit de Limburgse BDU worden gedekt.

*8): De Stadsregio Arnhem-Nijmegen zal de exploitatiewinst als gevolg van elektrificatie tot en met 2031 inzetten als bijdrage van totaal € 3 mln. aan de investeringskosten. De provincie Gelderland heeft besloten tot een aanvullende bijdrage van € 4,5 mln. Daarmee is er op dit moment nog een tekort van € 8,3 mln. op de beoogde bijdrage van Gelderland.

*9): dit betreft de maximale –nog niet vastgestelde– bijdrage van I&M uit de bijdrageregeling nieuwe stations.

*10): PS van Limburg hebben bij de behandeling van de Voorjaarsnota op 20 juni 2014 steun voor dit project uitgesproken. Bekrachtiging van de middelen dient nog plaats te vinden en is voorzien in februari 2015.

*11): I&M draagt cf. bestaand beleid de kosten voor beheer en instandhouding van de maatregelen Zuidelijke Maaslijn en station Grubbenvorst-Greenport Venlo. In nieuw beleid verwacht I&M regionale co-financiering in de kosten voor beheer en instandhouding voor de Noordelijke Maaslijn. Daarover wordt voorjaar 2015 besloten.

OV-concessie

Naast deze infrastructurele aanpak wordt er ook via de OV-concessie aan verbetering van het treinproduct op de Maaslijn gewerkt.

Extra materieel tot december 2016

Met ingang van 27 oktober jl. heeft Veolia 2 extra treinstellen ingezet op de Maaslijn. Daarmee worden ruim 600 extra zitplaatsen per uur aangeboden. Deze extra materieelinzet wordt tot aan het einde van de concessie (december 2016) structureel ingezet tijdens de ochtend- en de avondspits. De extra materieelinzet wordt gefinancierd door Veolia, het ministerie van I&M en de provincie Limburg.

Materieelinzet vanaf december 2016

Vanaf december 2016 vindt er een verdere verbetering van de materieelinzet plaats op basis van het gestelde in het Programma van eisen voor de OV-concessie. De vervoerder dient dan altijd voldoende materieelinzet te borgen waarbij eisen zijn gesteld aan het maximum aantal reizigers dat moet staan en een tijdsduur die deze reizigers maximaal mogen staan. Tevens wordt er vanaf december 2016 een zogenoemde dalverdichting aangeboden tussen Cuijk en Nijmegen. Dat betekent dat er op dat drukste deel van de Maaslijn overdag de hele dag een kwartierdienst wordt gereden.

3. Bevoegdheid

Autonoom beleid

4. Risico's

Het project kent diverse risico's op het gebied van financiën, organisatie, planning en inhoud. De belangrijkste zijn:

Projectfinanciering: op dit moment is met name de dekking vanuit Gelderland voor realisatie van de elektrificatie onvoldoende. Provinciale Staten van Gelderland hebben Gedeputeerde Staten van Gelderland bij motie opgeroepen om "*te bezien of dat de nu opgenomen bijdrage vanuit Gelderland aan de elektrificatie van de Maaslijn op basis van actuele informatie in redelijkheid voldoende is om deze elektrificatie te helpen slagen*".

Onzekerheidsmarges kostenramingen: de kostenramingen kennen nog een onzekerheidsmarge van +/- 40%. Sommige projectonderdelen zijn op dit moment slechts gebaseerd op een kostenindicatie.

Kostenbeheersing: De impact van nog te nemen besluiten over zaken als nachtwerk, langere buitendienststellingen en bijbehorende kosten vervangend busvervoer e.d. zijn nog niet financieel vertaald. De samenhang van maatregelen kan van invloed zijn op de overwegveiligheid en leiden tot aanvullend benodigde maatregelen. Over de financiële dekking van eventuele kostenstijgingen (risico reservering) zijn tot nu toe enkel met de provincie Noord-Brabant afspraken gemaakt.

In het projectplan dat momenteel wordt opgesteld zal het risicomanagement verder worden uitgewerkt.

5. Periodieke informatie/sturingsinformatie

☐ **Via Jaarstukken en Begroting**

- ☐ Paragraaf Projecten
- ☐ Paragraaf Financieringen
- ☐ Paragraaf Verbonden Partijen
- ☐ Paragraaf Bedrijfsvoering
- ☐ Programmaverantwoording

☒ **Voortgangsrapportages Regeling Grote Projecten**

6. Relatie met Programmabegroting – financiële aspecten

-

7. Meegezonden bijlagen

-



14 M 33



ChristenUnie
Gelderland



Vergadering Provinciale Staten op 9 juli 2014

Motie (art. 37 RvO)

Elektrificatie van regionale lijnen



Provinciale Staten van Gelderland, in vergadering bijeen
voorstel PS2014-469 voorjaarsnota 2014



gehoord de beraadslagingen over de voorjaarsnota 2014

- overwegende dat rode diesel duur is en voor de lange termijn geen oplossing
- elektrificatie meer reizigerscomfort, minder milieubelasting en geluidsoverlast geeft
- op basis van onderzoek al is aangetoond dat het energieverbruik met 50% kan worden gereduceerd
- de trein sneller kan optrekken waardoor in veel gevallen ook tijdswinst kan worden gerealiseerd
- dat er landelijk nog 17 regionale lijnen met dieseltreinen rijden
- de staatsecretaris nu de bereidheid heeft om hierin te investeren
- De elektrificatie van de Maaslijn een goede eerste stap is en dat er nog meer Gelderse lijnen dienen te volgen

Verzoeken Gedeputeerde Staten:

met een inventarisatie te komen voor elektrificatie van de regionale lijnen en ook de voorbereidingen te treffen zodat bij de nieuwe concessie dit alternatief er kan zijn. Nadrukkelijk vragen wij ook de huidige vervoerders erbij te betrekken. En verzoeken te bezien of dat de nu opgenomen bijdrage vanuit Gelderland aan de elektrificatie van de Maaslijn op basis van actuele informatie in redelijkheid voldoende is om deze elektrificatie te helpen slagen en gaan over tot de orde van de dag

VVD D66 Christen Unie PvdA CDA

14 M35



Vergadering Provinciale Staten op 9 juli 2014



Motie (art. 37 RvO)

Impulsplan bereikbaarheid grote steden

Provinciale Staten van Gelderland, in vergadering bijeen
voorstel PS2014-469 voorjaarsnota 2014

gehoord de beraadslagingen over de voorjaarsnota 2014

- overwegende dat er in de grote steden grote bereikbaarheidsproblemen zijn
- vanuit de inwoners het een ergernis is als de bereikbaarheid een belemmering vormt
- een goede bereikbaarheid voor de regio noodzakelijk is voor de werkgelegenheid en het bereikbaar houden van de voorzieningen. Ook de dorpsraden en het bedrijfsleven ons dringend is verzocht om bereikbaarheid als uitgangspunt te nemen
- dat een stagnerend verkeer grote negatieve gevolgen heeft - niet alleen voor werkzoekenden, maar ook voor de Gelderse economie
- dat de stilgevalen economie op steeds meer plaatsen leidt tot leegstand en - op termijn - het risico van verloedering met zich meebrengt en er een relatie met bereikbaarheid aannemelijk is

Verzoeken Gedeputeerde Staten: met een investeringspakket met concrete maatregelen voor bereikbaarheid grote steden te komen, met als opdracht :

- de mogelijkheden te onderzoeken van gerichte maatregelen om de bereikbaarheid te bevorderen, dit in coproductie met de regio te doen
- om daarbij zo breed mogelijk te inventariseren welke (financiële, ruimtelijke en andere) instrumenten kunnen worden ingezet
- om in het najaar een plan van aanpak aan PS aan te bieden om tussentijds actief kansen te grijpen die zich voordoen om op projectbasis de bereikbaarheid te stimuleren.
- In aansluiting op dit plan in de meerjarenbegroting afdoende budget vrij te maken zodat acties vanaf 2015 op een gedegen wijze worden uitgevoerd.

en gaan over tot de orde van de dag

VVD

CDA

SP

Christen Unie SCP

Groep Wullink



2014/72702

16-12-2014

GRIF

4-3-2015

provincie limburg



Statenvoorstel van de Controlecommissie– 1 minuut versie No: P-14-024

1 Onderwerp

Toetsing en vaststelling (gewijzigde) Basisrapportage Groot Project OV, versie 1 november 2014

2 Inleiding/aanleiding inclusief beoogd resultaat

GS hebben op 10 september 2014 de Basisrapportage Groot Project OV (2014/49264), kortweg: BR OV, aangeboden aan PS. De Controlecommissie heeft op 16 oktober 2014 geconstateerd dat deze BR OV niet (volledig) voldoet aan de criteria die vanuit de RGP 2013 aan een Basisrapportage worden gesteld.

Daarom heeft de Controlecommissie aan GS gevraagd om de BR OV aan te vullen met de ontbrekende informatie. GS hebben met brief van 25 november 2014 (kenmerk 2014/67555) een (gewijzigde) Basisrapportage Groot Project OV, versie 1 november 2014 aangereikt.

In haar vergadering van 16 oktober 2014 heeft de Controlecommissie aangegeven dat de routing van het op te stellen Statenvoorstel voor het vaststellen van de basisrapportage niet nogmaals via de Controlecommissie hoeft te lopen maar rechtstreeks via de Statencommissie RIF kan worden doorgeleid naar PS.

3 Bevoegdheid

De Controlecommissie is, conform de Regeling Grote Projecten 2013 (RGP 2013), belast met de controletechnische toetsing van de (gewijzigde) Basisrapportage aan de RGP 2013 en biedt de Basisrapportage (met eventueel het opgestelde onderzoeksrapport) aan ter vaststelling door PS. In de Statencommissie RIF vindt de inhoudelijke behandeling van de Voortgangsrapportages van GS plaats.

4 Voorstel aan Provinciale Staten

De (gewijzigde) Basisrapportage Groot Project OV d.d. 25 november 2014 (2014/67555) vast te stellen.

5 Argumenten / toets duurzaamheidparagraaf

1. De Controlecommissie heeft op 16 oktober 2014 besloten om geen onderzoeksrapport op te laten stellen voorafgaand aan de vaststelling van de basisrapportage;
2. De Statencommissie RIF kan GS vragen om inhoudelijk ontbrekende informatie aan te vullen of een nieuwe herziene Basisrapportage op te stellen;

6 Risico's

De voortgangsrapportages die conform besluitvorming in PS op 4 juli 2014, 2 maal per jaar door GS worden opgesteld, bieden ruimte om de stand van zaken ten aanzien van de verschillende risico's die onderkend ~~worden bij de projecten te beschrijven in~~ samenhang met risico-beperkende maatregelen.

Provincie Limburg	PS
DOCnr.	
Ingek.	16 DEC. 2014
CASnr.	
ID.	



Statenvoorstel van de Controlecommissie

No: P-14-024

1. Onderwerp

Toetsing en vaststelling (gewijzigde) Basisrapportage Groot Project OV, versie 1 november 2014

2. Inleiding/aanleiding inclusief beoogd resultaat

PS hebben op 14 juli 2014 besloten om het totaalpakket aan OV-projecten (project De Limburglijnen, project Eindhoven - Venlo – Düsseldorf, project Verbinding Maastricht – Luik, project Spoorverbinding naar Aken (waaronder Avantislijn), project Maaslijn, project Tram Vlaanderen – Maastricht, project Tram Genk- Sittard, project Verbinding Weert-Hamont, project Zuidelijke Spoor aansluiting Chemelot, project Railterminal Greenport Venlo, project Pilot Limburg zero emissie busvervoer, project Onderzoek Stoptrein Roermond-Weert), dus inclusief de reeds op 18 december 2009 door Provinciale Staten aangewezen projecten: Maaslijn, Avantislijn en Tram Vlaanderen-Maastricht, aan te wijzen als Groot Project OV, conform de Regeling Grote Projecten 2013 (RGP 2013).

Ook hebben PS GS gevraagd om een Basisrapportage Groot Project OV, uiterlijk 15 september 2014, op te stellen voor het totaalpakket van de 12 voornoemde OV-projecten en deze ook als Programmaplan te laten functioneren plus de rapportagefrequentie voor de voortgangsrapportage vast te leggen op eenmaal per half jaar.

GS hebben op 10 september 2014 de Basisrapportage Groot Project OV (2014/49264), kortweg: BR OV, aangeboden aan PS. De Controlecommissie heeft op 16 oktober 2014 geconstateerd dat deze BR OV niet (volledig) voldoet aan de criteria die vanuit de RGP 2013 aan een Basisrapportage worden gesteld.

Daarom heeft de Controlecommissie aan GS gevraagd om de BR OV aan te vullen met de ontbrekende informatie. GS hebben met brief van 25 november 2014 (kenmerk 2014/67555) een (gewijzigde) Basisrapportage Groot Project OV, versie 1 november 2014, aangereikt.

In haar vergadering van 16 oktober 2014 heeft de Controlecommissie aangegeven dat de routing van het op te stellen Statenvoorstel voor het vaststellen van de basisrapportage niet nogmaals via de Controlecommissie hoeft te lopen maar rechtstreeks via de Statencommissie RIF kan worden doorgeleid naar PS.

3. Bevoegdheid

De Controlecommissie is namens PS belast met de uitvoering van de RGP 2013, die op 17 mei 2013 door PS laatstelijk is gewijzigd (in werking getreden op 27 mei 2013).

Tevens is het document 'Nadere Uitwerking van de Regeling Grote projecten' door de Controlecommissie op 26 september 2013 vastgesteld en ter kennisname aangeboden aan PS.

De Controlecommissie ziet toe op de juiste toepassing van de RGP 2013, toetst de door Gedeputeerde Staten opgestelde Basisrapportages aan de RGP 2013 en de geformuleerde uitgangspunten in de Nadere Uitwerking en legt haar bevindingen vast in een advies (RGP: artikel 6, lid 2). Hierin wordt een aantal ijkmomenten aangegeven waarop een voortgangsrapportage aan de orde is (RGP: artikel 6, lid 3). De Controlecommissie kan besluiten om een onderzoeksrapport bij de Basisrapportage op te stellen (RGP: artikel 6, lid 4).

De Basisrapportage met het advies van de Controlecommissie en eventueel het opgestelde onderzoeksrapport, wordt ter vaststelling aangeboden aan PS (artikel 6, lid 5).

4. Voorstel aan Provinciale Staten

De (gewijzigde) Basisrapportage Groot Project OV d.d. 25 november 2014 (2014/67555) vast te stellen.

5. Risico's

PS hebben op 4 juli 2014 reeds besloten dat GS 2 maal per jaar een voortgangsrapportage overleggen voor het Groot Project OV. PS houden hiermee zicht op onder andere de financiële, inhoudelijke, risico-technische en organisatorische ontwikkelingen van de OV-projecten, zowel per project als overkoepelend over de projecten heen. De voortgangsrapportages bieden ruimte om de stand van zaken ten aanzien van de verschillende risico's die onderkend worden bij de projecten, te beschrijven in samenhang met risico-beperkende maatregelen.

6. Toelichting / kernargumenten/onderbouwing

De Controlecommissie heeft de Basisrapportage Groot Project OV d.d. 10 september 2014 (2014/49264) getoetst en heeft naar aanleiding daarvan GS gevraagd om de Basisrapportage aan te vullen met de gevraagde informatie (zie brief d.d. 28-10-2014, kenmerk 2014/52140). Een (gewijzigde) Basisrapportage Groot Project OV is door GS op 25 november 2014 aangeleverd. De aangebrachte wijzigingen zijn samengevat in onderdeel 2 van het Informerend stuk van GS en in de tekst van de gewijzigde Basisrapportage verwerkt (echter hierin niet herkenbaar gemarkeerd ten opzichte van de vorige versie van de basisrapportage d.d. 10 september 2014).

Op 16 oktober 2014 heeft de Controlecommissie de basisrapportage Groot Project OV, in controletechnisch opzicht, getoetst. Daarbij heeft de Controlecommissie besloten om niet nogmaals een controletechnische toets op de *gewijzigde* basisrapportage Groot project OV uit te voeren.

7. Afweging van alternatieven en motivering gemaakte keuze / toets duurzaamheidparagraaf

1. De RGP 2013 biedt de mogelijkheid om een onderzoeksrapport op te laten stellen voorafgaand aan de vaststelling van de basisrapportage. De Controlecommissie heeft op 16 oktober 2014 besloten om van deze optie geen gebruik te maken.
2. Indien de Statencommissie RIF, inhoudelijk gezien, van mening is dat de (gewijzigde) basisrapportage niet voldoende of niet de juiste informatie met de gewenste kwaliteit bevat om te kunnen dienen als nulmeting voor de OV-projecten (zodat hier met de voortgangsrapportages voldoende aansluiting op kan worden gemaakt), dan kunnen GS nogmaals worden gevraagd om de ontbrekende informatie aan te vullen of een nieuwe herziene Basisrapportage op te stellen waarin de gevraagde informatie wordt verwerkt.

8. Relatie met Programmabegroting – financiële aspecten

Niet van toepassing.

9. Juridische aspecten – deregulering

Niet van toepassing.

10. Verbindingslijnen en andere visies

Niet van toepassing

11. Verdere planning, procedure en uitvoering

Conform besluitvorming in PS d.d. 4 juli 2014, bieden GS 2 maal per jaar met voortgangsrapportages inzicht in het verloop van de voortgang van het Groot Project Openbaar Vervoer.

12. Periodieke informatie/sturingsinformatie

☐ **Via Jaarstukken en Begroting**

- ☐ Paragraaf Projecten
- ☐ Paragraaf Financieringen
- ☐ Paragraaf Verbonden Partijen
- ☐ Paragraaf Bedrijfsvoering
- ☐ Programmaverantwoording

X Voortgangsrapportages Regeling grote Projecten

13. Evaluatie

Niet van toepassing.

14. Communicatie

Communicatie vindt op gebruikelijke wijze plaats via de openbare besluitenlijst van PS op de website van Provinciale Staten.

15. Meegezonden bijlagen

Deelverslag Controlecommissie d.d. 16 oktober 2014

Regeling Grote Projecten 2013 d.d. 17 mei 2013

Nadere Uitwerking van de Regeling Grote Projecten d.d. 26 september 2013



ONTWERPBESLUIT PROVINCIALE STATEN VAN LIMBURG

No: P-14-024

Onderwerp:

Toetsing en vaststelling (gewijzigde) Basisrapportage Groot Project OV, versie 1 november 2014

Provinciale Staten van Limburg;

gezien het voorstel van de Controlecommissie van 16 oktober 2014 en gelet op de behandeling in de Statencommissie Ruimte, Infrastructuur en Financiën van 9 januari 2015,

besluiten:

De (gewijzigde) Basisrapportage Groot Project OV d.d. 25 november 2014 (2014/67555) vast te stellen.

Aldus vastgesteld door de Provinciale Staten van Limburg in hun vergadering van 6 februari 2015,

Mevrouw drs. J.J. Braam, griffier

De heer drs. Th.J.F.M. Bovens, voorzitter



Deelverslag van het verhandelde in de Controlegecommissie

van 16 oktober 2014
betreffende Toetsing Basisrapportage Groot Project Openbaar Vervoer

Statenkenmerk

Maastricht

16 oktober 2014

De voorzitter verwijst naar de Basisrapportage Groot Project overname MAA (17 september 2014; 2014/50672). Deze basisrapportage is door de Statenonderzoeker 2014 getoetst aan de Regeling Grote Projecten (RGP) 2013 en de geformuleerde uitgangspunten in de nadere uitwerking van de RGP 2013.

De Statenonderzoeker licht toe dat deze basisrapportage in feite een twaalfstal deelprojecten omvat. Deze projecten zijn langs de criteria van de RGP gelegd. Aandachtspunten hierbij waren met name projectbeheer en projectbeheersing. De afzonderlijke projecten bevatten weliswaar veel financiële informatie, maar hierin bestaat geen samenhang. De Statenonderzoeker heeft deze verspreide financiële informatie in een totaaloverzicht bijeen gezet. (bijlage 1) De achterliggende gedachte hierbij is dat aan GS wordt verzocht om dit overzicht bij de komende voortgangsrapportages op de gesignaleerde punten aan te vullen. Gezien de ontbrekende informatie is het nog voorbarig om de voortgangsrapportage vast te stellen. Voor het vervolgproces staat een aantal opties open.

Ambtelijk (De Graaf) bevestigt de mogelijkheid van 'reparatiewerk' aan de basisrapportage. Hij heeft begrip voor de vraag naar een totaalbeeld. Ook op de punten van projectbeheer en projectbeheersing zal een aanvulling plaatsvinden, maar wel moet worden gerealiseerd dat de ontwikkelingsfase van de projecten kan variëren. Vanuit dit besef is in een aantal gevallen informatie over projectbeheersing wat 'overdone' geacht en daarom bewust achterwege gelaten. Spreker stelt zich voor om de kopjes als zodanig wel over te nemen in alle deelrapportages, maar daarbij aan te geven dat sprake is van een beperkt project, dat zich – bijvoorbeeld - in een beginfase bevindt.

Eerste termijn

De PvLD (Bosman) dankt voor de basisrapportage, alsmede voor de werkzaamheden door de Statenonderzoeker die hebben geleid tot het in beeld brengen van een aantal zorgpunten. De fractie kan zich volledig vinden in het voorstel om GS te verzoeken de basisrapportage aan te vullen. Spreker verwijst naar de afspraak om vervolgrapportages in het kader van de RGP af te stemmen op de afwijkingen. Daarmee rekening houdend, is het misschien ook een idee om voorliggende rapportage - rekening houdend met de genoemde zorgpunten - vast te stellen, waarna in vervolgrapportages expliciet op de verschillen wordt ingegaan.

De projectbeheersing lijkt niet optimaal. Gesteld is dat er enige onzekere factoren meespelen, waarop de Provincie weinig invloed heeft. Vooralsnog kan de fractie zich vinden in het leveren van aanvullingen en vraagt zich af op welke termijn dit mogelijk is.

De SP (Bus) concludeert dat er zodoende sprake is van een basisrapportage en een verbeterde basisrapportage. Dit zal voor de nieuwe Staten niet bepaald tot duidelijkheid leiden. Het lijkt de SP dan ook verstandiger om te wachten op een volledige basisrapportage; die dan vervolgens kan worden

vastgesteld.

50PLUS (Wijnands) kan zich vinden in de gedane aanbevelingen. Kijkend naar de 'minnen' bij projectbeheer en projectbeheersing, concludeert spreker dat dit vrijwel allemaal buitenland- gerelateerde projecten zijn, waarbij de NS is betrokken. Mogelijk kan hierbij worden gesteld dat dit projecten zijn waarbij niet altijd de volle medewerking wordt verkregen. Deze kunnen bijvoorbeeld met een asterisk worden aangeduid om aan te geven dat dit moeilijker te beheersen projecten betreft. Hij heeft er alle begrip voor dat de gedeputeerde onmogelijk alle 'masserende' gesprekken op bestuurlijk niveau in het buitenland met de commissie kan delen. Spreker complimenteert met het onderzoekswerk.

D66 (Van Wageningen) complimenteert met de basisrapportage. Normaal gesproken, kan een basisrapportage niet streng genoeg zijn. In dit geval was de beoordeling wat te streng. Dit is niet zozeer een project, maar een programma dat meerdere projecten omvat, die variëren in prioriteitstelling. Maastricht Aachen Airport is daarentegen eerder een proces dan een project. Niet alle regels van de RGP zijn van toepassing op hetgeen als 'groot project' wordt aangeduid. Deze constatering vraagt om enige flexibiliteit.

Op basis van een haalbaarheidsverwachting zijn sommige projecten verder uitgewerkt. Als het al dan niet doorgaan van bepaalde projecten niet zozeer kostenafhankelijk is, maar afhankelijk van medewerking van anderen, dan is het logisch dat bij die projecten kosteninformatie ontbreekt. Het invullen van bedragen zou zelfs de Limburgse positie kunnen schaden. Het is logisch dat het aspect projectbeheersing pas wordt uitgewerkt wanneer een project wordt geprioriteerd. D66 heeft begrip voor een 'kort door de bocht reparatie', zolang het geen prioritaire projecten betreft. De post-prioritaire projecten moeten niet worden gezien als niet-wenselijke projecten. Dit zijn projecten die niet haalbaar zijn binnen de huidige context. Eigenlijk zou D66 aan de hand van de rapportages vooral graag kunnen beoordelen of er voldoende wordt gedaan om de medewerking van betrokken partijen te bewerkstelligen. Hierop dient gemonitord te worden. Op dat punt dient dus wel gerapporteerd te worden. De reparatie van voorliggend programma dient hierop gericht te zijn.

De VVD (Van der Steen) denkt dat de projectbeheersing zich moet richten op meerdere gecombineerde projecten binnen het totale programma.

De PvdA (Bosch) geeft aan dat het beheer van een project in geval van buitenlandprojecten niet altijd bij de provincie Limburg ligt. Spreker kan zich voorstellen dat de basisrapportage wordt bijgesteld op basis van de gemaakte opmerkingen – voor zover mogelijk - en vervolgens aan PS wordt voorgelegd.

De SP (Bus) denkt dat ook aan de niet-prioritaire projecten aandacht moet worden besteed. Ook zal de voortgang bewaakt en gestimuleerd moeten worden om te voorkomen dat er niets gebeurt. Naarmate een project meer vorm krijgt, kan een nadere detaillering plaatsvinden.

De voorzitter concludeert dat ook de SP zich kan vinden in de doorgeleiding naar de Staten ter vaststelling, rekening houdend met de ambtelijke reactie.

De SP (Bus) vraagt of de termijn van vier weken haalbaar is.

Ambtelijk (De Graaf) geeft aan dat deze termijn haalbaar is, mits er begrip bestaat voor verschillen in presentatie tussen de projecten, afhankelijk van de status en omvang van de projecten. Naarmate sprake is van een zwaarder project zal de presentatie ook omvangrijker zijn en meer volledig aansluiten op de RGP.

Naast de gebruikelijke voortgangsrapportages mag worden verwacht dat ook tussentijds separate voorstellen aan de Staten worden gericht. Er zal niet met vragen worden gewacht tot het moment waarop een voortgangsrapportage is voorzien.

Conclusie: De Controlemissie adviseert om - rekening houdend met de opmerkingen en vragen vanuit de Controlemissie - de basisrapportage voor te leggen aan de Statencommissie RIF op 27 januari 2015 en ter vaststelling te agenderen voor de eerstvolgende Statenvergadering, zijnde 6 februari. De routing van het voorstel zal niet nogmaals via de Controlemissie lopen. Dit procedurevoorstel zal worden verwerkt in de brief aan het College.

De commissie voornoemd,

Dhr. J.G.G. Bosch

voorzitter

Mw. P.M.W. Possen

commissiegriffier

PROVINCIAAL BLAD
JAARGANG: 2013
NR.: 37

Officiële naam regeling:	Regeling Grote Projecten provincie Limburg 2013
Citeertitel:	Regeling Grote Projecten provincie Limburg 2013
Naam ingetrokken regeling:	Regeling Grote Projecten provincie Limburg 2011
Besloten door:	Provinciale Staten op 17 mei 2013
Onderwerp:	Regeling Grote Projecten (RGP) Provincie Limburg
Wettelijke grondslag(en) of bevoegdheid waarop de regeling is gebaseerd:	Artikel 105 Provinciewet
Datum inwerkingtreding:	27 mei 2013
Looptijd regeling:	Geen einddatum
Verantwoordelijke afdeling:	Griffie
Bijlage:	Regeling Grote Projecten Provincie Limburg 2013

Provinciale Staten van Limburg,

maken ter voldoening aan het bepaalde in de Algemene wet bestuursrecht en het bepaalde in de Provinciewet bekend dat zij in hun vergadering van 17 mei 2013 hebben besloten als volgt:

gelet op hetgeen is besproken in de vergadering van de Controlecommissie op 26 april 2012, 24 september 2012, 7 februari 2013 en 25 april 2013

besluiten:

1. De financiële ondergrens van 10 miljoen Euro uit de Regeling Grote Projecten schrappen;
2. De Regeling Grote Projecten uitsluitend van toepassing te laten zijn op projecten waarvoor, op basis van projectrisicoprofiel en benodigde sturingsinformatie door PS, de reguliere planning & control cyclus onvoldoende waarborg biedt;
3. Het verlenen van de status Groot Project in twee stappen te laten verlopen: eerst via een Statenstuk een beschrijving van sturingsinformatie en risico's in kaart brengen, dan kan op basis daarvan een Statenvoorstel over de aanwijzing tot Groot Project worden opgesteld;
4. De Griffie opdracht te geven de formats Statenstukken aan te vullen met een risicoparagraaf en een paragraaf met sturingsinformatie;
5. De behandelprocedure Basisrapportage, Voortgangsrapportage en Eindevaluatie op te nemen in de eventueel nog door de Controlecommissie op te stellen nadere uitwerking van de Regeling Grote Projecten;
6. De RGP 2013 vast te stellen.

Aldus vastgesteld door de Provinciale Staten van Limburg in hun vergadering van 17 mei 2013.

Mevrouw drs. J.J. Braam, griffier
De heer L.G.P. van Bilsen, vicevoorzitter

Regeling Grote Projecten Provincie Limburg 2013

Hoofdstuk 1 Begripsbepalingen

Artikel 1 Begripsbepalingen

In deze regeling wordt verstaan onder:

- a. audit: alle vormen van onderzoek, niet zijnde het onder c. genoemde onderzoeksrapport, die betrekking hebben op een Groot Project en die relevant worden geacht voor een adequate sturing of beheersing van het project door Gedeputeerde Staten, of de besluitvorming over, dan wel de controle op het Groot Project door Provinciale Staten;
- b. Statencommissie: de op grond van artikel 80 van de Provinciewet ingestelde commissie die het Groot Project inhoudelijk gezien tot haar taakveld rekent;
- c. onderzoeksrapport: een rapport dat ten behoeve van de beoordeling van rapportages in het kader van voorliggende Regeling Grote Projecten opgesteld door de Statenonderzoeker(s);
- d. advies: een advies dat ten behoeve van de beoordeling van rapportages in het kader van voorliggende Regeling Grote Projecten door de Statenonderzoeker, in opdracht van de Controlecommissie, wordt opgesteld;
- e. Statenstuk: document dat gebruikt wordt door Gedeputeerde Staten om Provinciale Staten te informeren, te sonderen of besluitvorming van Provinciale Staten voor te bereiden.
- f. rapportage: document dat Gedeputeerde Staten opstellen om Provinciale Staten eventuele nadere informatie te verstrekken over een Groot Project, conform de voorliggende regeling. Dit kan zijn: een Basisrapportage, een Voortgangsrapportage of een Eindevaluatie;
- g. project: een project of activiteit met inbegrip van beleidsmatige activiteiten of projecten
- h. Groot Project: een door Provinciale Staten aangewezen project waarop de Regeling Grote Projecten van toepassing is verklaard door Provinciale Staten;
- i. nadere uitwerking: de eventueel door de Controlecommissie op te stellen nadere uitwerking van de Regeling Grote Projecten als bedoeld in artikel 4.

Hoofdstuk 2 Controlerende rol Provinciale Staten

Artikel 2 Sturingsinformatie voor Provinciale Staten

1. Gedeputeerde Staten bieden Provinciale Staten sturingsinformatie aan voor activiteiten en projecten via de reguliere planning- en controlcyclus en, indien van toepassing, door het maken van een risico-inschatting in elk Statenstuk.
2. De Controlecommissie kan Gedeputeerde Staten aangeven welke sturingsinformatie zij aanvullend nodig heeft om invulling te kunnen geven aan de controlerende taak van Provinciale Staten.

Hoofdstuk 3 Aanwijzing Groot Project en uitvoering van de controle op een Groot Project

Artikel 3 Voorstel tot aanwijzing Groot Project

1. Bij elk Statenstuk waarbij de Controlecommissie vindt dat de beschreven projectrisico's en de verstrekte en benodigde sturingsinformatie hier aanleiding toe geven, stelt de Controlecommissie een advies op aangaande de mogelijke aanwijzing als Groot Project.
2. Provinciale Staten kunnen besluiten tot aanwijzing van een Groot Project indien er aanmerkelijke (financiële) risico's voor de provincie Limburg aan een dossier verbonden zijn en de reguliere controle- en verantwoordingsinstrumenten ontoereikend zijn.
3. Provinciale Staten besluiten bij de aanwijzing van een Groot Project over de termijn waarbinnen Gedeputeerde Staten een Basisrapportage beschikbaar dienen te stellen. De Basisrapportage vormt het startdocument voor de controle door Provinciale Staten op het Groot Project.

Artikel 4 Uitvoering van de controle door Provinciale Staten op een Groot Project

1. De Controlecommissie is namens Provinciale Staten belast met de uitvoering van deze regeling. Zij ziet daarbij toe op de juiste toepassing van deze regeling.
2. De Controlecommissie kan een eventuele nadere uitwerking van de Regeling Grote Projecten vaststellen. In deze nadere uitwerking kunnen de uitgangspunten en formats voor de verschillende rapportages worden uitgewerkt alsmede de uitgangspunten uit artikel 5 en een omschrijving van aanzienlijke afwijkingen uit artikel 7, zevende lid.
3. De Controlecommissie, Statencommissie en/of Provinciale Staten kunnen Gedeputeerde Staten vragen om een aangeleverde rapportage compleet te herzien of aan te vullen met de gevraagde informatie.

Artikel 5 Uitgangspunten voor controle door Provinciale Staten

1. De Controlecommissie stelt, in overleg met Gedeputeerde Staten, de uitgangspunten vast voor de controle door Provinciale Staten op Grote Projecten. Tot de uitgangspunten behoren in ieder geval:
 - a. de omvang, impact en beheersing van de projectrisico's;
 - b. de wijze waarop en over welke projectelementen verantwoording wordt afgelegd over het project, met tenminste verantwoording over projectinhoud en projectbedrijfsvoeringsaspecten.Deze uitgangspunten worden verder beschreven in de eventuele nadere uitwerking van de regeling.
2. De Controlecommissie informeert Provinciale Staten over de vastgestelde uitgangspunten.
3. De uitgangspunten vormen de basis voor de door Gedeputeerde Staten voor te bereiden rapportages.
4. De Controlecommissie kan de uitgangspunten herzien.

Artikel 6 Basisrapportage

1. Gedeputeerde Staten stellen per Groot Project een Basisrapportage op.
2. De Controlecommissie toetst de door Gedeputeerde Staten opgestelde Basisrapportage aan de daartoe geformuleerde uitgangspunten in de eventuele nadere uitwerking en legt haar bevindingen vast in een advies.
3. In haar advies geeft de Controlecommissie een aantal ijkmomenten aan waarop een Voortgangsrapportage, zoals bedoeld in artikel 7, aan de orde is.
4. Indien de Controlecommissie dit noodzakelijk acht, kan zij besluiten tot het opstellen van een onderzoeksrapport bij de Basisrapportage.
5. De Controlecommissie biedt de Basisrapportage, vergezeld van haar advies zoals bedoeld in het tweede lid en, indien van toepassing, het onderzoeksrapport zoals bedoeld in het vierde lid, ter vaststelling aan Provinciale Staten aan.

Artikel 7 Voortgangsrapportage

1. Gedeputeerde Staten stellen op de door Provinciale Staten vastgestelde ijkmomenten, zoals bedoeld in artikel 6, derde lid per Groot Project een Voortgangsrapportage op. Bij aanzienlijke tussentijdse afwijkingen informeren Gedeputeerde Staten zo nodig tussentijds Provinciale Staten hierover.
2. De Controlecommissie toetst de door Gedeputeerde Staten opgestelde Voortgangsrapportage, aan de daartoe geformuleerde uitgangspunten in de eventuele nadere uitwerking en legt haar bevindingen vast in een advies.
3. Indien de Controlecommissie dit noodzakelijk acht, kan zij besluiten tot het opstellen van een onderzoeksrapport bij de Voortgangsrapportage.
4. Indien de Controlecommissie een onderzoeksrapport opstelt, als bedoeld in het derde lid, dan biedt de Controlecommissie de Voortgangsrapportage, vergezeld van haar advies zoals bedoeld in het tweede lid en het onderzoeksrapport zoals bedoeld in het derde lid, met een Statenvoorstel ter vaststelling aan Provinciale Staten aan.
5. Indien de Controlecommissie de Voortgangsrapportage uitsluitend toetst, conform het bepaalde in het tweede lid van dit artikel, dan biedt de Controlecommissie de Voortgangsrapportage en haar advies, zoals bedoeld in het tweede lid, aan als Informerend stuk aan Provinciale Staten.
6. Indien er geen aanzienlijke afwijkingen aan de orde zijn op het moment dat gerapporteerd zou moeten worden over de voortgang in het Groot Project, zoals bedoeld in het eerste lid, dan stellen Gedeputeerde Staten Provinciale Staten hiervan schriftelijk in kennis.

Artikel 8 Eindevaluatie en beëindiging status Groot Project

1. Bij een Voortgangsrapportage kunnen Gedeputeerde Staten gemotiveerd verzoeken om de status Groot Project te beëindigen.
2. Over een verzoek van Gedeputeerde Staten om de status van Groot Project te beëindigen informeert de Controlecommissie Provinciale Staten. Indien de Controlecommissie van mening is dat de status van Groot Project beëindigd kan worden, stelt zij hierover tevens een advies op voor Provinciale Staten. Indien de Controlecommissie van mening is dat de status van Groot Project niet beëindigd kan worden, dan informeert de Controlecommissie Provinciale Staten hierover.
3. De Controlecommissie monitort de duur van de status van Groot Project.
4. Indien de Controlecommissie van mening is of Provinciale Staten van mening zijn dat de status van Groot Project beëindigd kan worden, kan de Controlecommissie of kunnen Provinciale Staten Gedeputeerde Staten verzoeken om een Eindevaluatie op te stellen.
5. De Controlecommissie kan of Provinciale Staten kunnen besluiten om de laatste Voortgangsrapportage als Eindevaluatie te beschouwen.
6. De Controlecommissie toetst de eventueel door Gedeputeerde Staten opgestelde Eindevaluatie, aan de daartoe geformuleerde uitgangspunten in de eventuele nadere uitwerking en legt haar bevindingen vast in een advies.
7. Indien de Controlecommissie dit noodzakelijk acht, kan zij besluiten tot het opstellen van een onderzoeksrapport bij de Eindevaluatie.
8. De Controlecommissie biedt de Eindevaluatie, zoals bedoeld in het zesde lid en haar advies en eventueel onderzoeksrapport, zoals bedoeld in het zevende en achtste lid, met een Statenvoorstel ter vaststelling aan Provinciale Staten aan.
9. Gedeputeerde Staten worden van het besluit van Provinciale Staten inzake de beëindiging van de status van een Groot Project in kennis gesteld.

Hoofdstuk 4 Informatievoorziening

Artikel 9 Aanwijzingen voor de Informatievoorziening

1. De Controlecommissie kan aanwijzingen voor de informatie in de Basisrapportage, Voortgangsrapportage en Eindevaluatie vastleggen in de eventuele nadere uitwerking. .

Artikel 10 Onderzoeksrapport of advies bij een rapportage

1. Een onderzoeksrapport of advies bij een rapportage wordt opgesteld door de Statenonderzoekers ten behoeve van de controlerende taak van de Controlecommissie.
2. Richtlijnen voor het onderzoeksrapport of het advies bij een rapportage kunnen worden opgenomen in de eventuele nadere uitwerking.

Hoofdstuk 5 Slotbepalingen

Artikel 11 Werking, toepassing en uitleg van de regeling

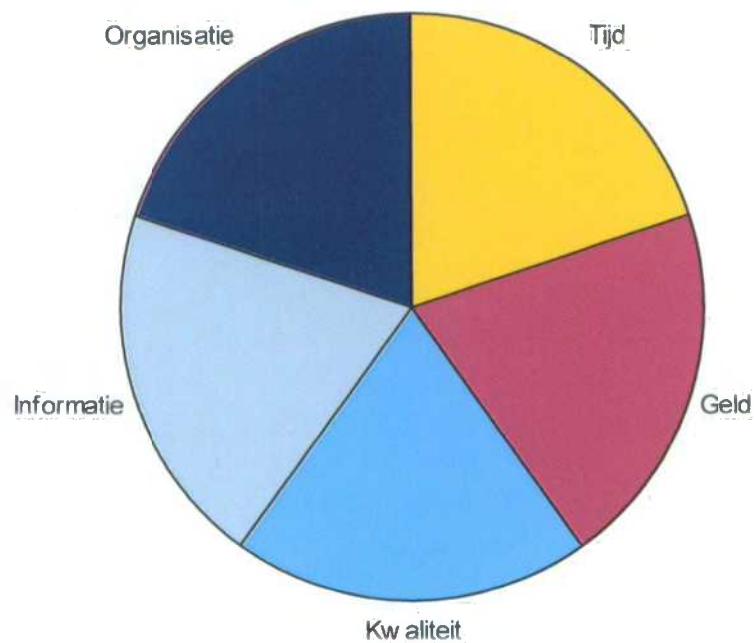
1. De Controlecommissie brengt jaarlijks met haar advies bij de jaarstukken een verslag uit aan Provinciale Staten over de werking en toepassing van deze regeling in het voorafgaande kalenderjaar.
2. In gevallen waarin deze regeling niet voorziet of bij twijfel over de toepassing ervan, beslist de Controlecommissie.

Artikel 12 Inwerkingtreding en citeertitel

1. Deze regeling treedt in werking op de dag na publicatie in het Provinciaal Blad.
2. De Regeling Grote Projecten Provincie Limburg 2011, vastgesteld bij besluit van Provinciale Staten van 16 december 2011, vervalt bij de inwerkingtreding van deze regeling.
3. Deze regeling kan worden aangehaald als de "Regeling Grote Projecten Provincie Limburg 2013".

Nadere uitwerking van de Regeling Grote Projecten

26 september 2013



INHOUDSOPGAVE

1.	Toelichting op de Regeling Grote Projecten	3
1.1.	Leeswijzer	3
1.2.	Reguliere beleidscyclus en planning- &controlecyclus	3
1.3.	Regeling Grote Projecten	3
1.4.	Vigerende Regeling Grote Projecten.....	5
1.5.	Uitvoering en nadere uitwerking RGP	5
1.6.	Jaarlijkse evaluatie RGP	5
1.7.	Termijnen van aanlevering van stukken.....	7
1.8.	Contact?	7
2.	Formats in het kader van de Regeling Grote Projecten (RGP-formats)	8
2.1.	Format Basisrapportage	8
2.2.	Format Voortgangsrapportage	10
2.3.	Format Eindevaluatie.....	12

1. Toelichting op de Regeling Grote Projecten

1.1. Leeswijzer

De Regeling Grote Projecten is in 2013 volledig geactualiseerd. Daarom worden de in de Regeling beschreven formats voor de Basisrapportages, Voortgangsrapportages en de Eindevaluaties (RGP-formats) aangepast en voorzien van een toelichtende tekst op inhoud en proces. Hoofdstuk 2 gaat hier nader op in.

Daar waar in voorliggende teksten wordt verwezen naar formats (dit kan zowel een format voor een Statenstuk zijn als een RGP-format), zijn deze **op deze wijze** gemarkeerd. Verwijzing naar artikelen uit de regeling zelf zijn **als volgt** weergegeven.

1.2. Reguliere beleidscyclus en planning- & controlecyclus

Om een juiste invulling te kunnen geven aan hun volksvertegenwoordigende, kaderstellende en controlerende rol hebben Provinciale Staten (PS) en Gedeputeerde Staten (GS) afspraken gemaakt over de wijze waarop GS verantwoording afleggen en informatie verstrekken in het kader van de beleidscyclus en de planning- & controlecyclus (**artikel 2, eerste lid**).

Er worden daarbij 2 parallelle sporen onderscheiden:

- 1) de verantwoording van GS over een bepaald project of activiteit, middels het geven van sturingsinformatie, verloopt via de reguliere P&C-cyclus (zie volgende pagina voor een overzicht) en indien noodzakelijk tussendoor via de mededelingen portefeuillehouder of een Informerend stuk. De formats Statenstukken bevatten een paragraaf waarin GS kunnen aangeven op welke wijze zij verantwoording afleggen over de voortgang van het betreffende project.
- 2) in een Statenstuk worden de risico's die onderscheiden worden bij een bepaald project of activiteit, door GS beschreven. Hiervoor zijn de formats Statenstukken voorzien van een risicoparagraaf.

Voor de meeste projecten/activiteiten voldoet dit instrumentarium voor het afleggen van verantwoording en het verschaffen van de juiste informatie van GS aan PS. De Controlecommissie kan GS vragen om aanvullende sturingsinformatie aan te leveren (**artikel 2, tweede lid**).

1.3. Regeling Grote Projecten

In de periode 2007/2008 hebben PS aangegeven om over een beperkt aantal projecten waar aanzienlijke financiële middelen mee gemoeid zijn, afzonderlijk geïnformeerd te willen worden. Hiervoor is eind 2008 de eerste versie van de Regeling Grote Projecten vastgesteld door PS. De bedoeling van deze Regeling is dat PS via verschillende rapportages optimaal op de hoogte worden gehouden over de actuele stand van zaken rond deze, met mogelijke financiële risico's omgeven, projecten.

GS stellen Statenstukken op en geven aan welke sturingsinformatie zij via de reguliere planning- & controlecyclus aanbieden aan PS. Indien van toepassing vullen GS ook de risicoparagraaf in met de op dat moment bekende risico-informatie.

Bestaande instrumentarium informatievoorziening en planning & control

P & C- onderdeel	Moment	Sturingselementen	Voor sturing relevante onderdelen
Bijstelling lopende begroting/ Voorjaarsnota	juni	• Aanpassingen in het voorgenomen beleid • Input tbv voorjaarsdebat; op	Geheel document

		hoofdpijnen koersbepalende of koersbijstellende uitspraken van PS • Wijzigingen in middelen/ projecten → in eerstvolgende Programmabegroting	
Jaarverslag/-rekening	juni	• Verantwoordingsdocumenten tbv PS • Realisatie van inhoud en middelen ten opzichte van de Programmabegroting (<i>na wijziging</i>.) • Meerjarenperspectief Grondbedrijf	• Projectenparagraaf • Paragraaf verbonden partijen • Paragraaf financieringen • Weerstandsparagraaf • Paragraaf Grondbeleid
Programmabegroting	oktober november	• Planningsdocument voor benoemen van inzet middelen en inhoud voor volgend kalenderjaar (volgens 3 vragen) ◦ Wat willen we bereiken? ◦ Wat gaan we daarvoor doen? ◦ Wat mag het kosten? • Meerjarige doelen veranderen niet, tenzij expliciet PS-besluit • Projecten uit voorjaarsnota/ coalitieakkoord opnemen	• Projectenparagraaf • Paragraaf verbonden partijen • Paragraaf financieringen • Weerstandsparagraaf • Paragraaf Grondbeleid
Afwijkingenrapportage	juni/november	• Voortgang Programmabegroting (afwijkingen € en inhoud) • Begrotingswijzigingen tbv lopend jaar (<i>bijstellen van middeleninzet of inhoud</i>)	Geheel document

Voor een beperkt aantal projecten kan, op basis van de door GS ter beschikking gestelde informatie in het Statenstuk, de RGP van toepassing zijn. Het is vervolgens aan PS om te besluiten welk vervolg hieraan gekoppeld gaat worden:

1. PS kunnen besluiten dat de risico's voldoende beheersbaar worden geacht via de reguliere P&C-cyclus
2. PS kunnen besluiten dat, met door de CC aan GS gevraagde aanvullende informatie, de risico's voldoende beheersbaar worden geacht via de reguliere P&C-cyclus
3. PS kunnen besluiten dat de risico's dermate groot zijn dat zij afzonderlijk over de voortgang van het project geïnformeerd willen worden. Zij merken het betreffende project dan als Groot Project aan (artikel 3, tweede lid).

Overwegingen die bij de aanmerking als Groot Project een rol kunnen spelen zijn:

1. er is sprake van een niet routinematige, grootschalige en in de tijd begrensde activiteit met een langere doorlooptijd;
2. de (financiële) risico's van het project worden (voor het merendeel) gedragen door de Provincie Limburg;
3. er is sprake van complexe financieringsconstructies;
4. er is sprake van een complexe organisatiestructuur;

In het schema op de volgende pagina is een en ander visueel uitgewerkt.

Let wel:

Het bovenstaande betekent dus dat de Regeling Grote Projecten niet voor elk project aan de orde is. Het betreft slechts een kleine hoeveelheid projecten waarvoor, los van de bestaande planning- & controlinstrumenten, via de Regeling Grote Projecten, door GS gerapporteerd wordt aan PS.

1.4. Vigerende Regeling Grote Projecten

De vigerende RGP, is de Regeling Grote Projecten Provincie Limburg 2013, in werking getreden 27 mei 2013. Daar waar gesproken wordt over de RGP, wordt deze versie bedoeld.

1.5. Uitvoering en nadere uitwerking RGP

De Controlegecommissie (CC) is namens PS belast met de uitvoering van de RGP en is volgens de RGP bevoegd om een nadere uitwerking van de RGP vast te stellen aan de hand van uitgangspunten (artikel 4, eerste en tweede lid). Tot deze uitgangspunten (artikel 5, eerste lid) behoren in ieder geval:

1. de omvang, impact en beheersing van de projectrisico's;
2. de wijze waarop en over welke projectelementen verantwoording wordt afgelegd over het project, met tenminste verantwoording over projectinhoud en projectbedrijfsvoeringsaspecten.

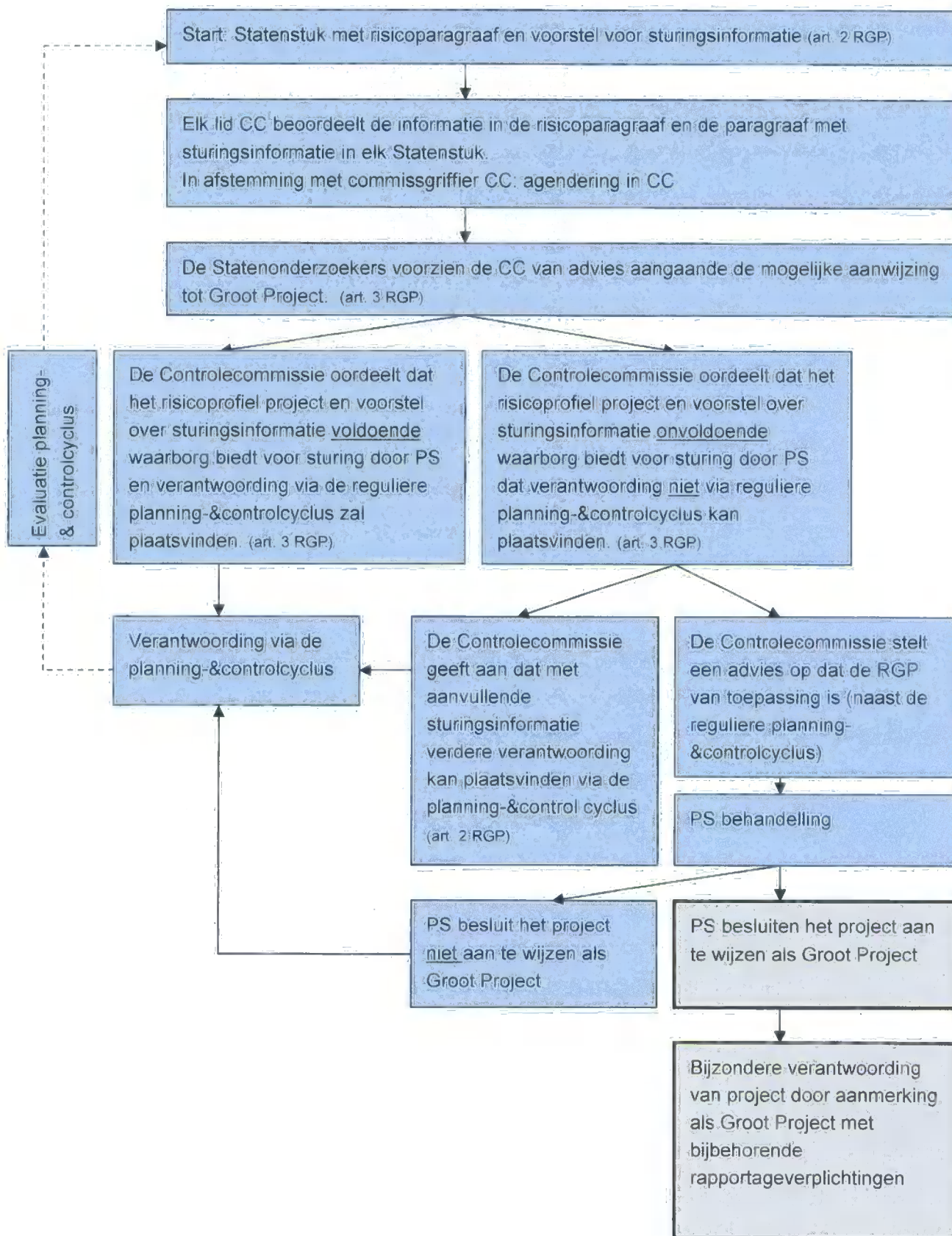
De CC informeert PS over de vastgestelde uitgangspunten en kan besluiten om deze te herzien (artikel 5, tweede en vierde lid). De uitgangspunten vormen de basis voor de door GS voor te bereiden rapportages.

De Controlegecommissie is ook bevoegd om te besluiten in gevallen waarin de RGP niet voorziet of bij twijfel over de toepassing ervan (artikel 11, tweede lid).

1.6. Jaarlijkse evaluatie RGP

De CC evalueert de RGP jaarlijks en koppelt dit terug aan PS (artikel 11, eerste lid). De evaluatie vormt tevens de input voor een mogelijke herziening van de RGP en voorliggende nadere uitwerking hiervan.

Samenvattend schema al dan niet aanwijzing als Groot Project



1.7. Termijnen van aanlevering van stukken

De aanlevertermijn van de Basisrapportage (BR), Voortgangsrapportage (VR) en Eindevaluatie (EV) luistert nauw in verband met het hele vervolgproces (o.a. opstellen onderzoeksrapport, behandeling in CC, behandeling in inhoudelijke vakcommissie, behandeling PS). Het is daarom van groot belang om bij de start van het proces zo spoedig mogelijk contact te zoeken met de Griffie om de procedure en planning adequaat uit te kunnen werken.

1.8. Contact?

Heb je vragen of verbeterpunten, neem dan contact op met de CC via de Commissiegriffier van de CC of de Statenonderzoekers.

2. Formats in het kader van de Regeling Grote Projecten (RGP-formats)

De in de RGP opgenomen uitgangspunten voor controle vormen de basis voor de inhoud van de verschillende RGP-documenten (BR, VR, EV) (artikel 5, derde lid).

De RGP-formats op de volgende pagina's hebben vooral een functie in het verkrijgen van uniformiteit bij het opstellen, aanleveren en beoordelen van documenten (artikel 9) en kunnen als checklist worden gebruikt.

De navolgende RGP-formats zijn beschikbaar:

- 5.1 Basisrapportage (BR)
- 5.2 Voortgangsrapportage (VR)
- 5.3 Afwijking rapportagemoment Voortgangsrapportage bij geen aanzienlijke tussentijdse wijzigingen
- 5.4 Eindevaluatie (EV)

2.1. Format Basisrapportage

De BR beschrijft de situatie bij ongewijzigd beleid (nulmeting), op een zodanige wijze dat effectmeting na verwezenlijking van het project mogelijk is. De BR geeft daarbij een compacte beschrijving op hoofdlijnen van de gevraagde informatie. Kaderstellende informatie hoort thuis in de BR (artikel 6).

Meer gedetailleerde informatie, bijvoorbeeld bij lopende projecten de historische informatie (niet zijnde de vastgestelde kaders) of uitvoeringsinformatie, kan voor zover noodzakelijk voor de uitvoering van de kaderstellende en controlerende rol van PS, in bijlagen opgenomen te worden. Vermeld altijd de bijlagen welke ter inzage liggen (titel, datum, etc.) en/of meegezonden (titel, datum, etc.) worden. Geef aan waarom de bijlagen belangrijk zijn en verwijst naar eventuele conclusies in deze bijlagen.

In de BR worden de navolgende onderdelen (hoofdstukken) onderscheiden. Bij elk onderdeel is de gevraagde informatie (indien en voor zover van toepassing) uitgewerkt weergegeven. Je kunt deze als checklist gebruiken.

- Toelichtende teksten met aandachtspunten zijn grijsgearceerd aangegeven.
- Kernbegrippen zijn onderstreept weergegeven.

A. Doelstelling(en) project

Doelstellingen van het project worden specifiek, meetbaar, acceptabel, realistisch, tijdgebonden en consistent (SMART) geformuleerd.

Verder wordt ingegaan op:

- a. de toetsbaarheid van de doelstellingen van het project;
- b. de gekozen middelen om de projectdoelstelling(en) te realiseren;
- c. de motivering voor de gekozen oplossing in het project;
- d. de uitgangspunten en vooronderstellingen voor verwezenlijking van het project;
- e. eventuele overlapping of raakpunten met andere activiteiten.

B. De reikwijdte van het project

Bij dit onderdeel wordt ingegaan op de probleemanalyse die aan het project ten grondslag ligt. Ook volgt bij dit onderdeel een beschrijving van de bij de projectvoorbereiding onderzochte alternatieven, met inbegrip van een financiële onderbouwing en risicoanalyses van deze alternatieven. De motivering waarom deze alternatieven zijn afgefallen hoort hier ook toe.

Tevens worden bij dit onderdeel de ingewonnen adviezen van externe deskundigen over de onderscheiden aspecten van het voorstel opgenomen.

Als de reikwijdte van het grote project ten behoeve van de verantwoording aan PS kleiner is dan de reikwijdte van het totale project (bijvoorbeeld doordat het Provinciale aandeel slechts een klein deel van een landelijk project betreft) dan dient tevens een korte beschrijving van de context van het gehele project gegeven te worden.

Let op: de reikwijdte van het Grote Project wordt bepaald door de kaderstelling van PS over het betreffende project (dus op basis van de informatie die reeds eerder aan PS is gestuurd en die heeft geleid tot kaderstelling voor het betreffende project).

Het betreft de kaderstelling vanaf het begin van het project, ook al was het project toen nog niet aangewezen als Groot Project.

Indien op verschillende momenten kaderstelling door PS over het betreffende project heeft plaatsgevonden dient deze op een heldere consistente wijze in de **BR** weergegeven te worden. Het kan zijn dat in de vastgestelde kaders voor lopende projecten niet alle informatie voor de hier genoemde onderdelen zijn terug te vinden. Dan wordt er bij het betreffende onderdeel aangegeven dat hierover geen kaderstelling door PS heeft plaatsgevonden.

C. Overzicht van de besluitvormingsmomenten en de betrokkenheid van PS

Bij lopende projecten gaat het om een overzicht van historische (bij voorkeur in een aparte bijlage op te nemen) en toekomstige besluitvormingsmomenten, waarbij wordt aangegeven of het informerende, sonderende, controlerende of kaderstellende besluitvormingsmomenten richting PS betreft. De financiële en inhoudelijke besluitvormingsmomenten worden zo veel mogelijk apart in de tijd benoemd.

Tot dit onderdeel behoort ook het invulling geven aan de rapportageverplichting uit de RGP, dus het uitwerken van de procedure inclusief het moment voor de (eerstvolgende) **VR**(s) en het verrichten van eventuele tussentijdse evaluatie(s) over de voortgang van het project.

D. Planning van het project

Bij dit onderdeel wordt aangegeven hoe de verschillende aspecten van het project georganiseerd zijn in de tijd. Hiermee wordt, op hoofdlijnen, zicht geboden op wat er moet gebeuren om het project tot een goed einde te kunnen brengen.

E. Financiën van het project

Bij dit onderdeel wordt (bij voorkeur in tabelvorm) inzicht gegeven in:

- a. de kostenopbouw van het project, waarbij wordt ingegaan op de kostenraming van het project en de wijze waarop de geraamde bedragen tot stand gekomen zijn;
- b. de kostenontwikkeling in de loop van de tijd;
- c. de exacte financiering van het project. Hierbij wordt inzicht verschaft in de wijze van financiering van de investerings- en uitvoeringskosten. Indien van toepassing wordt daarbij ook aandacht besteed aan publiek-private samenwerking, de wijze van contractering en het eventueel aangaan van een deelneming;

- d. de budgettaire inpassing van het Groot Project in de Provinciale begroting, de voorziene budgettaire dekking en afspraken over compensatie van eventuele overschrijdingen. De uitgaven, verplichtingen en ontvangsten die met het Groot Project gemoeid zijn, worden in beginsel op één afzonderlijk begrotingsartikel of artikelonderdeel geboekt en herkenbaar in de programma begroting opgenomen;
- e. de hardheid van externe financieringsbronnen.

F. Risico's en risicobeheersing

Bij een groot project wordt altijd een risicoanalyse opgesteld, waarin duidelijk wordt gemaakt welke mogelijke risico's aan het project verbonden zijn, hoe groot de risico's zijn (omvang), welke impact de risico's kunnen hebben en wat de (financiële) gevolgen van de geïdentificeerde risico's kunnen zijn en hoe deze beheerst zullen worden.

Een eerste aanzet voor de risicobeheersing is reeds gemaakt in het Statenstuk op basis waarvan een project aangewezen is als Groot Project.

G. Projectbeheer en projectbeheersing

Bij dit onderdeel volgt een uiteenzetting op hoofdlijnen van hoe het project georganiseerd is en hoe het beheerst en beheerd zal worden, waarbij aandacht besteed wordt aan de

- a. projectinhoud;
- b. opzet van de bestuurlijke informatievoorziening;
- c. opzet van de administratieve organisatie en projectbedrijfsvoering;
- d. opzet van het systeem van interne controle;
- e. vormgeving van de projectorganisatie, inclusief de mate van externe inhuur;
- f. uitkomsten van in dit kader relevante audits.

H. Alle overige informatie die het project raakt en waarvan redelijkerwijs kan worden verondersteld dat deze informatie noodzakelijk is voor de uitoefening van de controlerende taak van PS.

Hierbij valt te denken aan afwijkingen van reeds vastgestelde kaders (inhoudelijk en/of financieel) en informatie die relevant is in de afweging van PS om te komen tot nieuwe/herziene kaders. Dit laat onverlet de (tussentijdse) actieve informatieplicht van GS naar PS betreffende informatie die PS voor de uitoefening van hun taak nodig hebben.

2.2. Format Voortgangsrapportage

In de **VR** wordt ALLEEN melding gemaakt van aanzienlijke wijzigingen en afwijkingen ten opzichte van de informatie die opgenomen is in de **BR**, aangevuld met informatie die mogelijk aanvullend door PS is gevraagd in de besluitvorming rond de **BR** (artikel 7). Overigens laat dit de actieve informatieplicht van GS aan PS onverlet! Ontwikkelingen binnen een project die (dreigen) af (te) wijken van de door PS gestelde kaders vragen namelijk per definitie om actieve informatie en eventueel een nieuw PS-besluit.

De **VR** geeft een compacte beschrijving op hoofdlijnen van de gevraagde informatie (maximaal enkele A4). Vermeld altijd de bijlagen welke ter inzage liggen (titel, datum, etc.) en/of meegezonden (titel, datum, etc.) worden. Geef aan waarom de bijlagen belangrijk zijn en verwijst naar eventuele conclusies in deze bijlagen.

In de **VR** worden de navolgende onderdelen (hoofdstukken) onderscheiden. Bij elk onderdeel wordt de gevraagde informatie (indien en voor zover van toepassing) uitgewerkt weergegeven. Je kunt deze als checklist gebruiken.

- Toelichtende teksten met aandachtspunten zijn grijsgeaccentueerd aangegeven.
- Kernbegrippen zijn onderstreept weergegeven.

A. Ontwikkeling ten aanzien van de doelstelling(en) van het project ten opzichte van de BR

Veranderingen in de doelstelling(en) worden specifiek, meetbaar, acceptabel, realistisch, tijdgebonden en consistent (SMART) geformuleerd.

B. Beschrijving van verandering in de reikwijdte van het project

Aangegeven wordt of er verandering is opgetreden in de reikwijdte van het project (ten opzichte van de **BR**).

C. Beschrijving van verandering in de besluitvorming en de betrokkenheid van PS

Aangegeven wordt of er verandering is opgetreden in het overzicht van toekomstige besluitvormingsmomenten (ten opzichte van de **BR**), waarbij wordt aangegeven of het informerende, sonderende, controlerende of kaderstellende besluitvormingsmomenten richting PS betreft. De financiële en inhoudelijke besluitvormingsmomenten worden zo veel mogelijk apart in de tijd benoemd.

Tevens wordt aangegeven of er veranderingen zijn opgetreden in de invulling die in de **BR** is gegeven aan de rapportageverplichting uit de RGP en in eventuele tussentijdse evaluatie(s) over de voortgang van het project. Bij dit onderdeel wordt ook het moment voor de (eerstvolgende) **VR**(s) aangegeven.

D. Ontwikkeling in de planning van het project

Bij dit onderdeel worden de veranderingen in de planning ten opzichte van de planning in de **BR** aangegeven.

E. Ontwikkelingen ten aanzien van de financiën van het project

Bij dit onderdeel wordt (bij voorkeur in tabelvorm) inzicht gegeven in veranderingen die ten opzichte van de **BR** zijn opgetreden ten aanzien van dit onderdeel.

Aanvullend wordt de volgende informatie opgenomen in de **VR**:

- a. De uitgaven, verplichtingen en ontvangsten die met het project gemoeid zijn, zijn in beginsel op één begrotingspost geboekt en zijn herkenbaar in de programma begroting opgenomen;
- b. Relatie tussen de financiële informatie in de **VR** en de informatie in de begrotingsstukken;
- c. Indien bij het project sprake is van aanbestedingen, wordt vermeld wat het aanbestedingsbedrag is;
- d. Indien in de projectbegroting een post "onvoorzien" is opgenomen, wordt inzicht gegeven of, en zo ja waarvoor, deze is aangesproken en in hoeverre de post onvoorzien nog toereikend wordt geacht gegeven de op dat moment geldende inzichten.

F. Beschrijving van verandering in risico's en risicobeheersing

Een eerste aanzet voor de risicobeheersing is reeds gemaakt in het Statenstuk op basis waarvan een project aangewezen is als Groot Project. Deze beheersmaatregelen worden periodiek geëvalueerd. Dit gebeurt meestal op het moment dat zich tijdens het project grote veranderingen in de omgeving voordoen en bij de start van elke nieuwe projectfase. Er wordt dan bekeken welke risico's niet meer actueel zijn (door genomen maatregelen of door het verstrijken van de tijd) en welke mogelijke nieuwe risico's zich (kunnen) voordoen.

Bij dit onderdeel worden aanzienlijke veranderingen in de risico's en risicobeheersing ten opzichte van de **BR** uitgewerkt.

G. Beschrijving van verandering in projectbeheer en projectbeheersing

Wat betreft de informatie over de beheersing en het beheer van het project wordt in de **VR** melding gemaakt van belangrijke wijzigingen ten aanzien van dit onderdeel in de **BR**.

H. Veranderingen is alle overige informatie die het project raakt en waarvan redelijkerwijs kan worden verondersteld dat deze informatie noodzakelijk is voor de uitoefening van de controlerende taak van PS.

Hierbij valt te denken aan afwijkingen van reeds vastgestelde kaders (inhoudelijk en/of financieel) en informatie die relevant is in de afweging van PS om te komen tot nieuwe/herziene kaders. Dit laat onverlet de (tussentijdse) actieve informatieplicht van GS naar PS betreffende informatie die PS voor de uitoefening van hun taak nodig hebben.

2.3. Format Eindevaluatie

De **EV** geeft een compacte beschrijving op hoofdlijnen van de gevraagde informatie. Vermeld altijd de bijlagen welke ter inzage liggen (titel, datum, etc.) en/of meegezonden (titel, datum, etc.) worden. Geef aan waarom de bijlagen belangrijk zijn en verwijs naar eventuele conclusies in deze bijlagen (artikel 8)

In de **EV** worden de navolgende onderdelen (hoofdstukken) onderscheiden. Bij elk onderdeel wordt de gevraagde informatie (indien en voor zover van toepassing) uitgewerkt weergegeven. Je kunt deze als checklist gebruiken.

- Toelichtende teksten met aandachtspunten zijn grijsgearceerd aangegeven.
- Kernbegrippen zijn onderstreept weergegeven.

A. In welke mate zijn de oorspronkelijke doelstelling(en) van het project gerealiseerd?

Geef dit in een beknopt overzicht (tabel) aan.

B. Welke activiteiten zijn verricht om de doelstelling(en) van het project te realiseren?

Geef dit in een beknopt overzicht (tabel) aan.

C. Hoeveel bedragen de kosten van het project?

Hierbij wordt inzicht verschaft in de uiteindelijke investerings- en uitvoeringskosten. Indien van toepassing wordt daarbij ook aandacht besteed aan het verloop van de publiek-private samenwerking, de private co-financiering, de exploitatie en de gehanteerde contracteringsstrategie en het eventueel aangegaan zijn van een deelneming.

D. In hoeverre is de oorspronkelijke- en de laatst gewijzigde projectraming en projectplanning gerealiseerd?

Geef dit in een beknopt overzicht (tabel) aan.

E. Actuele informatie over de wijze waarop risico's zijn onderkend en beheerst, alsmede een beschrijving van de (financiële) gevolgen van risico's die zich gedurende het project hebben gemanifesteerd;

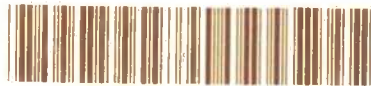
Geef dit in een beknopt overzicht (tabel) aan, voortbordurend op de in de **BR** en **VR**(s) verstrekte informatie.

F. Actuele informatie over de wijze waarop het project is beheerst en beheerd en informatie over hoe de projectorganisatie heeft gefunctioneerd;

Geef bij dit onderdeel een terugblik op de onderdelen:

- a. opzet van de bestuurlijke informatievoorziening;
- b. opzet van de administratieve organisatie;
- c. opzet van het systeem van interne controle;
- d. vormgeving van de projectorganisatie;
- e. uitkomsten van in dit kader relevante audits.

*G. Een verklarende analyse van verschillen tussen de uitgangspunten uit de **BR** en de op dit moment actuele stand van zaken van het project, ten aanzien van de genoemde aspecten onder A. t/m D.*



2014/52171

24-9-2014

GRIF

11-12-2014

Statencommissie Ruimte, Infrastructuur en
Financiën

Provincie Limburg	PS
DOCnr.	
Ingek.	24 SEP. 2014
CASnr.	
ID.	

Cluster MOB
Faxnummer (043) 361 80 99
Ons kenmerk 2014/48989
Bijlage(n) 1

Behandeld N. Oroz
Doorkiesnummer (043) 389 75 86
Uw kenmerk
Maastricht 16 september 2014

Onderwerp
Uitvoeringsprogramma Fiets

VERZONDEN 24 SEP. 2014

Geachte commissie,

Hierbij doen wij u toekomen het informerende stuk Uitvoeringsprogramma Fiets.
Dit uitvoeringsprogramma is een uitwerking van het reeds vastgestelde Provinciaal Beleidsplan.
Met het toesturen van dit uitvoeringsprogramma Fiets geven wij invulling aan toezegging 1675.

Gedeputeerde Staten van Limburg

voorzitter

secretaris

2014/48985

Bezoekadres:
Limburglaan 10
NL-6229 GA Maastricht

Postbus 5700
NL-6202 MA Maastricht
postbus@prvlimburg.nl

Tel + 31 (0)43 389 99 99
Fax + 31 (0)43 361 80 99
www.limburg.nl

IBAN –nummer:
NL08RABO0132575728
BIC-code: RABONL2U

Bereikbaar via:
Lijn 1 (richting De Heeg)



Informerend stuk

1. Onderwerp

Uitvoeringsprogramma Fiets (UP Fiets)

2. Inleiding/aanleiding incl. beoogd resultaat

Het Uitvoeringsprogramma Fiets dat in de bijlage is opgenomen, is een nadere uitwerking van het Provinciaal Beleidsplan Fiets 2014-2022. In dit UP Fiets geeft de Provincie Limburg inzicht in de opgaven en acties die de komende jaren worden uitgevoerd om de geformuleerde beleidsdoelstellingen te realiseren. De projectenlijst van dit UP Fiets omvat de volgende projecten:

1. Projecten 2012-2014

Hieronder vallen de projecten die in 2014 zijn vastgesteld en uitgevoerd dienen te worden. Hierbij zijn tevens de projecten opgenomen van 2012 en 2013 welke nog actueel en in uitvoering zijn.

2. Reserve projecten

Verder zijn projecten opgenomen die aangemerkt zijn als reserveprojecten voor 2014 en waarvoor in 2015 een BDU bijdrage aangevraagd kan worden.

3. Projecten in voorbereiding

Ten slotte worden de projecten weergegeven die momenteel worden voorbereid. Voor deze projecten is nog geen financiële dekking aanwezig en besluitvorming omtrent deze in voorbereiding zijnde projecten zal plaatsvinden in de volgende statenperiode.

Deze projecten zijn in de projectenlijst van het UP Fiets meegenomen om een zo compleet mogelijk beeld te schetsen van alle projecten die op welke manier dan ook gericht zijn op fietsen binnen Limburg en die nu en in de komende jaren uitgewerkt en uitgevoerd zullen worden. Daarbij dient gesteld te worden dat deze lijst jaarlijks met de betrokken partijen geëvalueerd en afgestemd dient te worden naar aanleiding van de ontwikkelingen van dat moment. Ten slotte worden in dit UP Fiets de toetsings-, monitoringscriteria en het integrale, financiële plaatje weergegeven.

Door middel van dit UP Fiets en bijbehorende projectenlijst wenst Provincie Limburg de doelstelling te realiseren zoals vermeld in het Provinciaal Beleidsplan Fiets. Het primaire doel van het beleidsplan is voorwaarden scheppen om mensen meer te laten fietsen. De ambitie is om aankomende jaren te werken aan het realiseren van **een kwalitatief hoogstaand fietsnetwerk en -klimaat**, waarbij er bijzondere aandacht is voor de verschillende beweegredenen (doelgroepen en motieven) en er wordt gestreefd om binnen acht jaren zowel op de korte afstand als op de totale verplaatsingen per fiets de landelijke gemiddelden te evenaren. Deze ambitie is stevig en er wordt ingezet op de volgende hoofdeffecten:

- *Veiliger* fietsen: minder ongevallen waarbij fietsers betrokken zijn.
- *Sneller* fietsen: kortere reistijden om de concurrentiepositie te vergroten.
- *Makkelijker* fietsen: meer comfort voor de fietser in verschillende opzichten.
- *Slimmer* fietsen: inzetten van innovaties in relatie tot fietsgebruik.
- *Leuker* fietsen: meer sfeer en beleving voor de fietser.

3. Bevoegdheid

Het overkoepelende plan voor alle verkeer gerelateerde plannen binnen Provincie Limburg is het Provinciaal Verkeers- en Vervoersprogramma (PVVP). Dit is daarmee een kader stellende nota. Het Beleidsplan Fiets en dus ook dit UP Fiets vormen een uitwerking van het PVVP voor wat betreft het onderdeel fiets. Verder is bij het opstellen van dit UP Fiets afstemming gezocht met andere relevante interne en externe uitvoeringsprogramma's zoals:

- Verkeers- en vervoersmanagementprogramma,
- Regionale/ Gemeentelijke fietsprogramma's (BDU projecten),
- Maastricht Bereikbaar (Beter Benutten programma)
- en Programma Gezondheid en Zorg.

Voor zover mogelijk is rekening gehouden met de inhoud hiervan.

4. Risico's

Bij de uitvoering hebben risico's betrekking op externe factoren waar bij de projectenvoorbereiding niet altijd rekening mee gehouden kan worden. Bepaalde projecten kunnen mogelijkwijze niet conform het ingediende plan worden uitgevoerd wat gevolgen kan hebben voor de verleende subsidie en voor de kosten in het algemeen. Het UP Fiets geeft op hoofdlijnen een beeld van de geplande projecten, acties en maatregelen. Het is aan de betrokken partijen om op projectniveau te komen tot nadere afspraken over samenwerking, scope en planning. Uitgangspunt vormen de afspraken en de rolverdeling zoals deze zijn vastgelegd in het Provinciaal Beleidsplan Fiets.

5. Periodieke informatie/sturingsinformatie

Via het uitvoeringsprogramma Fiets wordt u geïnformeerd over de voorgenomen projecten ten aanzien van het Provinciaal fietsbeleid. Er zal rekening gehouden worden met de verwerking van eventuele opmerkingen en bevindingen van uw zijde in het einddocument.

6. Relatie met Programmabegroting – financiële aspecten

Voorliggend uitvoeringsprogramma is (kan) nagenoeg gedekt (worden) uit bestaande provinciale cofinancieringsmiddelen (vanuit regionale bereikbaarheid en infrastructurele verkeersveiligheid 2012 t/m 2015 en intensiveringsmiddelen fietsinfrastructuur), Rijksmiddelen (Beter Benutten en Fiets Filevrij) en lokale/ regionale partijen. De cofinancieringsbesluiten in deze zijn al genomen, dan wel in een vergevorderd stadium van voorbereiding. Uitzondering hierop is de snelfietsroute Maastricht – Sittard.

Hiervoor zal ter zijner tijd nog een afzonderlijk voorstel worden aangeboden om de provinciale cofinanciering te dekken uit het restant intensiveringsmiddelen fietsinfrastructuur ad € 1,635 mln.

7. Meegezonden bijlagen
Uitvoeringsprogramma Fiets

Uitvoeringsprogramma Fiets

Samen aan de slag voor meer fietsgebruik in Limburg

Uitvoeringsprogramma Fiets

Samen aan de slag voor meer fietsgebruik in Limburg

Voorwoord

In de afgelopen periode is gewerkt aan het provinciale fietsbeleid. Dit beleid is breed met zowel interne cluster collega's als uiteenlopende externe partijen afgestemd en tijdens het opstellen is gevraagd om input te leveren voor de inhoud van dit Uitvoeringsprogramma Fiets.

Dit Uitvoeringsprogramma Fiets tracht alle relevante fietsprojecten voor het komende jaar en eventueel daarna overzichtelijk samen te brengen in één geheel. De kosten welke gemoeid zijn met de fiets gerelateerde projecten worden zo inzichtelijk gemaakt en indien mogelijk kan werk met werk gemaakt worden en dus efficiënter/ kostenbesparend gewerkt worden.

Inhoudsopgave

Samenvatting	6
1. Inleiding	11
1.1. Samenhang met begroting 2014	11
1.2. Samenhang relevante plannen	12
1.3. Uitvoering van het UP Fiets	12
1.4. Bovensectorale, regionale en grensoverschrijdende samenwerking	13
1.5. Leeswijzer	13
2. Kaders en randvoorwaarden UP Fiets	14
2.1. Ambitie en doelstellingen	14
2.2. Indicatoren voor monitoring en evaluatie	14
2.3. Beleidskaders UP Fiets	15
2.4. Rollen betrokken partijen	16
2.5. Monitoring resultaten en effecten van Beleidsplan Fiets en UP Fiets	16
2.5.1. Programmabeheer	16
2.5.2. Jaarlijkse actualisering projectenlijst UP Fiets	17
3. PVVP in relatie tot het UP Fiets	18
4. Financiën	20
4.1. Beschikbare budgetten	20
4.2. Financiële besteding per actielijn	21
4.3. Besteding bijdrage coalitie 2012-2015	22
4.4. Financiële verdeling BDU projecten	22
Bijlage 1 De rollen en verantwoordelijkheden per participant	23
Bijlage 2 De projectenlijst	25
Bijlage 3 Overzicht set indicatoren voor monitoring en evaluatie Fietsbeleid	31

Samenvatting

In het Provinciaal Beleidsplan Fiets is het fietsbeleid voor de periode 2014-2022 opgenomen. Dit uitvoeringsprogramma Fiets (UP Fiets) is hier de nadere uitwerking/concretisering van. De ambitie die in het Beleidsplan Fiets is opgenomen en welke dus ook voor het UP Fiets geldt, is: Het realiseren van **een kwalitatief fietsnetwerk en -klimaat**, waarbij er bijzondere aandacht is voor de verschillende *beweegredenen* om te fietsen.

Daarbij wordt ernaar gestreefd om binnen acht jaar ten aanzien van de korte afstand verplaatsingen als ook de totale verplaatsingen per fiets de landelijke gemiddelden te evenaren.

	Korte afstand verplaatsingen tot 7,5 km	Totale verplaatsing per fiets
Nederland:	35,8%	26,9%
Limburg:	27,2%	21,6%

Bron: Onderzoek Verplaatsingen in Nederland (OVIN)

Het primaire doel is om mensen meer te laten fietsen. Om dit te realiseren heeft de Provincie Limburg de volgende hoofdeffecten geformuleerd die de komende jaren bereikt dienen te worden:

- *Veiliger* fietsen: Minder ongevallen waarbij fietsers betrokken zijn.
- *Sneller* fietsen: kortere reistijden om de concurrentiepositie te vergroten.
- *Makkelijker* fietsen: meer comfort voor de fietser in verschillende opzichten.
- *Slimmer* fietsen: inzetten van innovaties in relatie tot fietsgebruik.
- *Leuker* fietsen: meer sfeer en beleving voor de fietser.

Verderop in dit UP Fiets worden deze hoofdeffecten verder geconcretiseerd en worden, voor zover mogelijk, per subdoelstelling de indicatoren weergegeven.

Afbakening kaders

Bij de verdere uitwerking van bovengenoemde hoofdeffecten vormen de acht actielijnen, uit het Beleidsplan Fiets, het uitgangspunt. De acht actielijnen hebben betrekking op de netwerkkwaliteit en het fietsklimaat:

- | | |
|---------------------------------|-------------------------------------|
| 1. Utilitair fietsroutenetwerk | 5. Verkeersveiligheid |
| 2. Snelfietsroutes | 6. Ketenmobiliteit |
| 3. Recreatief fietsroutenetwerk | 7. Educatie en voorlichting |
| 4. Fietscomfort | 8. Innovatie, promotie en marketing |

De *beweegredenen* om te fietsen zijn divers en vragen vaak om bijzondere beleidsaandacht. De actielijnen zijn daarom afgestemd op de volgende *beweegredenen*:

- *Woon-werk (maximaal 15 à 20 km)*
- *Naar school (zowel individueel als in groepsverband)*
- *Winkelen (runshoppers en funshoppers)*
- *Recreatie*
- *Sport.*

In de tabel die in paragraaf 2.3 is weergegeven (pag. 15), zijn de actielijnen en de beweegredenen samengebracht en is vastgesteld op welke maatregelen Provincie Limburg en de betrokken partijen zich de komende jaren willen richten. De tabel laat dus zien waar de maatregelen/ projecten zich binnen de verschillende actielijnen op dienen te richten. In dit UP Fiets zijn projecten opgenomen die de komende jaren gerealiseerd dienen te worden en die voldoen aan de bovengenoemde eisen. Daarnaast wordt in dit UP Fiets aangegeven hoe de monitoring en evaluatie van de verschillende projecten zal plaatsvinden. De projecten uit het Uitvoeringsprogramma zullen jaarlijks met de betrokken partijen worden afgestemd. In samenspraak met de betrokken partners zal bepaald worden in welke vorm afstemming zal plaatsvinden. De vastgestelde projecten (via BDU of andere financiële bronnen) die in het UP Fiets nu zijn geïnventariseerd, passen binnen de bestaande, reguliere budgetten. Er zijn ook wensprojecten van de betrokken partijen weergegeven, maar die nog geen financiële dekking hebben en daarmee niet behoren bij de uitvoeringsprojecten.

Rollen/ verantwoordelijkheden samenwerkende partijen

In het Beleidsplan Fiets is uitgebreid ingegaan op de rollen/ verantwoordelijkheden van alle betrokken partijen. Deze zijn in samenwerking met de betrokken partijen bepaald en vastgesteld. Een overzicht van deze rollen/ verantwoordelijkheden is opgenomen in bijlage 1 van dit UP Fiets. Ten aanzien van de uitvoering van het fietsbeleid/ UP Fiets zal de Provincie Limburg echter de overall regie voeren. Er wordt nadrukkelijk gesteld dat het succes van de uitvoering een gezamenlijke verantwoordelijkheid is van alle partners.

Belangrijkste fietsprojecten/ maatregelen/ onderzoeken

Tijdens de inventarisatie van de fietsprojecten ten behoeve van dit Uitvoeringsprogramma Fiets is gebleken dat de projecten/ maatregelen/ onderzoeken die zowel door Provincie Limburg als ook door de andere samenwerkende partijen worden aangedragen, zich met name richten op de actielijnen “utilitair fietsroutenetwerk” (54 projecten) en “verkeersveiligheid” (28 projecten). Het grootste gedeelte van de fietsprojecten richt zich dus op het optimaliseren van het utilitaire fietsroutenetwerk en het realiseren van ontbrekende schakels binnen het utilitaire fietsnetwerk. Meerdere snelfietsroutes worden onderzocht op potentie en haalbaarheid zowel voor het noorden, het midden als het zuiden van Limburg. Deze projecten zullen de komende jaren verder worden uitgewerkt.

Verder wordt er veel voorbereidend werk/ onderzoek verricht naar potentiële fietsprojecten. Er leven meerdere wensprojecten bij de gemeenten, maar ook bij Provincie Limburg en andere partijen, onder andere voor wat betreft het recreatieve fietsroutenetwerk. De financiële middelen lijken het struikelblok te vormen om te komen tot de daadwerkelijke uitvoering.

Ook wordt er door alle regio's, als ook door ROVL, aandacht besteed aan educatie en voorlichting. De actielijnen comfort en innovatie, promotie en marketing omvatten nog niet veel projecten, maar met name voor innovatie, promotie en marketing hebben regionale samenwerkingsverbanden veel aandacht (bijvoorbeeld stimuleren E-bike). De volledige projectenlijst is opgenomen in bijlage 2 van dit Uitvoeringsprogramma.

Financiën

De projecten die in het UP Fiets voor 2012-2014 zijn gehonoreerd zijn als onderstaand gedekt:

- middelen vanuit de Brede Doel Uitkering Verkeer & Vervoer (ten behoeve van de verbetering van de regionale bereikbaarheid en verhoging verkeersveiligheid),
- middelen vanuit Beter Benutten (incidentele rijksmiddelen),
- middelen vanuit Fiets Filevrij (incidentele rijksmiddelen),
- middelen vanuit de huidige Provinciale coalitieperiode 2012-2015 (incidentele provinciale middelen),
- overige Provinciale middelen zoals NSL gelden (Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit)
- en middelen die gereserveerd zijn vanuit de betrokken lokale/ regionale partijen ten behoeve van de uitvoering van de fietsprojecten (derden gelden).

De volgende projecten zijn opgenomen in de projectenlijst van het Uitvoeringsprogramma Fiets:

1. Projecten 2012-2014
Het betreft projecten welke zijn vastgesteld in 2014, maar ook betrekking kunnen hebben op projecten van 2012 en 2013 die nog niet uitgevoerd zijn. Hierbij dient opgemerkt te worden dat de projecten niet alleen betrekking hebben op de fiets, maar veelal een combinatie met andere onderwerpen zijn, waarbij de fiets een belangrijk onderdeel vormt. Het destilleren van de kosten voor het realiseren van het fietsgedeelte binnen een project blijkt in de meeste gevallen niet mogelijk, waardoor is gekozen om de projecten in hun geheel mee te nemen in de projectenlijst van het UP Fiets.
2. Reserve projecten
Verder zijn projecten opgenomen in het UP Fiets die als reserveprojecten zijn aangemerkt. Eventueel vrijvallende BDU gelden kunnen aan deze projecten worden besteed, of voor deze projecten kan een BDU aanvraag gedaan worden in 2015. Voor deze projecten is dus nog er geen sprake van een volledige financiële dekking.
3. Projecten in voorbereiding
Als laatste zijn ook projecten in de lijst opgenomen welke momenteel in voorbereiding zijn, maar waarvoor ook nog geen financiële dekking aanwezig is. Er heeft ook nog geen besluitvorming plaatsgevonden omtrent deze projecten. Deze besluitvorming zal plaatsvinden in de komende statenperiode.

Deze projecten bieden een zo compleet mogelijk beeld van alle projecten die op welke manier dan ook gericht zijn op fietsen binnen Limburg en die nu en in de komende jaren uitgewerkt en uitgevoerd zullen worden om de doelstelling te bereiken. Het totale bedrag dat gemoeid is met deze projecten bedraagt circa € 87 mln.. De projectenlijst zal jaarlijks met de betrokken partijen geëvalueerd en afgestemd worden naar aanleiding van de ontwikkelingen van dat moment.

**Totale kosten actuele fiets
gerelateerde projecten**

Waarvan:

Projecten 2012-2014	€ 44.218.152
Reserve projecten/ 2015	€ 22.795.080
Projecten in voorbereiding	€ 19.925.000

Financiële dekking is dus alleen aanwezig voor de vastgestelde projecten van 2012-2014 voor het totale bedrag ter hoogte van rond € 44 mln.. Deze projecten worden gedekt vanuit de eerdergenoemde financieringsbronnen (zie navolgende tabel).

Dekking van de fiets gerelateerde projecten van 2012-2014

Kosten projecten 2012-2014 € 44.218.152

Waarvan

BDU 2012-2014	€ 8.350.080
Beter Benutten	€ 400.000
Fiets Filevrij	€ 1.353.200
Coalitie 2012-2015	€ 300.000
Provinciale bijdrage, excl. BDU	€ 1.330.000
Bijdrage externen	€ 32.484.872

Onderstaande tabel geeft de financiële verdeling van de projectkosten weer per actielijn. Het overgrote deel van de projecten, die in het UP Fiets zijn opgenomen, richt zich op het utilitaire fietsroutenetwerk. Ook snelfietsroutes, om de regionale bereikbaarheid binnen Limburg te vergroten, blijken erg belangrijk te zijn. Het hoge bedrag aan projectkosten 2012-2014, voor wat betreft de actielijn ketenmobiliteit, wordt veroorzaakt door de fietsenstalling die bij het station in Maastricht wordt gerealiseerd. Ten slotte vormt ook de actielijn verkeersveiligheid een belangrijk onderdeel binnen de projectenlijst van het UP Fiets.

Soort project	Projecten 2012-2014	Reserve/ BDU 2015 projecten	Projecten in voorbereiding	Totalen
Totaal benodigde financiële middelen	€ 44.218.152	€ 22.795.080	€ 19.925.000	€ 86.938.232
Waarvan:				
1. Actielijn Utilitair fietsroutenetwerk	€ 20.803.716	€ 13.828.080	€ 2.325.000	€ 36.956.796
2. Actielijn Snelfietsroutes	€ 5.960.000	€ -	€ 17.600.000	€ 23.560.000
3. Actielijn Recreatief fietsroutenetwerk	€ -	€ 610.500	€ -	€ 610.500
4. Actielijn Fietscomfort	€ 300.000	€ -	€ -	€ 300.000
5. Actielijn Verkeersveiligheid	€ 3.529.666	€ 6.175.000	€ -	€ 9.704.666
6. Actielijn Ketenmobiliteit	€ 12.238.500	€ 2.081.500	€ -	€ 14.320.000
7. Actielijn Educatie en voorlichting	€ 836.270	€ 100.000	€ -	€ 936.270
8. Actielijn Innovatie, promotie en marketing	€ 550.000	€ -	€ -	€ 550.000

De totale kosten van de fiets gerelateerde projecten waarvoor een BDU bijdrage is aangevraagd door de vijf RMO's worden weergegeven in navolgende tabel. Deze tabel toont tevens hoe deze BDU projecten verder gedekt zijn.

Totale kosten van actuele fietsprojecten	€ 41.968.152
waaraan in 2012-2014 een BDU bijdrage is toegekend	
Waarvan:	
Totale BDU bijdrage	€ 8.350.080
Bijdrage vanuit Fietsfilevrij	€ 1.353.200
NSL gelden vanuit Provincie Limburg	€ 600.000
Bijdrage van derden	€ 31.664.872

Bovenstaande tabel toont de totale projectenkosten van fiets gerelateerde projecten die momenteel nog actueel zijn binnen Provincie Limburg en waaraan BDU bijdragen zijn toegekend. In de projectenlijst zijn daardoor ook projecten opgenomen uit 2012 en 2013 aangezien deze nog actueel zijn. Na verrekening van de kosten van deze projecten (ter hoogte van circa € 18,5 mln.), blijkt dat in 2014 circa € 23,5/ € 24 mln. besteed wordt aan BDU fiets gerelateerde projecten.

De huidige coalitie heeft € 6 mln. beschikbaar gesteld voor fietsprojecten. De besteding van de bijdrage van de coalitie is als volgt.

Actielijn	Projectnaam	Regievoerder	Uitvoeringsperiode/ status	Totale projectkosten	Bijdrage Coalitie
Utilitair	Oplossen knelpunten: onderliggend wegennet bij aanleg BPL	Provincie Limburg	In voorbereiding	€ 2.265.000	€ 2.265.000
Utilitair	Verbeteren fietspaden provinciaal fietsroutenetwerk	Provincie Limburg	2012-2014	€ 300.000	€ 300.000
Snelfietsroutes	Cuijk-Mook-Nijmegen	Stadsregio Arnhem Nijmegen	In voorbereiding	€ 14.600.000	€ 1.800.000
Snelfietsroutes	Snelfietsroute Maastricht-Sittard	Maastricht Bereikbaar	In voorbereiding	€ 3.000.000	€ 1.635.000
Totaal				€ 20.165.000	€ 6.000.000

1. Inleiding

Door middel van dit Uitvoeringsprogramma (UP) Fiets geeft de Provincie Limburg inzicht in de opgaven en acties die worden uitgevoerd om de in het Provinciaal Beleidsplan Fiets geformuleerde beleidsdoelstellingen te behalen. Het Provinciaal Beleidsplan Fiets is reeds vastgesteld en dit UP Fiets geeft de projecten weer die uitgevoerd zullen worden om het geformuleerde fietsbeleid ten uitvoer te brengen en dus het fietsgebruik in Limburg te stimuleren. Dit UP Fiets omvat de projecten die in 2014 uitgevoerd dienen te worden en die ook bestuurlijk vastgesteld zijn. De verdeling van de projecten is als volgt:

1. Projecten 2012-2014

Dit zijn projecten welke zijn vastgesteld in 2014, maar ook betrekking kunnen hebben op projecten van 2012 en 2013 die nog niet uitgevoerd zijn. Hierbij dient opgemerkt te worden dat de projecten niet alleen betrekking hebben op de fiets, maar veelal een combinatie met andere onderwerpen zijn, waarbij de fiets een belangrijk onderdeel vormt. Het destilleren van de kosten voor het realiseren van het fietsgedeelte binnen een project blijkt in de meeste gevallen niet mogelijk, waardoor is gekozen om de projecten in hun geheel mee te nemen in de projectenlijst van het UP Fiets.

2. Reserve projecten

Verder zijn projecten opgenomen in het UP Fiets die als reserveprojecten zijn aangemerkt. Eventueel vrijvallende BDU gelden kunnen aan deze projecten worden besteed, of voor deze projecten kan een BDU aanvraag gedaan worden in 2015.

Voor deze projecten is dus nog er geen sprake van een volledige financiële dekking.

3. Projecten in voorbereiding

Als laatste zijn ook projecten in de lijst opgenomen welke momenteel in voorbereiding zijn, maar waarvoor ook nog geen financiële dekking aanwezig is. Besluitvorming over deze projecten vindt plaats in de komende statenperiode.

Gezamenlijk bieden deze projecten een zo compleet mogelijk overzicht van alle fiets gerelateerde opgaven welke nu en de komende jaren worden opgepakt en uitgevoerd. De in het Uitvoeringsprogramma Fiets opgenomen projecten/ maatregelen/ onderzoeken die zowel door Provincie Limburg als ook door de andere samenwerkende partijen worden aangedragen, richten zich met name op de actielijnen "utilitair fietsroutenetwerk" (54 projecten) en "verkeersveiligheid" (28 projecten). Meerdere snelfietsroutes worden onderzocht op potentie en haalbaarheid zowel voor het noorden, het midden als het zuiden van Limburg. Deze projecten zullen de komende jaren verder worden uitgewerkt. Verder wordt veel aandacht besteed aan potentiële fietsprojecten/ wensprojecten van de gemeenten, maar ook bij Provincie Limburg en andere partijen wordt er door alle regio's, als ook door ROVL, aandacht besteed aan educatie en voorlichting. De actielijnen comfort en innovatie, promotie en marketing omvatten nog niet veel projecten, maar met name voor innovatie, promotie en marketing hebben regionale samenwerkingsverbanden wel aandacht.

1.1. Samenhang met begroting 2014

De projecten die vanuit de Provincie Limburg in dit UP Fiets zijn opgenomen, worden gefinancierd door middel van BDU (rijks) middelen die ingezet worden voor fiets gerelateerde projecten. Verder zijn er nog (rijks)middelen beschikbaar gesteld vanuit Beter Benutten, Fiets Filevrij (gelabelde rijksmiddelen) en middelen vanuit de

coalitieperiode 2012-2015. Er worden voor 2014 geen extra provinciale middelen vrijgemaakt om extra fietsprojecten mogelijk te maken. De projecten in 2014 die zijn aangedragen door externe partijen, worden reeds gedekt vanuit eigen financieringsbronnen en zullen dus geen extra subsidie kunnen ontvangen vanuit de Provincie Limburg.

Cofinancieringsbronnen, en dan met name de BDU, dragen bij aan de verbetering van de regionale mobiliteit en de verkeersveiligheid, ook voor de fietser. Hiervoor is door Provincie Limburg voor deze coalitieperiode van vier jaar in totaal € 32 miljoen gereserveerd (8 miljoen per jaar). De verwachting op basis van bestaande kentallen is dat de Provincie € 3 miljoen per jaar aan fietsprojecten co financiert. Daarnaast is de toekomstige vraag afhankelijk van de ambitie die in het beleidsplan Fiets en bijbehorend Uitvoeringsprogramma Fiets wordt vastgesteld.

De gelden voor het beheer en onderhoud van het Provinciaal Fietswegenet (provinciale fietspaden zijnde ca. 530 km) worden jaarlijks op € 0,6 miljoen geschat.

De overige fiets gerelateerde subsidies die binnen de Provincie aanwezig zijn, zijn hier niet opgenomen. Binnen het cluster Cultuur zijn vele sport- en zorgactiviteiten ("de gezonde werknemer") aanwezig waar de fiets een rol in speelt. Zo ook binnen het cluster Natuur (Maasvallei, Landgoederenzone en Vlakfietsroute). Het cluster Economie en Innovatie is bezig met een recreatieve fietsroute langs de Maas (vanaf Frankrijk) te promoten. Mogelijkerwijze kan bij deze clusters voordeel behaald worden door werk met werk te maken.

1.2. Samenhang relevante plannen

Het overkoepelende plan voor alle verkeer gerelateerde plannen binnen Provincie Limburg is het Provinciaal Verkeers- en Vervoersprogramma (PVVP). Het Beleidsplan Fiets en dus ook dit UP Fiets vormen een uitwerking van het PVVP. Verder is bij het opstellen van dit UP Fiets afstemming gezocht met andere relevante plannen:

- Regionale en gemeentelijke fietsnota's,
- Nota Verkeers- en Vervoersmanagement,
- het Regionaal Verbindend WegenNet,
- de OV Nota van Uitgangspunten,
- de Agenda voor Gezondheid en Zorg,
- het Wielerplan
- en Routestructuren (toerisme).

Voor zover mogelijk is rekening gehouden met de inhoud hiervan.

1.3. Uitvoering van het UP Fiets

Het UP Fiets geeft op hoofdlijnen een beeld van de geplande projecten, acties en maatregelen. Het is aan de betrokken partijen om op projectniveau te komen tot nadere afspraken over samenwerking, scope en planning. Uitgangspunt vormen de afspraken en de rolverdeling zoals deze zijn vastgelegd in het Provinciaal Beleidsplan Fiets.

1.4. Bovensectorale, regionale en grensoverschrijdende samenwerking

De Provincie werkt nog onvoldoende samen met (boven sectorale) partners en de aangrenzende gebieden aan fietsstimulering en het completeren van de fietsinfrastructuur. Structurele afstemming met meerdere partijen wordt noodzakelijk geacht. Dit geldt ook voor fietsinitiatieven die op lokaal of regionaal niveau worden geïnitieerd. Ook op dit niveau kan er veel voordeel behaald worden door samenwerkingsverbanden eerder of beter aan te gaan en gezamenlijk te werken aan het gezamenlijke belang dat wordt onderkend aan het stimuleren van het fietsgebruik op Limburgs niveau.

Provincie Limburg heeft door het opstellen van het Beleidsplan Fiets en dit UP Fiets een eerste aanzet gedaan om samenwerking met lokale, regionale, maar ook grensoverschrijdende partijen te bevorderen als ook samenwerking met andere, interne sectoren binnen de Provincie Limburg. Het streven is om dit door te ontwikkelen naar één samenhangend samenwerkingsverband op provinciaal niveau.

1.5. Leeswijzer

De opbouw van dit UP Fiets is als volgt. Hoofdstuk 2 gaat in op de algemene kaders, randvoorwaarden als ook de wijze van programmabeheer waaronder monitoring/ evaluatie. Hoofdstuk 3 omvat vervolgens een globaal overzicht van de opgaven (projecten en maatregelen) die vanuit het PVVP voor 2014-2022 voorzien zijn. Hierbij worden de projecten en maatregelen per actielijn benoemd. Hoofdstuk 4 gaat vervolgens in op het financiële aspect van dit UP Fiets. Hier wordt onder andere ingegaan op de verdeling van de BDU middelen die voor de uitvoer van de projecten en maatregelen ter beschikking staan. In de bijlagen is ten slotte het complete overzicht van de projecten en maatregelen voor 2014/ 2015 opgenomen als ook de rolverdeling van de verschillende betrokken partijen en de set indicatoren voor monitoring en evaluatie.

2. Kaders en randvoorwaarden UP Fiets

2.1. Ambitie en doelstellingen

De volgende **ambitie** is het uitgangspunt voor het Beleidsplan Fiets en dus ook het UP Fiets: Het realiseren van **een kwalitatief hoogstaand fietsnetwerk en -klimaat**, waarbij er bijzondere aandacht is voor de verschillende beweegredenen om te fietsen.

Daarbij wordt ernaar gestreefd om binnen acht jaar ten aanzien van de korte afstand verplaatsingen als ook de totale verplaatsingen per fiets de landelijke gemiddelden te evenaren.

	Korte afstand verplaatsingen tot 7,5 km	Totale verplaatsing per fiets
Nederland:	35,8%	26,9%
Limburg:	27,2%	21,6%

Bron: Onderzoek Verplaatsingen in Nederland (OViN)

Het primaire **doel** is om mensen meer te laten fietsen. Om dit te realiseren beoogt de Provincie Limburg de volgende **hoofdeffecten**, die de komende jaren bereikt dienen te worden:

- *Veiliger* fietsen: Minder ongevallen waarbij fietsers betrokken zijn.
- *Sneller* fietsen: kortere reistijden om de concurrentiepositie te vergroten.
- *Makkelijker* fietsen: meer comfort voor de fietser in verschillende opzichten.
- *Slimmer* fietsen: inzetten van innovaties in relatie tot fietsgebruik.
- *Leuker* fietsen: meer sfeer en beleving voor de fietser.

2.2. Indicatoren voor monitoring en evaluatie

Eerdergenoemde hoofdeffecten zijn onvoldoende concreet voor de monitoring en evaluatie, waardoor het noodzakelijk is deze verder te concretiseren. Uitgangspunt hiervoor vormen de acht inhoudelijke **actielijnen**:

1. Utilitair fietsroutenetwerk: veiliger, sneller en makkelijker fietsen
2. Snelfietsroutes: veiliger, sneller en makkelijker fietsen
3. Recreatief fietsroutenetwerk: veiliger, makkelijker en leuker fietsen
4. Fietscomfort: makkelijker en leuker fietsen
5. Verkeersveiligheid: veiliger fietsen
6. Ketenmobiliteit: makkelijker en slimmer fietsen
7. Educatie en voorlichting: veiliger, slimmer en leuker fietsen
8. Innovatie, promotie en marketing: slimmer fietsen.

Bovenstaande laat zien welke hoofdeffecten zijn gerelateerd aan deze acht actielijnen. In de onderstaande tabel zijn outputs en outcomes per hoofdeffect nader omschreven.

Onder **outputs** worden **'smart' projectresultaten inzake doeltreffendheid/ effectiviteit** verstaan. Vooraf al dient duidelijk te zijn welke resultaat-/ outputindicatoren überhaupt worden gemonitord, of er vooraf al een kwantitatieve target wordt benoemd, of dat alleen tussentijds en aan het einde kwantitatief wordt gemonitord, of niet. **Outcomes** zijn **projecteffecten inzake doeltreffendheid/ effectiviteit** en vaker indirecter en kwalitatief. Hier wordt bijvoorbeeld gedacht aan een beter mobiliteitsklimaat of verbeteringen in

daadwerkelijke directe bereikbaarheid, snelheid, comfort, veiligheid, perceptie bij reizigers/ vervoerders (tevredenheid), wijziging vervoersgedrag (aandeel modaliteiten), effecten vervoersgedrag en groei verkeer (per doelgroep).

Een overzicht van de set indicatoren voor monitoring en evaluatie van ons Fietsbeleid vindt u in bijlage 3.

De monitoring en evaluatie zal integraal worden opgepakt. Aan elke actielijn zijn indicatoren toegekend. Deze indicatoren zullen periodiek worden bijgehouden om te bepalen in hoeverre een project binnen een bepaalde actielijn heeft bijgedragen aan het realiseren van de (meer)jaarlijkse beoogde (hoofd)effecten.

2.3. Beleidskaders UP Fiets

Het afzetten van de actielijnen tegen de beweegredenen maakt het mogelijk om beleidsmatige prioriteiten te stellen. Onderstaande tabel laat zien op welke onderwerpen/ maatregelen Provincie Limburg en de betrokken partijen zich de komende jaren willen richten.

Beweegredenen	<i>Woon-werk</i>	<i>Naar school</i>	<i>Winkelen</i>	<i>Recreatie</i>	<i>Sport</i>
Actielijnen					
Utilitair netwerk, compleet, samenhangend en hoogwaardig	Actualisatie utilitair netwerk				
Snelfietsroutes, hoogwaardig en snel	Conform toekomstagenda				Conform toekomstagenda
Recreatief netwerk, afstemming				Optimaliseren recreatief netwerk	
Comfort, kwaliteit fietspaden, doorstroming,	Kwaliteit utilitair netwerk		Kwaliteit fietsvoorzieningen		
Veiligheid, maak van de nul een punt	Verkeersveilige infrastructuur				
Ketenmobiliteit	Afstemming met overstappunten	Fietsvoorzieningen			
Educatie en voorlichting		Leven lang leren, gedragsbeïnvloeding		Gedrag	
Innovatie, marketing en promotie	Gedragsbeïnvloeding			Fietsroutepanners, apps, gebruiksaanbevelingen	

De tabel laat dus zien op welke beleidsagenda's de maatregelen/ projecten zich binnen de verschillende actielijnen gaan richten. In dit UP Fiets zijn projecten opgenomen die de komende jaren gerealiseerd dienen te worden en die passen binnen de bovengenoemde beleidskaders.

2.4. Rollen betrokken partijen

Een onderdeel van het proces om te komen tot het Provinciaal Beleidsplan Fiets betrof het vaststellen van de rollen, taken en verantwoordelijkheden van de partijen die betrokken zijn bij het opstellen van het Provinciaal Beleidsplan. Deze rollen zijn uitgebreid toegelicht in het Provinciaal Beleidsplan Fiets. In bijlage 1 "De rollen en verantwoordelijkheden per participant" is een tabel opgenomen, waarin alle rollen van alle betrokken partijen overzichtelijk zijn opgenomen. Hier moet gezegd worden dat deze rollen geen "dwangstatus" hebben. De Provincie wil "van buiten naar binnen" te werk gaan en het is de bedoeling om de partijen in beeld te brengen en tevens te laten zien, welke mogelijke rollen de betrokken partijen kunnen vervullen. De Fietzersbond Limburg is bijvoorbeeld een belangrijke vrijwilligersorganisatie op dit gebied en wordt zeer gewaardeerd om de locatiekennis en overige zaken die zij meenemen in de projectenuitvoering of ontwikkeling van relevante producten/ projecten. Er zijn tevens contacten met de landelijke Fietzersbond en daar passen ontwikkeling, maar ook andere rollen, bij zoals bijvoorbeeld cofinanciering.

2.5. Monitoring resultaten en effecten van Beleidsplan Fiets en UP Fiets

Voor het PVVP-onderdeel Beleidsplan Fiets en het bijbehorende UP Fiets zal, als onderdeel van een integraal programmabeheer, aan beleidsmonitoring en –evaluatie worden gedaan. Via beleidsmonitoring (van de projecten) en –evaluatie (in casu ook van het PVVP-deelprogramma Fiets) kunnen de doeltreffendheid (effectiviteit) en doelmatigheid (efficiency) worden bijgehouden. Voor wat betreft het Beleidsplan Fiets en het UP Fiets zal dit ook gebeuren tot op het niveau van de acht actielijnen én waar relevant en mogelijk gecumuleerd tot op het niveau van het totale beleids-/ deelprogrammakader. Via hanteerbare meetbare indicatoren kan zo een tijdige en jaarlijkse periodieke monitoring van de uitvoering van het beoogde beleid worden bijgehouden. Ook kan aldus in partnerschap met relevante stakeholders eventueel (meer)jaarlijks worden overwogen tot tussentijdse inhoudelijke, financiële en/ of procedurele aanpassingen van het beleid en/ of actualisering van het uitvoeringsprogramma. Er is ook een tussenevaluatie en een eindevaluatie voorzien voor het hele PVVP-deelprogramma Fiets.

2.5.1. Programmabeheer

Voor de realisatie van de actielijnen is een 'integraal programmabeheer' van het Beleidsplan Fiets en daarmee van het bijbehorende UP Fiets gewenst. Integraal beheer wil hier zeggen dat continu en proactief de vinger aan de pols moet worden gehouden in hoeverre tijdig en voortvarend uitvoering wordt dan wel kan worden gegeven aan het Beleidsplan Fiets en het UP Fiets.

De belangrijkste beheerstaken die kunnen worden verwacht staan hieronder. In samenspraak met alle relevante in- én externe stakeholders zal ook hier in partnerschap verder worden uitgewerkt wie hoe wanneer aan de lat staat voor:

- Overall regie van de uitvoering van het Beleidsplan Fiets en dit UP Fiets

De provincie Limburg kan vanuit het cluster Mobiliteit, indien ook gewenst door (en altijd in afstemming met) de betreffende stakeholders, de globale overall regie voeren aangaande de gewenste tijdige, doeltreffende en doelmatige programma-uitvoering.

Nadrukkelijk geldt echter dat het een gezamenlijke verantwoordelijkheid van alle stakeholders is dat de uitvoering op alle fronten succesvol verloopt. Hieronder staan daarnaast nog andere insteken vanuit een integraal programmabeheer.

In samenspraak met de stakeholders zal tevens duidelijk worden/ zijn of het gewenst is dat er een afzonderlijke organisatorische Limburg brede beheersstructuur (bijv. aparte stuurgroep) komt voor het betreffende PVVP-programma, dan wel dat het programmabeheer primair via het benutten van de bestaande gremia (RMO's bijv.) gaat. Toch zal ook bij zo'n regionale beheersstructuur desgewenst sprake kunnen blijven van een integrale overall regie binnen / vanuit de provincie ten einde het Limburg brede verloop van de programma-uitvoering te "bewaken".

- **Bewaking inzetbaarheid cofinancieringen voor uitvoering van het Beleidsplan Fiets en dit UP Fiets**

Wat betreft de eventueel inzetbare publieke middelen vanuit budgetten van de EU, rijk, provincie, gemeenten, etc. dan wel privaats van de markt, is zeker in de huidige tijd extra alertheid nodig. Dit zowel voorafgaand bij de opstart van het beleid/ uitvoeringsprogramma, als wel tussentijds ten tijde van de uitvoering. Dit zelfde geldt ook op individueel projectniveau.

- **Monitoring resultaten en effecten Beleidsplan Fiets en UP Fiets**

Ook voor het PVVP-onderdeel Beleidsplan Fiets en dit bijbehorende UP Fiets zal via beleidsmonitoring de doeltreffendheid (effectiviteit) en doelmatigheid (efficiency) kunnen worden bijgehouden; zie hierboven bij par. 2.2 en 2.5.

- **Marketing/ promotie van de inzetbaarheid van het Beleidsplan Fiets en dit UP Fiets**

Er wordt gedacht aan het algemene programma PR, persberichten, voorlichtingsbijeenkomsten, eventuele nieuwsbrieven of bijvoorbeeld aan actuele website informatie over de mogelijkheden vanuit het programma.

2.5.2. Jaarlijkse actualisering projectenlijst UP Fiets

Niet alleen de landelijke/ regionale (fiets gerelateerde) ontwikkelingen, maar ook de financiële (on)mogelijkheden (zie ook voorgaande paragraaf) maken het noodzakelijk om de projectenlijst van het uitvoeringsprogramma jaarlijks te actualiseren om te bekijken in hoeverre aanpassingen in deze lijst noodzakelijk zijn. Deze jaarlijkse actualisatie van de projectenlijst zal plaatsvinden in samenwerking met de betrokken interne en externe partijen.

3. PVVP in relatie tot het UP Fiets

Onderstaande uitvoeringstabel geeft globaal weer waar Provincie Limburg zich de komende jaren concreet op wil gaan richten. De tabel heeft betrekking op 2014 tot 2022 en is ook weergegeven in hoofdstuk zes van het PVVP. De specifiekere korte termijn projectenlijst voor 2014-2015 is opgenomen in bijlage 2 van dit UP Fiets. Hieronder het overzicht van de op langere termijn verwachte projecten en maatregelen fietsbeleid (conform PVVP-Hoofdstuk 6.3: 'Uitvoeringstabel deelprogramma Fietsverkeer').

Actielijn	Project/ activiteit/ toelichting	Totaalplanning 2014-2022 Deelplanningen
Utilitair fietsnetwerk Aandacht voor de compleetheid/ ontbrekende schakels in het dagelijkse netwerk voor m.n. woon-werkverkeer en schoolgaande kinderen.	Plan van aanpak: – toets compleetheid en kwaliteit (snel-) fietsnetwerk, samen met de overige wegbeheerders a.d.h.v. criteria als comfort, veiligheid, fietsklimaat – onderzoek (lage) fietsgebruik in Limburg Realisatie infrastructurele projecten (w.o. ontbrekende schakels) en kwaliteitsverbetering (snel-)fietsnetwerk	2014-2015 2014-2015 2015-2022
Snelfietsroutes Onderzoek en realisatie snelle fietsverbindingen.	Realisatie Greenport Bikeway Voorbereiding en realisatie Cuijk- Mook- Nijmegen Onderzoeken potenties snelfietsroutes (w.o. Sittard – Roermond – Venlo, Sittard – Geleen – Maastricht, Sittard – Heerlen – Kerkrade – Aken en Maastricht – Aken; onderdeel van compleetheid/ ontbrekende schakels) Voorbereiding en (volgen) realisatie Aken-Heerlen-Kerkrade Plan van aanpak prioritaire realisatie haalbare snelfietsroutes Voorbereiding en (volgen) realisatie overige (snelle) fietsverbindingen	2014-2015 2014-2016/2020 2014-2015/2016 2014-2020 2015 2014-2020
Recreatief netwerk Ontwikkeling en beheer recreatieve fietsroutes.	Geen directe actieve rol, maar wel indirect betrokken bij activiteiten van anderen, werk-met-werk maken en meenemen in compleetheid/ ontbrekende schakels	2014-2022
Comfort Kwaliteit: verbetering fysieke en belevingsaspecten ("klimaat") fietsverbindingen.	Onderzoeksaspecten kwaliteit fietsverbindingen (fysiek, doorstroming, overige aspecten; onderdeel van Compleetheid/ ontbrekende schakels) (Realisatie: zie utilitair fietsnetwerk)	2014-2015 2014-2022
Veiligheid Fysieke verbeteringen infrastructuur, aspecten educatie en	Veilige fietsinfrastructuur (onderdeel van Compleetheid/ontbrekende schakels)	2014-2022

gedragsbeïnvloeding: zie "educatie/ voorlichting".		
Ketenmobiliteit De rol van de fiets in samenhang met andere modaliteiten.	Afstemming netwerken fiets, OV en auto zie 6.1 Verkeers- en vervoersmanagement, fiets relevante projecten ketenmobiliteit t.b.v. stimuleren gebruik alternatieven Locaties en faciliteiten fiets bij overstappunten (stalling, verblijf, etc.) zie 6.4 Openbaar vervoer, Knooppunten en tophaltes	2014-2022 2014-2022
Educatie/ voorlichting Leren, beïnvloeden	Educatie fietsveiligheid ("leren") zie 6.6 Verkeersveiligheid: Educatie en bewustwording (Education) Veranderen van kennis, vaardigheden en houding Gedrag (houding) fietsveiligheid ("beïnvloeden") zie 6.6 Verkeersveiligheid: Educatie en bewustwording (Education) Veranderen van kennis, vaardigheden en houding	2014-2022 2014-2022
Innovatie, marketing & promotie Volgen van mogelijkheden toepassen vernieuwingen en stimuleren fietsgebruik.(als vervoersalternatief)	Innovatie Volgen ontwikkelingen met het oog op toepassingen in het stimuleren van het fietsgebruik Marketing & promotie zie 6.1 Verkeers- en vervoersmanagement: fiets relevante marketing en promotie projecten t.b.v. stimuleren gebruik alternatieven	2014-2022 2014-2022
Overige uitvoeringsaspecten	Toelichting	Deelplanningen
Organisatie en samenwerking	Ontwikkeling overlegvorm met betrokken partijen Overleg met stakeholders – jaarlijks stand van zaken opnemen	2014-(2015) 2015-2022
Monitoringsysteem fietsverkeer	Opzetten monitoringsysteem fietsverkeer en uitvoeren nulmeting Monitoring	2014-2015 2015-2022
Onderzoeken	Dit naast voor de onderbouwing van de actielijnen specifiek vermelde benodigde (periodieke) onderzoeken	2014-2015

4. Financiën

In dit hoofdstuk wordt de besteding van de financiële middelen ten behoeve van dit UP Fiets aan projecten en maatregelen uit het voorgaande hoofdstuk nader toegelicht. Voor wat betreft de middelen die Provincie Limburg ter beschikking heeft voor de periode 2014-2015, kan Provincie Limburg voor deze periode gebruik maken van reeds bestaande budgetten welke voor fiets gerelateerde projecten en maatregelen zijn gereserveerd. In dit UP Fiets is ook een onderzoek opgenomen dat zich richt op de oorzaken van het lage fietsgebruik binnen Limburg. Afhankelijk van de resultaten van dit onderzoek zal voor de komende periode mogelijk gezocht worden naar extra financiële middelen om doelgerichte fietsprojecten te kunnen financieren.

Op dit moment is nog niet bekend welke financiële middelen na 2015 aangesproken kunnen worden om fietsprojecten te financieren. Dit UP Fiets heeft daarom alleen betrekking op 2014/ 2015. In 2015 zal de projectenlijst van het UP Fiets geëvalueerd worden en zullen tevens mogelijke financiële wijzigingen verwerkt worden in de actualisatie van het UP Fiets.

Zoals eerder vermeld, zijn de projecten als volgt onderverdeeld:

- 1 Projecten 2012-2014. Projecten welke zijn goedgekeurd in 2014, maar die gedeeltelijk ook betrekking hebben op nog actuele projecten van 2012 en 2013,
- 2 Reserve projecten
- 3 Projecten in voorbereiding.

4.1. Beschikbare budgetten

Voor het uitvoeren van projecten van het Provinciaal Fietsbeleid heeft de Provincie Limburg vanuit het rijk nog middelen vanuit de Brede Doel Uitkering Verkeer & Vervoer (BDU) ter beschikking. De hoogte van de subsidie voor de komende jaren geldt onder voorbehoud van vaststelling van de provinciale begroting door Provinciale Staten en de door Gedeputeerde Staten toebedeelde bedragen per RMO. De projecten die zijn opgenomen in dit UP Fiets zullen gedeeltelijk gefinancierd worden door middel van BDU (rijks)middelen. Dit zijn structurele middelen die in ieder geval nog gelden voor 2014 en 2015. Naast deze BDU middelen worden voor het UP Fiets 2014-2015 verder alleen bestaande budgetten aangesproken. Het betreft financiële middelen die ter beschikking worden gesteld vanuit:

- Beter Benutten (incidentele BDU (rijks)middelen),
- Fiets Filevrij (incidentele BDU (rijks)middelen)
- en provinciale middelen vanuit de huidige Provinciale coalitie.

En verder:

- Middelen die gereserveerd zijn vanuit de betrokken lokale/ regionale partijen ten behoeve van de uitvoering van de fietsprojecten (derden gelden)
- Eventueel inzetbare EU-middelen.

De cofinancieringsbesluiten ten behoeve van de projecten van 2012-2014 zijn al genomen, dan wel in een vergevorderd stadium van voorbereiding. Uitzondering hierop is de snelfietsroute Maastricht-Sittard. Hiervoor zal ter zijner tijd nog een afzonderlijk

voorstel worden aangeboden om de provinciale cofinanciering te dekken uit het restant intensiveringsmiddelen fietsinfrastructuur ad € 1,635 mln..

Het totale bedrag dat gemoeid is met alle fiets gerelateerde projecten welke zijn opgenomen in dit Uitvoeringsprogramma Fiets bedraagt circa € 87 mln.. Zie navolgende tabel.

Totale kosten actuele fiets gerelateerde projecten	€ 86.938.232
Waarvan:	
Projecten 2012-2014	€ 44.218.152
Reserve projecten/ 2015	€ 22.795.080
Projecten in voorbereiding	€ 19.925.000

Financiële dekking is dus alleen aanwezig voor de vastgestelde projecten van 2012-2014 voor het totale bedrag ter hoogte van rond € 44 mln.. Deze projecten worden gedekt vanuit de eerdergenoemde financieringsbronnen.

Dekking van de fiets gerelateerde projecten van 2012-2014

Kosten projecten 2012-2014	€ 44.218.152
Waarvan	
BDU 2012-2014	€ 8.350.080
Beter Benutten	€ 400.000
Fiets Filevrij	€ 1.353.200
Coalitie 2012-2015	€ 300.000
Provinciale bijdrage, excl. BDU middelen	€ 1.330.000
Bijdrage externen	€ 32.484.872

4.2. Financiële besteding per actielijn

Om de hoofdeffecten uit het Provinciaal Beleidsplan Fiets te realiseren, zijn acht inhoudelijke actielijnen geformuleerd waarbinnen de projecten/ maatregelen zijn opgenomen. Onderstaande tabel geeft de financiële verdeling van de projectkosten per actielijn weer van de projecten van 2012-2014, de reserve projecten en de projecten in voorbereiding. Het overgrote deel van de projecten, die in het UP Fiets zijn opgenomen, richt zich op het utilitaire fietsroutenetwerk. Ook snelfietsroutes, om de regionale bereikbaarheid binnen Limburg te vergroten, blijken erg belangrijk te zijn. Het hoge bedrag aan projectkosten 2012-2014, voor wat betreft de actielijn ketenmobiliteit, wordt veroorzaakt door de fietsenstalling die bij het station in Maastricht wordt gerealiseerd. Ten slotte vormt ook de actielijn verkeersveiligheid een belangrijk onderdeel binnen de projectenlijst van het UP Fiets.

Soort project	Projecten 2012-2014	Reserve projecten	Projecten in voorbereiding	Totalen
Totaal benodigde financiële middelen	€ 44.218.152	€ 22.795.080	€ 19.925.000	€ 86.938.232
Waarvan:				
1. Actielijn Utilitair fietsroutenetwerk	€ 20.803.716	€ 13.828.080	€ 2.325.000	€ 36.956.796
2. Actielijn Snelfietsroutes	€ 5.960.000	€ -	€ 17.600.000	€ 23.560.000
3. Actielijn Recreatief fietsroutenetwerk	€ -	€ 610.500	€ -	€ 610.500

4. Actielijn Fietscomfort	€ 300.000	€ -	€ -	€ 300.000
5. Actielijn Verkeersveiligheid	€ 3.529.666	€ 6.175.000	€ -	€ 9.704.666
6. Actielijn Ketenmobiliteit	€ 12.238.500	€ 2.081.500	€ -	€ 14.320.000
7. Actielijn Educatie en voorlichting	€ 836.270	€ 100.000	€ -	€ 936.270
8. Actielijn Innovatie, promotie en marketing	€ 550.000	€ -	€ -	€ 550.000

4.3. Besteding bijdrage coalitie 2012-2015

De huidige coalitie heeft € 6 mln. beschikbaar gesteld voor fietsprojecten. Het grootste gedeelte van de bijdrage van de coalitie (€ 5,7 mln.) is geoormerkt voor projecten die momenteel in voorbereiding zijn, maar waarvan de uitvoeringstermijn nog niet bekend is.

Actielijn	Projectnaam	Regievoerder	Uitvoeringsperiode/ status	Totale projectkosten	Bijdrage Coalitie
Utilitair	Oplossen knelpunten onderliggend wegennet bij aanleg BPL	Provincie Limburg	In voorbereiding	€ 2.265.000	€ 2.265.000
Utilitair	Verbeteren fietspaden provinciaal fietsroutenetwerk	Provincie Limburg	2012-2014	€ 300.000	€ 300.000
Snelfietsroutes	Cuijk-Mook-Nijmegen	Stadsregio Arnhem Nijmegen	In voorbereiding	€ 14.600.000	€ 1.800.000
Snelfietsroutes	Snelfietsroute Maastricht- Sittard	Maastricht Bereikbaar	In voorbereiding	€ 3.000.000	€ 1.635.000
Totaal				€ 20.165.000	€ 6.000.000

4.4. Financiële verdeling BDU projecten

De totale kosten van de fiets gerelateerde projecten waarvoor in 2014 een BDU bijdrage is aangevraagd door de vijf RMO's worden weergegeven in onderstaande tabel. De tabel toont de totale projectkosten van de fiets gerelateerde BDU projecten die momenteel actueel zijn binnen Provincie Limburg (projecten van 2014 als ook nog actuele projecten van 2012 en 2013) en waaraan BDU bijdragen zijn toegekend. Na verrekening van de kosten van de projecten van 2012 en 2013 (ter hoogte van circa € 18,5 mln.), blijkt dat in 2014 circa € 23,5/ € 24 mln. besteed wordt aan BDU fiets gerelateerde projecten. Deze tabel toont tevens de overige financieringsbronnen van de BDU projecten.

Totale kosten van actuele fietsprojecten waaraan in 2012-2014 een BDU bijdrage is toegekend	€ 41.968.152
Waarvan:	
Totale BDU bijdrage	€ 8.350.080
Bijdrage vanuit Fietsfilevrij	€ 1.353.200
NSL gelden vanuit Provincie Limburg	€ 600.000
Bijdrage van derden	€ 31.664.872

Bijlage 1 De rollen en verantwoordelijkheden per participant

	ROVL	Regio's en gemeenten	Fietsersbond	Routebureaus/ VVV	LLTB en CUMELA Limburg	ANWB	Vereniging Kleine Kernen Limburg	Rijkswaterstaat / Ministerie I&M	Maastricht Bereikbaar	Vervoerders (OV-autoriteiten)	VVN	Provincie Limburg
Utilitair netwerk												R
	O	O		O	O							O
	F	F	F	F	F	F	F	F	F		F	F
		IB										IB
		FM										FM
Snelfietsroutes												R
		O										O
		F	F					F				F
		IB										IB
		FM						FM				FM
Recreatief netwerk		R										
		O		O	O							O
	F	F	F	F	F	F	F				F	F
		IB		IB								
		FM		FM								FM
Comfort		R										R
		O										O
		F	F			F					F	F
		IB										IB
		FM										FM
Veiligheid	R											
	O	O	O			O						O
	F	F	F		F	F					F	F
	IB	IB										IB
	FM	FM										FM
Ketenmobiliteit												R
		O	O						O	O		O
		F	F	F	F	F		F	F	F		F
		IB							IB	IB		IB
		FM						FM	FM	FM		FM
Educatie en voorlichting	R											
	O	O										O
	F	F	F	F	F	F		F	F			F

		IB	IB		IB					IB			IB
		FM	FM						FM	FM			FM
Innovatie, marketing en promotie													R
		O	O	O	O		O			O		O	O
		F	F	F	F	F	F			F		F	F
			IB	IB	IB		IB			IB		IB	IB
		FM	FM	FM	FM		FM			FM		FM	FM

Légenda

Regie	R
Ontwikkeling	O
Faciliteren	F
Implementeren/beheren	IB
(Co)financier	FM

Bijlage 2 De projectenlijst

Prj. nr.	Actielijn	Project	Hoofdeffecten	Regievoerder	Legitimatie	Uitvoeringsperiode/status
1.1	Utiliteir	UitvoeringsProgramma Fiets	veiliger, sneller en makkelijker fietsen	Provincie Limburg	1	2012-2014
1.2	Utiliteir	Realisatie UP Fiets	veiliger, sneller en makkelijker fietsen	Provincie Limburg	1	2014/2022
1.3	Utiliteir	Fietsstroken buske	veiliger, sneller en makkelijker fietsen	RMO Maastricht Heuvelland	4	Reserve
1.4	Utiliteir	Fietsstroken bleke	veiliger, sneller en makkelijker fietsen	RMO Maastricht Heuvelland	4	Reserve
1.5	Utiliteir	Aanpassing kruising Fregatweg/ Meersenhoven, Meerssen	veiliger, sneller en makkelijker fietsen	RMO Maastricht Heuvelland	4	2012-2014
1.6	Utiliteir	Fietsroute Orleansplein: schakel tussen Brusselsestraat en Bieerbaan	veiliger, sneller en makkelijker fietsen	RMO Maastricht Heuvelland	4	2012-2014
1.7	Utiliteir	Vliegveidw eg: Fietsuggestiestroken	veiliger, sneller en makkelijker fietsen	RMO Maastricht Heuvelland	4	2012-2014
1.8	Utiliteir	Schoothuisroute route Broekhem Valkenburg	veiliger, sneller en makkelijker fietsen	RMO Maastricht Heuvelland	4	Reserve
1.9	Utiliteir	Fietsplan: realiseren ontbrekende schakels	veiliger, sneller en makkelijker fietsen	RMO Maastricht Heuvelland	4	2012-2014
1.10	Utiliteir	Fietspad Bergen-Nieuw, Bergen	veiliger, sneller en makkelijker fietsen	RMO Noord-Limburg	4	2012-2014
1.11	Utiliteir	Fietspad Siebengewald-Afferden, Bergen	veiliger, sneller en makkelijker fietsen	RMO Noord-Limburg	4	2012-2014
1.12	Utiliteir	Fietspad Horst-Broekhuizen, Horst aan de Maas	veiliger, sneller en makkelijker fietsen	RMO Noord-Limburg	4	2012-2014
1.13	Utiliteir	Fietsvoorzieningen CUI Raasend, Venloseweg-Raasend Grubbenvorst	veiliger, sneller en makkelijker fietsen	RMO Noord-Limburg	4	Reserve
1.14	Utiliteir	Pesl en Maas, Herinrichting Kennedylaan	veiliger, sneller en makkelijker fietsen	RMO Noord-Limburg	4	2012-2014
1.15	Utiliteir	Primaire fietsroutes (diverse deelprojecten), Venlo	veiliger, sneller en makkelijker fietsen	RMO Noord-Limburg	4	2012-2014
1.16	Utiliteir	Primaire fietsroutes (diverse deelprojecten), Venlo	veiliger, sneller en makkelijker fietsen	RMO Noord-Limburg	4	Reserve
1.17	Utiliteir	St. Jansstraat	veiliger, sneller en makkelijker fietsen	RMO Noord-Limburg	4	Reserve
1.18	Utiliteir	Reconstrueer schoothuisroute Bouw bergstraat, Onderbanken	veiliger, sneller en makkelijker fietsen	RMO Parkstad Limburg	4	2012-2014
1.19	Utiliteir	Fietspad Kerkelweg en kruispuntreconstrueer Brunsummenweg, Landgraaf	veiliger, sneller en makkelijker fietsen	RMO Parkstad Limburg	4	Reserve
1.20	Utiliteir	Verbeteren fietsvoorzieningen Streeperstraat (tussen Stationsstraat en Frans Brenslaan), Landgraaf	veiliger, sneller en makkelijker fietsen	RMO Parkstad Limburg	4	Reserve
1.21	Utiliteir	Fietspad Dalstraat/ Daelsweg, Voerendaal	veiliger, sneller en makkelijker fietsen	RMO Parkstad Limburg	4	Reserve
1.22	Utiliteir	Verbeteren bereikbaarheid en doorstroming Akerstraat Noord, wegconstrueer incl. fietstunnel, Heerlen	veiliger, sneller en makkelijker fietsen	RMO Parkstad Limburg	4	Reserve
1.23	Utiliteir	Aanleg fietspad/ voetpad Daekterweg, Huin	veiliger, sneller en makkelijker fietsen	RMO Parkstad Limburg	4	Reserve
1.24	Utiliteir	Fietspad Schwartzempenweg en Dr. Calsstraat, Landgraaf	veiliger, sneller en makkelijker fietsen	RMO Parkstad Limburg	4	Reserve
1.25	Utiliteir	Aanleg 2-richtingen fietspad langs N271, wegvak Linne, Maasgouw	veiliger, sneller en makkelijker fietsen	RMO Midden Limburg	4	2012-2014
1.26	Utiliteir	Aanleg vrijliggende fietspaden langs Parallelweg en verbeteren kruispunt Parallelweg-Driesveldlaan, Weert	veiliger, sneller en makkelijker fietsen	RMO Midden Limburg	4	2012-2014
1.27	Utiliteir	Aanleg nieuw fietspad Parallelweg-Pissunenweg (Heide), Echt-Susteren	veiliger, sneller en makkelijker fietsen	RMO Midden Limburg	4	2012-2014
1.28	Utiliteir	Realisatie vrijliggende fietspaden Lange Beemdens, Wessert, Maasgouw	veiliger, sneller en makkelijker fietsen	RMO Midden Limburg	4	2012-2014
1.29	Utiliteir	Herinrichting Kerkstraat, Nederweert	veiliger, sneller en makkelijker fietsen	RMO Midden Limburg	4	2012-2014
1.30	Utiliteir	Aanleg fiets- en wandelpad door Roerdal, Roermond en Roerdalen	veiliger, sneller en makkelijker fietsen	RMO Midden Limburg	4	2012-2014
1.31	Utiliteir	Herinrichten Bassin (deel centrumring) fase 2, Weert	veiliger, sneller en makkelijker fietsen	RMO Midden Limburg	4	2012-2014
1.32	Utiliteir	Herinrichting Sittardweg-Op de Brug-Nieuwstadt, Echt-Susteren	veiliger, sneller en makkelijker fietsen	RMO Midden Limburg	4	2012-2014
1.33	Utiliteir	Verbeteren ontsluiting regionaal sportcomplex Leuken (fiets en auto), Weert	veiliger, sneller en makkelijker fietsen	RMO Midden Limburg	4	2012-2014
1.34	Utiliteir	Herinrichten Dorpsstraat-Stationsstraat Baexem (route naar station en N280), Leudal	veiliger, sneller en makkelijker fietsen	RMO Midden Limburg	4	Reserve
1.35	Utiliteir	Reconstrueer Stationsweg Maastricht, Maasgouw	veiliger, sneller en makkelijker fietsen	RMO Midden Limburg	4	Reserve
1.36	Utiliteir	Opstelstrook voor auto's langs Kesselseweg bij veer Beesel Kessel (bv betere doorstroming en veiligheid, Beesel)	veiliger, sneller en makkelijker fietsen	RMO Midden Limburg	4	Reserve
1.37	Utiliteir	Fietspad langs N271, wegvak Maastricht - grens gemeente Echt-Susteren, Maasgouw	veiliger, sneller en makkelijker fietsen	RMO Midden Limburg	4	Reserve
1.38	Utiliteir	Fietsvoorzieningen tussen Echt-Dieteren, Echt-Susteren	veiliger, sneller en makkelijker fietsen	RMO Midden Limburg	4	2012-2014
1.39	Utiliteir	Fietsstraat Kleine bergenweg, alternatief voor Grote Bergerweg (GOV), Roerdalen	veiliger, sneller en makkelijker fietsen	RMO Midden Limburg	4	2012-2014
1.40	Utiliteir	Fietspaden en -stroken langs L. Regoutstraat, Weert	veiliger, sneller en makkelijker fietsen	RMO Midden Limburg	4	2012-2014
1.41	Utiliteir	Fietsstroken Maasleerweg + herinrichting kruispunt Beatrixlaan, Weert	veiliger, sneller en makkelijker fietsen	RMO Midden Limburg	4	2012-2014
1.42	Utiliteir	Fietspad Oude Maasweg, Maasgouw	veiliger, sneller en makkelijker fietsen	RMO Midden Limburg	4	2012-2014
1.43	Utiliteir	Fietsverbinding Hovengele-Kesselseweg tot aan veerpont Kessel, Beesel	veiliger, sneller en makkelijker fietsen	RMO Midden Limburg	4	2012-2014
1.44	Utiliteir	Verbeteren fietspaden N271 Ruver-Siv almen, incl. verlichting, Beesel/ Roermond	veiliger, sneller en makkelijker fietsen	RMO Midden Limburg	4	2012-2014
1.45	Utiliteir	Verbeteren fietspad Brouwerstraat, Maasgouw	veiliger, sneller en makkelijker fietsen	RMO Midden Limburg	4	Reserve
1.46	Utiliteir	Verbeteren fietspad Wessert-Thorn, Maasgouw	veiliger, sneller en makkelijker fietsen	RMO Midden Limburg	4	Reserve
1.47	Utiliteir	Aanleg fietsvoorziening langs Keulweg tot grensovergang, Beesel	veiliger, sneller en makkelijker fietsen	RMO Midden Limburg	4	Reserve
1.48	Utiliteir	Fietspad langs N271, 400m in gem. Echt-Susteren	veiliger, sneller en makkelijker fietsen	RMO Midden Limburg	4	Reserve
1.49	Utiliteir	Actualisatie utiliteir fietsroutenetwerk, bestaat uit meerdere onderdelen die vallen onder verschillende actielijnen zoals: - comfort, - snelheidsroutes - verkeersveiligheid	veiliger, sneller en makkelijker fietsen	Provincie Limburg	2	in voorbereiding

Globale projectkosten	Globale projectkosten: reservat. In voorbereiding zijnde project	BOD 2012-2014	Verwachte BOD 2015	Beter Benutten	Fiets(levr)l	Coalitie 2015	2012- Provinciale bijdrage	Externe bijdrage
€	30.000	€	€	€	€	€	30.000	€
	€ 115.140	€ -	€ 59.070	€ -	€ -	€ -		€ 59.070
	€ 101.940	€ -	€ 50.970					€ 50.970
€ 363.666		€ 181.833	€ -					€ 181.833
€ 500.000		€ 250.000	€ -					€ 250.000
€ 75.000		€ 37.500						€ 37.500
€ 100.000		€ 50.000	€ -					€ 50.000
€ 200.000		€ 85.000	€ -					€ 115.000
€ 600.000		€ 160.000	€ -					€ 440.000
€ 2.245.000		€ 600.000	€ -					€ 1.645.000
€ -	€ 150.000	€ -	€ -					€ 150.000
€ 1.400.000		€ 350.000	€ -					€ 1.050.000
€ 650.000		€ 317.500						€ 332.500
	€ 430.000		€ 182.500					€ 247.500
€ -	€ 800.000	€ -	€ -					€ 800.000
€ 2.700.000		€ 123.244	€ -					€ 2.576.756
€ -	€ 1.400.000	€ -	€ 390.871					€ 1.009.129
€ -	€ 300.000	€ -	€ -					€ 300.000
€ -	€ 1.200.000	€ -	€ -					€ 600.000
€ -	€ 3.000.000		€ 1.258.708					€ 1.741.292
€ -	€ 850.000		€ 221.840					€ 628.160
€ -	€ 200.000	€ -	€ -					€ 100.000
€ 1.200.000		€ 250.000	€ -					€ 950.000
€ 115.000		€ 30.000	€ -					€ 85.000
€ 252.000		€ 100.000	€ -					€ 152.000
€ 290.000		€ 100.000	€ -					€ 190.000
€ 911.000		€ 100.000	€ -					€ 811.000
€ 2.000.000		€ 200.000	€ -					€ 1.800.000
€ 1.600.000		€ 250.000	€ -					€ 1.350.000
€ 900.000		€ 150.000	€ -					€ 750.000
€ 100.000		€ 50.000	€ -					€ 50.000
€ -	€ 900.000	€ -	€ 200.000					€ 700.000
€ -	€ 1.280.000	€ -	€ 200.000					€ 1.080.000
€ -	€ 300.000	€ -	€ 100.000					€ 200.000
€ -	€ 1.800.000	€ -	€ 420.000					€ 1.380.000
€ 861.650		€ 300.000						€ 561.650
€ 665.000		€ 200.000						€ 465.000
€ 790.000		€ 100.000						€ 690.000
€ 327.000		€ 100.000						€ 227.000
€ 185.000		€ 80.000						€ 105.000
€ 600.000		€ 80.000						€ 520.000
€ 243.400		€ 100.000						€ 143.400
€ -	€ 100.000		€ -					€ -
€ -	€ 85.000		€ -					€ -
€ -	€ 650.000							€ -
€ -	€ 180.000	€ -	€ 80.000					€ 80.000
€	30.000	€ -	€ -				€ 30.000	€ -

1.50	Utiliteit	Oorzaken fietsgebruik Limburg	veiliger, sneller en makkelijker fietsen	Provincie Limburg	2	In voorbereiding
1.51	Utiliteit	Monitoring fietsgebruik Limburg	veiliger, sneller en makkelijker fietsen	Provincie Limburg	2	In voorbereiding
		Oplossen knelpunten onderliggend wegennet bij aanleg BPL	veiliger, sneller en makkelijker fietsen	Provincie Limburg	2	In voorbereiding
1.52	Utiliteit					
1.53	Utiliteit	Beheer en onderhoud provinciaal fietsroutenetwerk	veiliger, sneller en makkelijker fietsen	Provincie Limburg	3	2012-2014
1.54	Utiliteit	Verbeteren fietspaden provinciaal fietsroutenetwerk	veiliger, sneller en makkelijker fietsen	Provincie Limburg	4	2012-2014
2.1	Snel fietsroutes	Greenport Bkeweg	veiliger, sneller en makkelijker fietsen	Gemeente Venlo	2	2012-2014
2.2	Snel fietsroutes	Cuijk-Mook-Nijmegen	veiliger, sneller en makkelijker fietsen	Stadsregio Arnhem Nijmegen	2	In voorbereiding
2.3	Snel fietsroutes	Aken-Heerlen-Kerkrade	veiliger, sneller en makkelijker fietsen	Stadsregio Aken	2	In voorbereiding
2.4	Snel fietsroutes	Plan van Aanpak 'prioritaire realisatie snel fietsroutes (actualisatie utiliteit fietsroutenetwerk)	veiliger, sneller en makkelijker fietsen	Provincie Limburg	2	In voorbereiding
2.5	Snel fietsroutes	Snel fietsroute Maastricht-Sittard	veiliger, sneller en makkelijker fietsen	Maastricht Bereikbaar	2	In voorbereiding
2.6	Snel fietsroutes	Cuijk-Mook-Nijmegen, Mook en Middelaar	veiliger, sneller en makkelijker fietsen	RMO Noord-Limburg	2	2012-2014
3.1	Recr. fietsroutenetwerk	Ontwikkeling en beheer recreatief netwerk	veiliger, makkelijker en leuker fietsen	Diverse gemeenten	4	In voorbereiding
3.2	Recr. fietsroutenetwerk	Verbeteren aansluiting fietsnetwerk naar Kreis Viersen: Kreis Viersen moet over op fietsknooppunten-systeem	veiliger, makkelijker en leuker fietsen	Wegbeheerders (Provincie, gemeenten)	4	In voorbereiding
3.3	Recr. fietsroutenetwerk	Eenheid, uniformiteit recreatief fietsroutenetwerk. Duidelijkheid voor consument, kostenbesparing beheer en onderhoud	veiliger, makkelijker en leuker fietsen	Wegbeheerders (Provincie, gemeenten)	4	In voorbereiding
3.4	Recr. fietsroutenetwerk	Tegengaan conflicterende routes. Minder ongelukken, geen mountainbikers op wandelpad e.d.	veiliger, makkelijker en leuker fietsen	Wegbeheerders (Provincie, gemeenten)	4	In voorbereiding
3.5	Recr. fietsroutenetwerk	Toegankelijk houden en maken van natuurgebieden. Recreatieve fietsers laten genieten van al het moois wat we te bieden hebben.	veiliger, makkelijker en leuker fietsen	Wegbeheerders (Provincie, gemeenten)	4	In voorbereiding
3.6	Recr. fietsroutenetwerk	Onderhoud en uitbreiding bebording. Routenetwerk op peil houden.	veiliger, makkelijker en leuker fietsen	Routebureaus	4	In voorbereiding
3.7	Recr. fietsroutenetwerk	Fietsroute langs de Maas	veiliger, makkelijker en leuker fietsen	Provincie Limburg	2	In voorbereiding
3.8	Recr. fietsroutenetwerk	Mergelindroute Valkj. Fietsen, Bieden-Margraten	veiliger, makkelijker en leuker fietsen	RMO Maastricht Heuvelland	4	Reserve
4.1	Comfort	Verbeteren rustplekken langs recreatief fietsnetwerk	makkelijker en leuker fietsen	Wegbeheerders (Provincie, g)	4	In voorbereiding
4.2	Comfort	Toeristische Overstappunten ontwikkelen	makkelijker en leuker fietsen	Wegbeheerders (Provincie, gemeenten)	4	In voorbereiding
5.1	Verkeersveiligheid	Verbetering fietsveiligheid: Ambyerweg / rotonde Witte Hoek Meerssen	veilig fietsen	RMO Maastricht Heuvelland	2	2012-2014
5.2	Verkeersveiligheid	Aanleg rode fietsstroken Groenestraat (Bubeko)	veilig fietsen	RMO Maastricht Heuvelland	4	2012-2014
5.3	Verkeersveiligheid	Aanleg rode fietsstroken Reymersdolderdorpstraat	veilig fietsen	RMO Maastricht Heuvelland	4	2012-2014
5.4	Verkeersveiligheid	Aanleg rode fietsstroken M. Dr. Froweinweg (bubeko)	veilig fietsen	RMO Maastricht Heuvelland	4	2012-2014
7.1	Educatie en voorlichting	Regionale gedragsbeïnvloeding fiets	veilig fietsen	RMO Maastricht Heuvelland	2	2012-2014
5.5	Verkeersveiligheid	Vrijgange fietspaden Epen-Michelen, Gulpen-Wittem	veilig fietsen	RMO Maastricht Heuvelland	3	2012-2014
7.2	Educatie en voorlichting	Regionale gedragsbeïnvloeding fiets	veilig fietsen	RMO Noord-Limburg	2	2012-2014
7.3	Educatie en voorlichting	Regionale gedragsbeïnvloeding fiets	veilig fietsen	RMO Noord-Limburg		Reserve
5.6	Verkeersveiligheid	Kalkenkerkerweg, Venlo	veilig fietsen	RMO Noord-Limburg	4	Reserve
	Verkeersveiligheid	Costrum - Herinrichting Mgr. Hansenstraat, duurzaam veilig, fietsroute en OV-route, Venlo	veilig fietsen	RMO Noord-Limburg	4	2012-2014
5.7						
5.8	Verkeersveiligheid	In 2009-2010 aansluiting Weverstraat gewijzigd; in 2011 kleinschalige aanpassingen uitgevoerd; rotonde blijft een (subjectief) knelpunt; aanpassingen fietsvoorzieningen gewenst: aanleg fietspad zuidzijde Brabantweg en Maasbrug	veilig fietsen	RMO Noord-Limburg	4	Reserve
5.9	Verkeersveiligheid	Verbeteren verkeersveiligheid: onderw. (boulevard Valkenburgerweg incl. fietstunnel (Arcus, Sintermeerten, OÜ), Heerlen	veilig fietsen	RMO Parkstad Limburg	2	Reserve
5.10	Verkeersveiligheid	Aanpassingen bij de Markt-Beesel t.b.v. veiligere schoolroute. Valkenburgerweg, verleggen fietspaden (vergroten afstand tot woningen), kongress Heerlenweg, Voerendaal	veilig fietsen	RMO Midden Limburg	4	2012-2014
4.3	Comfort		veilig fietsen	RMO Parkstad Limburg	3	2012-2014
5.11	Verkeersveiligheid	Fietsroute Baakbrugweg	veilig fietsen	RMO Parkstad Limburg	4	2012-2014
5.12	Verkeersveiligheid	Fietsroute Wijnrecht	veilig fietsen	RMO Parkstad Limburg	4	2012-2014
5.13	Verkeersveiligheid	Fietsroute Kloosterlindenweg	veilig fietsen	RMO Parkstad Limburg	4	2012-2014
5.14	Verkeersveiligheid	Fietsroute Groeneweg	veilig fietsen	RMO Parkstad Limburg	4	Reserve
5.15	Verkeersveiligheid	Fietsroutes holo wagen bulengebied, Onderbanken	veilig fietsen	RMO Parkstad Limburg	4	Reserve
5.16	Verkeersveiligheid	Fietspad Sustensekerweg	veilig fietsen	RMO Parkstad Limburg	4	Reserve
7.4	Educatie en voorlichting	Regionale gedragsbeïnvloeding fiets	veilig fietsen	RMO Parkstad Limburg	2	2012-2014
7.5	Educatie en voorlichting	Regionale gedragsbeïnvloeding fiets	veilig fietsen	RMO Parkstad Limburg	3	Reserve
5.17	Verkeersveiligheid	Odasingel-Sittard, Sittard-Geleen	veilig fietsen	RMO Sittard-Geleen	4	2012-2014
5.18	Verkeersveiligheid	Kennedysingel-Sittard, Sittard-Geleen	veilig fietsen	RMO Sittard-Geleen	4	2012-2014
5.19	Verkeersveiligheid	De Landgraaf-fase 2, Sittard-Geleen	veilig fietsen	RMO Sittard-Geleen	4	2012-2014
5.20	Verkeersveiligheid	Hofweg/ Kerkweg tussen Schinnen en Putt, Schinnen	veilig fietsen	RMO Sittard-Geleen	4	Reserve
5.21	Verkeersveiligheid	Beijkenweg / In Den Moel-Oirsbeek, Schinnen	veilig fietsen	RMO Sittard-Geleen	4	2012-2014
5.22	Verkeersveiligheid	Aanpassing rotonde Stadhouderslaan/ Moutsweg, Vergroten straat en aanpassing fietsoversteken, Stein	veilig fietsen	RMO Sittard-Geleen	4	Reserve
		Herinrichting omgeving NS station Beek-Elbloo aantal plaatsen, veiligere inrichting t.b.v. fietsers, aanleg fietsaanstelingen aan Steinsse zijde en toegang naar het perron, zodat fietsers niet meer de spoorweg hoeven over te steken, Stein	veilig fietsen	RMO Sittard-Geleen	4	Reserve
5.23	Verkeersveiligheid					
5.24	Verkeersveiligheid	Brug over het Julianakanaal Berg aan de Maas, Stein	veilig fietsen	RMO Sittard-Geleen	4	2012-2014
7.6	Educatie en voorlichting	Regionale gedragsbeïnvloeding fiets	veilig fietsen	RMO Sittard-Geleen	2	2012-2014
7.7	Educatie en voorlichting	Regionale gedragsbeïnvloeding fiets	veilig fietsen	RMO Midden Limburg	2	2012-2014

€	30.000	€	-	€	30.000	€	-
€	2.265.000	€	-	€	2.265.000	€	-
€	600.000	€	-	€	600.000	€	-
€	300.000	€	-	€	300.000	€	-
€	5.560.000	€	600.000	€	1.353.200	€	3.006.800
€	14.600.000	€	-	€	1.800.000	€	9.500.000
€	-	€	-	€	-	€	-
€	-	€	-	€	-	€	-
€	3.000.000	€	-	€	1.365.000	€	1.635.000
€	400.000	€	200.000	€	-	€	200.000
€	-	€	-	€	-	€	-
€	-	€	-	€	-	€	-
€	-	€	-	€	-	€	-
€	-	€	-	€	-	€	-
€	-	€	-	€	-	€	-
€	-	€	-	€	-	€	-
€	-	€	-	€	-	€	-
€	910.500	€	305.250	€	-	€	305.250
€	-	€	-	€	-	€	-
€	-	€	-	€	-	€	-
€	45.500	€	22.750	€	-	€	22.750
€	75.000	€	37.500	€	-	€	37.500
€	170.000	€	85.000	€	-	€	85.000
€	193.866	€	96.833	€	-	€	96.833
€	50.000	€	25.000	€	-	€	25.000
€	260.500	€	130.250	€	-	€	130.250
€	60.000	€	30.000	€	-	€	30.000
€	-	€	60.000	€	30.000	€	30.000
€	-	€	1.000.000	€	-	€	1.000.000
€	450.000	€	225.000	€	-	€	225.000
€	-	€	175.000	€	60.000	€	115.000
€	-	€	2.000.000	€	914.441	€	1.085.559
€	40.000	€	20.000	€	-	€	20.000
€	300.000	€	125.013	€	-	€	174.987
€	30.000	€	15.000	€	-	€	15.000
€	10.000	€	5.000	€	-	€	5.000
€	50.000	€	25.000	€	-	€	25.000
€	-	€	800.000	€	-	€	800.000
€	-	€	80.000	€	-	€	80.000
€	-	€	400.000	€	-	€	400.000
€	40.000	€	20.000	€	-	€	20.000
€	-	€	40.000	€	20.000	€	20.000
€	350.000	€	82.864	€	-	€	267.136
€	350.000	€	82.864	€	-	€	267.136
€	200.000	€	47.351	€	-	€	152.649
€	-	€	140.000	€	33.145	€	106.855
€	80.000	€	18.940	€	-	€	61.060
€	-	€	80.000	€	23.716	€	56.284
€	1.500.000	€	444.679	€	-	€	1.055.321
€	1.000.000	€	236.753	€	-	€	763.247
€	41.270	€	20.635	€	-	€	20.635
€	50.000	€	25.000	€	-	€	25.000

5.25	Verkeersveiligheid	Verbeterde oversteken provinciale wegen op recreatief veilig fietsen netwerk. Minder onveilige situaties voor recreatieve fietser.	Wegbeheerders (Provincie, g	4	In voorbereiding	
5.26	Verkeersveiligheid	Ombudsfunctie. In overleg met betrokken partijen afhandelen veilig fietsen van diverse kachten bijv. infrastructureel en gedrag.	ROVL	4	2012-2014	
5.27	Verkeersveiligheid	Jaar van de jonge bestuurder (nadruk op brommers en veilig fietsen automobilisten, fietser wordt voorgezet vanuit jaar van de fiets 2013)	ROVL	4	2012-2014	
5.28	Verkeersveiligheid	Jaar van de senior. Genereren van aandacht en bewustzijn veilig fietsen voor de veiligheid van senioren in het verkeer en vergroten van veiligheid in de geest van "maak van de nul een punt".	ROVL	4	2015	
6.1	Ketenmobiliteit	Afstemming netwerken (m.b.t. VVM) onderdeel actualisatie makkelijker en slimmer fietsen utiliteir fietsroutenetwerk)	Provincie Limburg	2	In voorbereiding	
6.2	Ketenmobiliteit	OV-overstappunten: locaties/ faciliteiten fiets (m.b.t. OV)	Provincie Limburg	2	In voorbereiding	
6.3	Ketenmobiliteit	Fietsenstalling Stationsplein Maastricht fase 3	makkelijker en slimmer fietsen	RMO Maastricht Heuvelland	4	Reserve
6.4	Ketenmobiliteit	Fietsenstalling Stationsplein Maastricht fase 1 en 2	makkelijker en slimmer fietsen	RMO Maastricht Heuvelland	4	2012-2014
6.5	Ketenmobiliteit	Fietsstalling bushalte Geulle, Meerssen	makkelijker en slimmer fietsen	RMO Maastricht Heuvelland	4	2012-2014
6.6	Ketenmobiliteit	Fietsstalling bushalte Ulestraten, Meerssen	makkelijker en slimmer fietsen	RMO Maastricht Heuvelland	4	2012-2014
6.7	Ketenmobiliteit	Fietsstallingen completeren aanbod fietsstalling Station en omgeving, Maastricht	makkelijker en slimmer fietsen	RMO Maastricht Heuvelland	4	2012-2014
6.8	Ketenmobiliteit	Fietsplan: uitbreiding fietsstallingen	makkelijker en slimmer fietsen	RMO Maastricht Heuvelland	4	2012-2014
6.9	Ketenmobiliteit	Aanleg fietsenstalling Maankwaarder, Heerlen	makkelijker en slimmer fietsen	RMO Parkstad Limburg	4	Reserve
7.6	Educatie en voorlichting	Educatie fietsveiligheid	veilig, leuker en slimmer fietsen	ROVL	2	In voorbereiding
7.9	Educatie en voorlichting	Gedrag (houding/bewustwording) fietsveiligheid	veilig, leuker en slimmer fietsen	ROVL	2	In voorbereiding
7.10	Educatie en voorlichting	Limburgs Verkeersveiligheidslabel Structurele verkeerseducatie op het basisonderwijs	veilig, leuker en slimmer fietsen	ROVL	2	2012-2014
7.11	Educatie en voorlichting	Totally Traffic: structurele verkeerseducatie op het veilig, leuker en slimmer fietsen voortgezet onderwijs	ROVL	2	2012-2014	
7.12	Educatie en voorlichting	Limburgse campagnekalender, voorlichting en acties op veilig, leuker en slimmer fietsen diverse thema's waaronder o.a. snelheid, alcohol, afleiding, fietsverlichting	ROVL	2	2012-2014	
8.1	Innovatie, promotie en marketing	Innovatieve fietsmaatregelen belonen/ stimuleren	slimmer fietsen	Provincie Limburg	2	In voorbereiding
8.2	Innovatie, promotie en marketing	Stimuleren fietsgebruik: marketing en promotie (MP)	slimmer fietsen	Provincie Limburg	2	In voorbereiding
8.3	Innovatie, promotie en marketing	Ontwikkelen routeplanner (fietsen, wandelen etc), fietsen in Limburg toegankelijk maken.	slimmer fietsen	Routebureaus	4	In voorbereiding
8.4	Innovatie, promotie en marketing	Fietsstimulering binnen MB	slimmer fietsen	Maastricht Bereikbaar	2	2012-2014
8.5	Innovatie, promotie en marketing	4 leerpunten elektrische fiets stations (Hopel, Eygelshoven, Merck, Chevremont, Centrum)	slimmer fietsen	RMO Parkstad Limburg	4	2012-2014
8.6	Innovatie, promotie en marketing	Stimuleren E-bike	slimmer fietsen	Provincie Limburg	2	2012-2014
Totaal:					2012-2014	

€	-	€	-	€	-	€	-
€	5.000	€	-	€	-	€	5.000
€	220.000	€	-	€	-	€	220.000
€	-	€	-	€	-	€	-
€	-	€	-	€	-	€	-
€	-	€	-	€	-	€	-
€	11.918.500	€	1.081.500	€	540.750	€	540.750
€	10.000	€	5.000	€	-	€	10.255.250
€	10.000	€	5.000	€	-	€	5.000
€	200.000	€	100.000	€	-	€	100.000
€	100.000	€	50.000	€	-	€	50.000
€	-	€	1.000.000	€	-	€	500.000
€	-	€	-	€	-	€	-
€	425.000	€	-	€	-	€	425.000
€	120.000	€	-	€	-	€	120.000
€	50.000	€	-	€	-	€	50.000
€	-	€	-	€	-	€	-
€	-	€	-	€	-	€	-
€	-	€	-	€	-	€	-
€	400.000	€	-	€	-	€	400.000
€	50.000	€	25.000	€	-	€	25.000
€	100.000	€	-	€	-	€	100.000
€	44.218.152	€	42.720.080	€	8.350.080	€	5.535.940
€	1.765.000	€	1.353.200	€	6.000.000	€	1.390.000
€	-	€	-	€	-	€	57.206.012

Bijlage 3 Overzicht van set indicatoren voor monitoring en evaluatie Fietsbeleid

Hoofdeffect	Output (resultaten)/ outcome (effecten)	Indicator
Actielijn 1. Utilitair fietsroutenetwerk		
Veiliger:	1. Output: In 2022 dient 25% van de ontbrekende fietsschakels in het utilitaire fietsroutenetwerk te zijn gerealiseerd, waar mogelijk door middel van regionale en grensoverschrijdende samenwerking. Zie ook de eisen aan het utilitaire fietsroutenetwerk zoals genoemd in paragraaf 4.1 Utilitair fietsroutenetwerk van het Provinciaal Beleidsplan Fiets. Outcome: In 2022 dienen 40% minder fietsongevallen waaronder 30% minder fietsdoden. 2. Output: Dit door het stimuleren van projecten die gericht zijn op: - kleine, infrastructurele aanpassingen bij verkeersonveilige locaties (onder andere innovatieve markering en verlichting) - de aanpak van complexe oversteeklocaties/ kruispunten - verbetering gladheidbestrijding - ontvlechting van fietsverkeer met gemotoriseerd verkeer Outcome: In 2022 dient het gevoel van sociale veiligheid op het utilitaire fietsroutenetwerk minimaal "ruim voldoende" te scoren. 3. Output: Dit door een uit te voeren fietsersonderzoek. Outcome: In 2022 dient het fietsverkeer gestegen te zijn met 30%. 4. Output: Dit door projecten te stimuleren en te ondersteunen die gericht zijn op het stimuleren van het fietsverkeer door forensen en scholieren, waarbij de nadruk wordt gelegd op: - vriendelijke hoofd fietsinfrastructuur - stimuleren e-bike gebruik - en verbetering gladheidbestrijding op het utilitair fietswegennet.	Output: - Ontbrekende fietsschakels in het utilitaire fietswegennet (inventarisatie locaties en in km) - Verbeterde utilitaire fietsinfrastructuur (inventarisatie locaties en in km) - Aantal projecten stimulering gebruik e-bike - Aantal projecten stimulering algemeen fietsgebruik - Realisatie onderzoek sociale veiligheid fietsroutenetwerk Outcome: - Aantal fietsdoden - Aantal fietsgewonden - Beleving sociale veiligheid - Aantal fietsers en fietsaandeel t.o.v. overige vervoersmodaliteiten.
Sneller:	5. Output: zie output nr. 8 Outcome: In 2022 dienen de reistijdverhoudingen fiets/ auto en fiets/ OV verbeterd te zijn met 25%.	Output: zie output 8 Outcome: Reistijdverhouding fiets/ auto en fiets/ OV
Makkelijker:	Outcome: In 2022 dient 60% van de fietsers het gebruik van het utilitaire fietsroutenetwerk als makkelijk te ervaren. 6. Output: Dit door bij fiets infrastructurele projecten te focussen op: - Comfortabelere bochten (innovatieve markering en verlichting waar nodig) - Asphalt en/ of beton als verharding - Voorrang voor fietsers bij kruispunten - Het ontvlechten met gemotoriseerd verkeer	Outcome: - Fietsbeleving door fietsers - Aandeel fiets woon-werk verkeer Output: Aantal projecten verbeterde fietsinfra

	- Zo min mogelijk hellingen boven 4% - Fietsvoorzieningen op strategische locaties - Verbetering bewegwijzering - Betrouwbare App Fietsrouteplanner - Zo min mogelijk obstakels. Zie ook de comfortverhogende maatregelen zoals genoemd in paragraaf 4.1 Utilitair fietsroutenetwerk van het Provinciaal beleidsplan Fiets. Outcome: In 2022 dient het fietsgebruik voor woon-werk verkeer gestegen te zijn met 20%.	
Actielijn 2. Snelfietsroutes (SFR's)		
Veiliger:	Outcome: In 2022 willen wij op provinciaal niveau zorgen voor 40% minder fietsongevallen waaronder 30% minder fietsdoden. 7. Output: Dit door bij projecten die gericht zijn op het realiseren van snelfietsroutes te focussen op: - Ontvlechting met gemotoriseerd verkeer - Fietsvriendelijke oversteekmogelijkheden - Voorrang voor fietsers waar mogelijk - Verbetering gladheidbestrijding - Het voorkomen van complexe oversteeklocaties - Betrouwbare App Fietsrouteplanner - Innovatieve Markering en Verlichting op de snelfietsroutes waar mogelijk door middel van grensoverschrijdende samenwerking (provincies, België en Duitsland). Outcome: In 2022 dient het gevoel van sociale veiligheid op het recreatieve fietsroutenetwerk minimaal "ruim voldoende" te scoren. 8. Output: Via een uit te voeren fietsersonderzoek.	Outcome: - Aantal fietsdoden - Aantal fietsgewonden - Beleving sociale veiligheid Output: - Aantal gerealiseerde SFR's - Aantal gerealiseerde km's SFR's - Realisatie onderzoek sociale veiligheid fietsroutenetwerk
Sneller:	Outcome: In 2022 dienen de reistijdverhoudingen fiets/ auto en fiets/ OV verbeterd te zijn met 35%.	Output: Zie hierboven Outcome: - Reistijdverhouding fiets/ auto - Reistijdverhouding fiets/ OV
Makkelijker:	Outcome: In 2022 dient 60% van de fietsers het gebruik van de snelfietsroutes als makkelijk te ervaren. 9. Output: Dit door bij snelfietsroute projecten te focussen op: - Comfortabelere bochten (innovatieve markering en verlichting waar nodig) - Asfalt en/ of beton als verharding - Voorrang voor fietsers bij kruispunten - Het ontvlechten met gemotoriseerd verkeer - Zo min mogelijk hellingen boven 4% - Fietsvoorzieningen op strategische locaties - Verbetering bewegwijzering - Zo min mogelijk obstakels	Output: Zie hierboven. Outcome: Fietsbeleving door fietsers

Actielijn 3. Recreatief fietsroutenetwerk (RFN)		
Veiliger:	Outcome: In 2022 40% minder fietsongevallen waaronder 30% minder fietsdoden. 10. Output: Dit door projecten die gericht zijn op (het uitbreiden/ optimaliseren van) het recreatieve fietsroutenetwerk te focussen op: - fietsvriendelijke oversteekmogelijkheden - voorrang voor fietsers waar mogelijk - het voorkomen van onveilige oversteeklocaties waar mogelijk door middel van samenwerking met de wegbeheerders. Beheer en onderhoud van het recreatieve fietsroutenetwerk dient te allen tijde geborgd te worden door de verantwoordelijke partijen. Outcome: In 2022 dient het gevoel van sociale veiligheid op het recreatieve fietsroutenetwerk minimaal "voldoende" te scoren. 11. Output: Via een uit te voeren fietsersonderzoek. Outcome: In 2022 dienen er 50% minder klachten over de veiligheid bij wielerevenementen van overige verkeersdeelnemers te zijn.	Output: - Gerealiseerde projecten RFN - Gerealiseerde km's RFN - Realisatie onderzoek sociale veiligheid fietsroutenetwerk Outcome: - Beleving sociale veiligheid - Aantal klachten veiligheid n.a.v. wielerevenementen - Aantal fietsdoden - Aantal fietsgewonden
Makkelijker:	Outcome: In 2022 dient 40% van de fietsers het gebruik van het recreatieve fietsroutenetwerk als makkelijk te ervaren. 12. Output: Dit door projecten die gericht zijn op het recreatieve fietsroutenetwerk te focussen op: - fietsvoorzieningen op strategische locaties - Optimalisatie knooppuntenbewegwijzering. Outcome: In 2022 dienen er 50% minder klachten van overige verkeersdeelnemers over de toegankelijkheid van lokale attractiepunten bij wielerevenementen te zijn. 13. Output: Uiterlijk 2022 dient het knooppuntensysteem dusdanig te zijn opgezet dat deze voor iedereen toegankelijk is, duidelijk is en breed geaccepteerd. 14. Output: Projecten die zich richten op de combinatie recreatie, sport en parkeermogelijkheden dienen gestimuleerd te worden. 15. Output: Projecten en initiatieven die zich richten op de afstemming tussen wiel-, wandel- en mountainbikeroutes (optimaliseren recreatief fietsroutenetwerk) dienen gestimuleerd en ondersteund te worden.	Output: - Afdoende kwaliteit knooppunten-systeem - Afstemming recreatieve routes gestimuleerd/ ondersteund Outcome: - Fietsbeleving door recreatieve fietsers - Aantal klachten toegankelijkheid n.a.v. wielerevenementen - Tevredenheid over knooppuntensysteem - Tevredenheid van sporters die gebruik maken van het recreatief fietsnet.
Leuker:	16. Output: Projecten en initiatieven die gericht zijn op een meer groen recreatief fietsnetwerk dienen gestimuleerd te worden.	Output: Aantal gestimuleerde projecten groen recreatief fietsnetwerk Outcome: Fietsbeleving door recreatieve fietsers

Actielijn 4. Fietscomfort		
Makkelijker:	Outcome: In 2022 dient 40% van de woon-werk en winkellende fietsers het fietscomfort op het utilitaire fietsrouten netwerk als voldoende te beoordelen. 17. Output: Dit door bij projecten op het utilitaire fietsrouten netwerk te focussen op comfortverhogende maatregelen: - Asfalt of beton van de fietspaden - Verbetering doorstroming/ prioritering kruispunten - Fietsfaciliteiten zoals stallingen, oplaadpunten en schuilgelegenheden - Verbetering bewegwijzering - Slimme verlichting op fietspaden Zie ook de comfort verhogende fietsmaatregelen zoals genoemd in paragraaf 4.1 Utilitair fietsrouten netwerk van het Provinciaal beleidsplan Fiets.	Output: Aantal projecten verbeterde utilitaire fietsinfra Outcome: Fietsbeleving woon-werk en winkellende fietsers
Leuker:	Outcome: In 2022 dient 40% van de woon-werk en winkellende fietsers het fietscomfort op het utilitaire fietsrouten netwerk als voldoende leuk te beoordelen. 18. Output: Dit door bij projecten op het utilitaire fietsrouten netwerk te focussen op maatregelen die het fietsen leuker maken: - Bewegwijzering naar TOP's (toeristische overstap plaatsen) en POI's (Points of Interest) - Fietsvoorzieningen (stallingen, oplaadpunten, schuilgelegenheden) op strategische plekken.	Output: Aantal projecten verbeterde utilitaire fietsinfra Outcome: Fietsbeleving woon-werk en winkellende fietsers
Actielijn 5. Verkeersveiligheid		
Veiliger:	Zie de actielijnen Utilitair fietsrouten netwerk, Snelfietsroutes, Recreatief fietsrouten netwerk en Educatie en Voorlichting.	Output/ Outcome: Idem
Actielijn 6. Ketenmobiliteit		
Makkelijker:	Outcome: In 2022 dient het gebruik van de fiets binnen de ketenmobiliteit met 20% gestegen te zijn ten laste van het autoverkeer. 19. Output: Dit door fietsprojecten die gericht zijn op ketenmobiliteit te stimuleren en te ondersteunen en daarbij de nadruk te leggen op: - Afstemming met overstappunten - Goede informatievoorzieningen - (Uitbreiding van bestaande) Fietsparkeervoorzieningen op strategische locaties (bij OV-knooppunten als ook bij parkeerfaciliteiten voor auto's) - Fietsleenconcepten bij strategische overstappunten	Output - Aantal gerealiseerde fysieke projecten ketenmobiliteit - Aantal gerealiseerde niet-fysieke projecten ketenmobiliteit Outcome: Aandeel fietsgebruik
Slimmer:	Outcome: In 2022 dient het gebruik van de fiets binnen de ketenmobiliteit met 20% gestegen te zijn. 20. Output: Dit door bij fietsprojecten die gericht zijn op ketenmobiliteit te stimuleren en te ondersteunen en daarbij de nadruk te leggen op:	Output - Aantal gerealiseerde fysieke projecten ketenmobiliteit - Aantal gerealiseerde

	- Creëren van strategische overstappunten en fietsvoorzieningen waar deze nog niet voorhanden zijn - Goede informatievoorzieningen	niet-fysieke projecten ketenmobiliteit Outcome: - Aandeel fietsgebruik
Actielijn 7. Educatie en voorlichting		
Veiliger:	Outcome: In 2022 dient het aantal fietsongevallen door jonge en oudere fietsers gedaald te zijn met 40%. 21. Output: Dit door projecten en initiatieven op het gebied van fietsveiligheid voor deze kwetsbare doelgroepen te stimuleren en te ondersteunen en daarbij de nadruk te leggen op: - E-bike voorlichting voor ouderen (bijv. voorlichtingscampagnes in wijkcentra). - Verkeersveiligheidsonderwijs gericht op fietsgebruik door en voor jongeren (bijv. door middel van interactieve cursussen op scholen). - Voorlichting aan ouders van jonge kinderen over het belang van (veilig) fietsen naar school, want het stimuleren van het fietsgebruik door scholieren begint bij de ouders.	Output: - Aantal via VV-heid gerealiseerde voorlichtingsprojecten fietsveiligheid - Aantal via VV-heid gerealiseerde educatieve projecten (via VVL en TT) Outcome: - Aantal jonge/ oudere fietsgewonden - Aantal jonge/ oudere fietsdoden
Slimmer:	22. Output: Efficiënt en effectief gebruik van de fiets stimuleren door bij educatie en voorlichting de nadruk te leggen op slimmer fietsen door middelen van instrumenten zoals: - bikesharing of park & bike - techniek en informatietechnologie zoals apps	Output Aantal gerealiseerde fietspromotie projecten Outcome: 'Slimme' fietsbeleving door de fietsers
Leuker:	23. Output: In 2022 aandacht besteden aan de doelgroepen scholieren en woon-werk om te laten zien hoe fietsen leuk kan zijn. Voorbeelden zoals fietsroutes, fietsparkeren, fietscommunicatie en innovatie. Een structurele promotiecampagne maakt integraal onderdeel uit van het fietsbeleid.	Output: Aantal gerealiseerde fietspromotie projecten
Actielijn 8. Innovatie, promotie en marketing		
Slimmer:	24. Output: Het stimuleren en ondersteunen van innovatieve fietsconcepten die het mogelijk maken om slim te fietsen, zoals: - bikesharing of park & bike - techniek en informatietechnologie zoals apps maar ook: - (financiële en organisatorische) prikkels om mensen te stimuleren om de fiets meer te gebruiken - het promoten van de e-bike als een goed alternatief voor de auto door de ontwikkelingen op E-bike gebied - als ook het promoten van de fiets in het algemeen	Output: Aantal gerealiseerde innovatieve fietsconcepten Outcome: 'Vernieuwende' fietsbeleving door de fietsers



2014/73157

18-12-2014

GRIF

6-3-2015

Provinciale Staten

Provincie Limburg	PS
DOCnr.	
Ingek.	18 DEC. 2014
CASnr.	
ID.	

Cluster WL
Faxnummer (043) 361 80 99
Ons kenmerk 2014/71211
Bijlage(n) 1

Behandeld Adriaanse-Kraaij R.A.
Doorkiesnummer (043) 389 89 83
Uw kenmerk
Maastricht 16 december 2014

Onderwerp

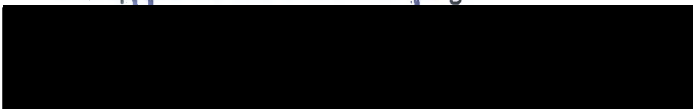
VERZONDEN 18 DEC. 2014

Transitiefonds Limburgse Woningmarkt – wijziging in kadernota

Geachte Staten,

Hierbij bieden wij het statenvoorstel aan met betrekking tot het Transitiefonds Limburgse Woningmarkt – wijziging in kadernota.


 Gedeputeerde Staten van Limburg


 voorzitter


 secretaris

2014/17786

Bezoekadres:
 Limburglaan 10
 NL-6229 GA Maastricht

Postbus 5700
 NL-6202 MA Maastricht
 postbus@prvlimburg.nl

Tel + 31 43 389 99 99
 Fax + 31 43 361 80 99
 www.limburg.nl

IBAN –nummer: Bereikbaar via:
 NL08RABO0132575728 Lijn 1 (richting De Heeg)
 BIC-code: RABONL2U



Statenvoorstel – 1 minuut versie **No: G-14-035**

1 Onderwerp

Transitiefonds Limburgse Woningmarkt – wijziging in kadernota

2 Aanleiding (aankruisen)

- ☐ Uitvoering motie
- ☐ Nakomen toezegging van GS
- ☒ Uitvoering beleid conform programmabegroting
- ☐ Vaste afspraak tussen GS en PS
- ☐ Vervolg op voorstel
- ☐ Nieuw beleid in verband met

3 Bevoegdheid

Het betreft een autonome bevoegdheid van de Provincie

4 Voorstel aan Provinciale Staten

Instemmen met wijziging in kadernota Transitiefonds Limburgse Woningmarkt.

De wijziging behelst het schrappen van de vereiste van een regionale statiegeldregeling om de subsidieregeling Sloop en Onttrekkingen Transitiefonds Limburgse Woningmarkt te activeren.

5 Argumenten

In de praktijk blijken gemeenten terughoudend om een regionale statiegeldregeling vast te stellen. Deze terughoudendheid van gemeenten laat zien dat een statiegeldregeling eigenlijk pas goed gaat werken als de woningmarkt weer in balans is en de gemeenten hun plancapaciteit op orde hebben gebracht, conform de aanpak in de regionale structuurvisies zoals die nu worden opgesteld.

6 Kosten en dekking

N.v.t.



Statenvoorstel

No: G-14-035

1 Onderwerp

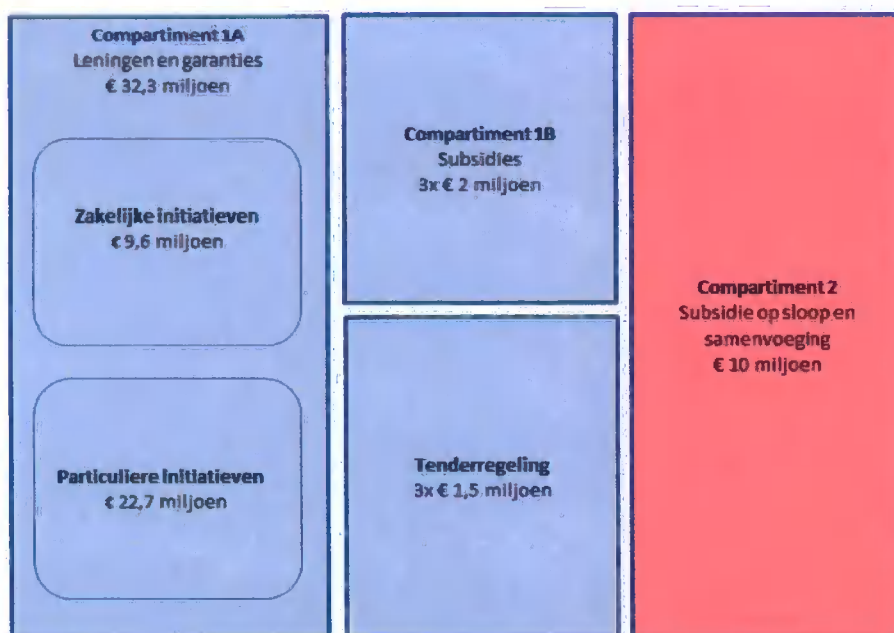
Transitiefonds Limburgse Woningmarkt – wijziging in kadernota

2 Inleiding/aanleiding inclusief beoogd resultaat

Op 7 februari 2014 hebben uw Staten ingestemd met de Kadernota Transitiefonds Limburgse Woningmarkt. U heeft ons college gevraagd het Transitiefonds binnen deze kaders verder uit te werken.

Het Transitiefonds betreft een van de uitwerkingen van het Programma Wonen en Leefbaarheid en richt zich op financiële ondersteuning van initiatieven die een waardevolle en aantoonbare bijdrage leveren aan de transitie van de Limburgse woningmarkt. Het Transitiefonds heeft als doel om middels provinciale middelen vraag en aanbod in de woningmarkt weer dusdanig in balans te krijgen dat de noodzakelijke dynamiek in de markt weer op gang wordt gebracht.

Eén van deze provinciale middelen binnen het Transitiefonds Limburgse Woningmarkt is de subsidieregeling Sloop en Onttrekkingen Limburgse Woningmarkt (compartiment 2)



Met de voorgestelde wijziging in de kadernota beoogt ons college de subsidieregeling Sloop en Onttrekkingen Limburgse Woningmarkt op korte termijn in heel Limburg te activeren. De voorgestelde wijziging houdt in dat de vaststelling van een regionale statiegeldregeling als vereiste voor activering van de subsidieregeling wordt losgelaten, tot een nader te bepalen moment waarop de plancapaciteit op orde is gebracht.

3. Bevoegdheid

Het betreft autonome bevoegdheid van de Provincie

4 Voorstel aan Provinciale Staten

Instemmen met wijziging in kadernota Transitiefonds Limburgse Woningmarkt

5 Toelichting / kernargumenten/onderbouwing

De subsidieregeling 'Sloop en Onttrekkingen Transitie Limburgse Woningmarkt' is nog niet geactiveerd in Limburg. Aan activering is in de kadernota als voorwaarde gesteld dat in de betreffende regio een regionaal vastgestelde 'statiegeldregeling' van kracht is.

Deze regeling houdt in dat voor elke nieuwbouwwoning, waar geen sloopwoning tegenover staat, een storting van ten minste € 10.000 ten behoeve van sloop elders plaatsvindt. Deze storting zal door de regio dan weer in gezet moeten worden om sloop of herstructurering op een andere locatie te stimuleren. Het gaat hierbij alleen om nieuwe 'zachte' plannen, in tegenstelling tot 'harde' plannen waar al eerder een woonbestemming aan was gegeven.

De achtergrond van de statiegeldregeling, zoals die in de kadernota is verwoord, ligt in het gegeven dat op het moment dat een woning wordt gebouwd, dit in de huidige Limburgse markt een probleem, namelijk leegstand, elders of op een later moment creëert. Als tegenover nieuwbouw geen fysieke sloop staat, wordt het met een 'statiegeldregeling' mogelijk gemaakt voor de gemeente het hiermee gecreëerde probleem elders op te lossen. Op die manier krijgt de sloopregeling een min of meer revoluerend karakter.

In de praktijk blijkt dat de statiegeldregeling zoals hierboven beschreven als een soort verwijderingsbijdrage (zoals bij wasmachines) niet zo werkt als in eerste instantie verwacht:

- Gemeenten zijn terughoudend om een statiegeldregeling aan te nemen, omdat zachte (kwalitatief goede) plannen hiermee op een achterstand komen te staan ten opzichte van harde plannen die kwalitatief niet meer in de programmering passen. Dit bemoeilijkt de uitruil van deze plannen, en daardoor het toepassen van de afwegingssystematiek die in de regionale structuurvisies wordt opgenomen.
- Daarnaast zijn een aantal gemeenten in Zuid-Limburg terughoudend om met een statiegeldregeling een 'sleutel op het slot' van de Woonverordening Zuid-Limburg te bieden. Om die reden is in de GS-vergadering van 14 oktober jl. besloten om de criteria van de subsidieregeling zodanig aan te passen, dat de vereiste van een regionale statiegeldregeling vervalt waar de Verordening Wonen Zuid-Limburg van toepassing. Daarmee is de subsidieregeling in Zuid-Limburg per 1 november 2014 geactiveerd.

De terughoudendheid van gemeenten laat zien dat een statiegeldregeling eigenlijk pas goed gaat werken als de woningmarkt weer in balans is en de gemeenten hun plancapaciteit op orde hebben gebracht, conform de aanpak in de regionale structuurvisies wonen zoals die nu worden opgesteld.

- 6. Afweging van alternatieven en motivering gemaakte keuze**
De praktijk wijst uit dat het op dit moment te vroeg is om een regionale statiegeldregeling als vereiste te verbinden aan de activering van de subsidieregeling Sloop en Onttrekkingen Transitie Limburgse Woningmarkt.
- 7. Relatie met Programmabegroting – financiële aspecten**
Het Transitiefonds sluit aan bij Programmalijn 2.2. Limburgse woningmarkt van de Programmabegroting en staat direct in relatie tot Programmalijn 3.1. Leefbaarheid. Daarnaast zijn er tevens verbanden met de overige programmalijnen.
- 8. Juridische aspecten – deregulering**
De regio wordt gestimuleerd om een regionale statiegeldregeling vast te stellen. De koppeling hiervan met de subsidieregeling Sloop en Onttrekkingen Transitiefonds Limburgse Woningmarkt wordt voor dit moment echter losgelaten als vereiste om de subsidieregeling te activeren.
- 9. Verbindingslijnen en andere visies**
Het Transitiefonds is aanvullend op reeds bestaand instrumentarium waaronder de Startersregeling, het Limburgs Energiefonds, het Subsidiekader Leefbaarheid en Groen, Subsidiekader stimulering bouw en transitie Limburgse woningmarkt 2013-2015, en de Duurzaamheidsleningen. Bij de verdere uitwerking van het Transitiefonds zal de wisselwerking tussen de verschillende instrumenten centraal staan. Instrumenten dienen elkaar zo veel mogelijk te versterken.
- 10. Verdere planning, procedure en uitvoering**
Ons college werkt aan de operationalisering van het Transitiefonds. Direct na besluitvorming door uw Staten zullen de gewijzigde Nadere Subsidieregels Sloop en Onttrekkingen Transitiefonds Limburgse Woningmarkt worden gepubliceerd in het Provinciaal Blad en zal de subsidieregeling geactiveerd worden in heel Limburg.
- 11. Periodieke informatie**
Wij zullen u tussentijds periodiek over de voortgang informeren.
- 12. Evaluatie**
Het werken met een Transitiefonds en met een statiegeldregeling is nieuw. De daadwerkelijke effecten zijn nog niet geheel te overzien. Daartoe dienen eerste ervaring te worden opgedaan en volgt een evaluatie één jaar na operationalisering.
- 13. Communicatie**
Communicatie is een belangrijk middel om tot de juiste initiatieven te komen. Er is aandacht voor communicatie richting doelgroepen en voor de overall-communicatie. Bekendheid geven aan en onderstrepen van het belang van het fonds staan hierbij centraal.
- 14. Bijlagen ter inzage en/of meegezonden**
Bijlage: Gewijzigd Kader Transitiefonds Limburgse Woningmarkt (meegezonden).



**ONTWERPBESLUIT
PROVINCIALE STATEN
VAN LIMBURG**

No: G-14-035

Onderwerp:

Transitiefonds Limburgse Woningmarkt – wijziging in kadernota

Provinciale Staten van Limburg;

gezien het voorstel van Gedeputeerde Staten van Limburg van 16 december 2014, 2014/71211;

besluiten:

Instemmen met wijziging in kadernota Transitiefonds Limburgse Woningmarkt

Aldus vastgesteld door de Provinciale Staten van Limburg in hun vergadering van

Mevrouw drs. J.J. Braam, griffier

De heer drs. Th.J.F.M. Bovens, voorzitter

GEWIJZIGD

Kader Transitiefonds Limburgse Woningmarkt

De wijziging in dit Kader ten opzichte van het originele versie betreft:

- Op pagina 9 onder hoofdstuk 6.3 Instrumentenstructuur, onder de alinea 'Compartiment 2 – Sloopfonds en statiegeldregeling' zijn de zinnen "Daarnaast wordt de regio gestimuleerd om een regionale statiegeldregeling vast te stellen." "Het is mogelijk dat op een nader te bepalen moment de vaststelling van een regionale statiegeldregeling als vereiste voor subsidie uit compartiment 2 wordt opgenomen. Dit is echter pas wenselijk op het moment waarop de plancapaciteit in de regio's op orde is gebracht, conform de aanpak in de regionale structuurvisies zoals die nu worden opgesteld." toegevoegd. Daarnaast zijn de zinnen "Net als in compartiment 1b dient dit compartiment eerst geactiveerd te worden. Activering is per regio mogelijk en vindt plaats nadat er een bindende (sectorale) structuurvisie (op het vlak van wonen) is vastgesteld door alle in de regio vertegenwoordigde gemeenteraden dan wel stadsregio, zoals die op dit moment in de regio's samen met de Provincie worden uitgewerkt en afgestemd. In deze (sectorale) structuurvisie dienen programmatische afspraken over de kwantitatieve alsook kwalitatieve doelstellingen vastgelegd te zijn." "Daarnaast dient in betreffende regio een statiegeldregeling van kracht te zijn" geschrapt.

Inhoud

1. Kader Transitieaanpak	2.
2. Motie 369 Verordening Wonen Zuid-Limburg	2.
3. Situatie woningmarkt anno 2013/2014	2.
4. De transitieopgave	3.
5. De rol van de Provincie in de transitieopgave	4.
6. Transitiefonds	5.
6.1 Doelstelling	5.
6.2 Financieringsinstrumenten	5.
6.3 Instrumentenstructuur	6.
6.4 Financieringsstructuur en multiplier	8.
6.5 Pilotprojecten	9.

Samenvatting

De visie en strategie voor de aanpak van de transitieopgave voor de Limburgse woningmarkt zijn verwoord in het Coalitieakkoord, Limburgagenda en de door uw Staten vastgestelde Strategisch Kadernota Wonen en Leefbaarheid. Het Transitiefonds betreft een van de uitwerkingen van het Programma Wonen en Leefbaarheid en zal zich, naast een faciliterende rol, met name richten op financiële ondersteuning van initiatieven die een waardevolle en aantoonbare bijdrage leveren aan de transitie van de Limburgse woningmarkt.

Met het Transitiefonds worden provinciale middelen ingezet om vraag en aanbod in de woningmarkt weer dusdanig in balans te krijgen dat de noodzakelijke dynamiek in de markt weer op gang wordt gebracht.

De inzet van middelen gebeurt conform de menukaart in het door Provinciale Staten vastgestelde uitvoeringskader Sturing in Samenwerking. Het Transitiefonds is onderverdeeld in drie compartimenten:

Compartiment 1a:	Borgstelling en leningen t.b.v. kwantitatieve én kwalitatieve transitieopgave
Compartiment 1b:	Subsidies t.b.v. kwantitatieve én kwalitatieve transitieopgave
Compartiment 2:	Sloopfonds (subsidie)

Het Transitiefonds betreft een fonds voor heel Limburg. Het fonds wordt echter pas per regio (Noord, Midden en Zuid) geactiveerd indien de (sub)regio's een sectorale structuurvisie overeengekomen zijn en hebben vastgesteld.

1. Kader Transitieaanpak

Het Transitiefonds betreft een uitwerking van het Coalitieakkoord 2012 -2015 *Limburg haal het beste uit jezelf!*. Met het Transitiefonds "herstructurering" worden middelen ingezet ten behoeve van slimme oplossingen waarbij andere financiers worden "meegetrokken". Flankerend aan herstructureringsopgaven worden mogelijkheden geboden tot nieuwe kleinschalige wijk- en zorgvoorzieningen en leefbaarheid in de wijk.

Verbetering van de kwaliteit van en dynamiek op de woningmarkt is één van de topprioriteiten van de *Limburgagenda* ter voorkoming van een mismatch tussen vraag en aanbod en om de kwaliteit van wonen verder te vergroten.

In de *Strategische Kadernota Wonen en Leefbaarheid* hebben Gedeputeerde Staten de visie op de transitie van de woningmarkt en de woon- en leefomgeving en de strategie van de Provincie voor het bereiken van die transitie vastgelegd. Doelstelling van het beleid is onder andere er voor zorg te dragen dat vraag en aanbod op het vlak van wonen en leven, kwantitatief en kwalitatief op elkaar aansluit zodat de Limburgse woningmarkt naar behoeven functioneert. De netto woningtoevoegingen moeten aansluiten bij de netto vraag. Het type kwaliteit van de woningen moet aansluiten bij de kwaliteitsvraag bestaande uit verschillende aspecten zoals: rato huur-koop, prijscategorie, ligging in woonmilieu, type geschiktheid voor specifieke doelgroepen en nabijheid van voorzieningen. Doelgroepenbeleid en de mens staan hierbij centraal. Het *Programmaplan Limburgse Woningmarkt en Leefbaarheid* betreft een uitwerking van het strategisch kader en is gericht op de uitvoering.

Het *Transitiefonds* richt zich direct op de aanbodzijde van de woningmarkt en beïnvloedt hiermee ook de vraagzijde. Door het transformeren van de aanbodzijde ontstaat een beter vestigingsklimaat waarmee ook andere pijlers van het provinciale beleid, waaronder de economische, versterkt worden.

2. Motie 369 Verordening Wonen Zuid Limburg

Op 21 juni 2013 hebben Provinciale Staten bij de behandeling van de *Verordening Wonen Zuid Limburg* ook de motie 369 aangenomen. In de motie wordt het College van Gedeputeerde Staten opgeroepen een Statenvoorstel inzake de uitwerking van een sloopfonds ter besluitvorming voor te leggen. Tevens hebben Provinciale Staten Gedeputeerde Staten opgeroepen in het Sloopfonds ruimte te maken voor een mogelijk pilotproject waarbij een tender wordt uitgewerkt om te bezien of deze wijze van aanpak een goede is. Het gevraagde sloopfonds is een integraal onderdeel van het Transitiefonds waarmee de transitieopgave breder opgepakt wordt. Na besluitvorming door Provinciale Staten kan het sloopfonds in februari operationeel zijn. In dat opzicht is een pilot niet meer noodzakelijk.

3. Situatie woningmarkt anno 2013/2014

De Limburgse woningmarkt kent een paradox: door de veranderde demografische situatie is of ontstaat er (afhankelijk van de regio) een overschot aan woningen, terwijl er tegelijk een impuls in de vorm van nieuwbouw nodig is om de kwalitatieve opgave te realiseren: de woonconsument van vandaag en morgen binden aan Limburg, ook als die heel andere woonwensen heeft dan de woningvoorraad nu biedt.

Toevoegingen aan de Limburgse woningmarkt moeten niet alleen van de juiste soort zijn (d.w.z. voldoen aan de specifieke lokale woningbehoefte) maar tegelijk (in ieder geval in de regio Zuid-Limburg) gepaard gaan met sloop, zodat de kwantitatieve verhouding in balans blijft c.q. bijgesteld wordt. In plaats van sloop kan ook gekozen worden voor substantiële renovaties, gepaard met duurzaamheidsinvesteringen, die de levensduur van woningen aanzienlijk verlengen. Hiermee onderscheidt Limburg zich van de andere woningmarktgebieden in Nederland, waar nog wel kwantiteit toegevoegd kan worden en er als vanzelf nieuwe kwaliteit ontstaat op een organische manier.

In de huidige Limburgse situatie kan de ontwikkeling van de woningvoorraad de dynamiek in de vraag niet goed bedienen. Dat leidt tot tekorten in specifieke segmenten, vooral daar waar de snel veranderende vraag niet overeenkomt met het bestaande woningaanbod. Dit effect treedt extra scherp naar voren door de economische crisis, maar is feitelijk structureler en hangt samen met:

- het afnemen van de groei van het aantal huishoudens;
- wel doorgroeien van het aantal eenpersoonshuishoudens;
- toenemende vergrijzing in combinatie met toenemende ontgroening van de Limburgse bevolking.

Daarnaast is er in Zuid-Limburg (krimpgebied) een overcapaciteit aan woonruimte, een situatie die, met ongewijzigd beleid, zich op termijn ook in Noord- en Midden-Limburg (anticipeergebieden) kan voordoen. De daarbij optredende leegstand leidt tot leefbaarheidsproblematiek in de wijken.

De demografische ontwikkelingen hebben ook hun doorwerking naar andere sectoren. Zo neemt de leegstand in detailhandel verder toe. Er ontstaat ook steeds meer leegstand in bestaand vastgoed, waaronder panden die tot het historisch dan wel cultureel erfgoed gerekend mogen worden.

De brochure "Limburgse Woningmarkt in Vogelvlucht", die als bijlage bij dit kader is bijgevoegd, bevat een cijfermatig analyse van de situatie op de woningmarkt.

4. De transitieopgave

De belangrijke transitie die de Limburgse woningmarkt door moet maken vergt een solide en doelgerichte begeleiding om ervoor te zorgen dat ontwikkelingen kunnen leiden tot een nieuw evenwicht. Daarvoor is brede en niet-vrijblijvende samenwerking op regionaal niveau (Noord, Midden en Zuid) noodzakelijk. Limburg breed ligt er een transitieopgave die de markt zelf op dit moment onvoldoende oppakt.

De opgave is als volgt:

- Kwantitatieve vermindering (regionaal gedifferentieerd) van de woningvoorraad;
- Realiseren van groei in kwaliteit en diversiteit van het (bestaande) woningaanbod door onder andere rekening te houden met: particuliere voorraad, doelgroepen, innovatie (zowel conceptueel als ook financieel), duurzaamheid en leefbaarheid;
- De (mogelijk tijdelijke) toenemende vraag naar huur- in verhouding tot koopwoningen faciliteren;
- Nieuwe ideeën, constructies en instrumenten te ontwikkelen die de doorstroming op gang brengen.

Om de vereiste kwaliteitsopgave te realiseren is een stevig vervangingstempo van de bestaande voorraad noodzakelijk. Sloop en nieuwbouw worden daarom nadrukkelijk gekoppeld: voor nieuwe toevoegingen aan de woningmarkt is alleen plaats als ze (regionaal gedifferentieerd) ófwel passen in de kwalitatieve opgave ófwel samengaan met sloop van minimaal evenveel woningen uit de bestaande voorraad.

Renovatie van woningen, gekoppeld aan investeringen in het verhogen van duurzaamheid en flexibiliteit, kan de levensduur van woningen aanzienlijk verlengen. Door woningen levensloopbestendig te maken wordt de behoefte aan specifieke zorgwoningen beperkt. Bijzondere aandacht heeft de energiestaat van bestaande woningen.

5. De rol van de Provincie in de transitieopgave

De Provincie stelt een optimaal vestigingsklimaat centraal. Een kwantitatief en kwalitatief optimaal functionerende woningmarkt zorgt mede voor een goed vestigingsklimaat. Achterliggende doelen zijn behoud en daar waar nodig herstel van de leefbaarheid, een veerkrachtige samenleving.

Een transitie van de aanbodzijde van de woningmarkt is om die redenen hoogstnoodzakelijk. Binnen het vrije marktmechanisme komen initiatieven om een transitie van het aanbod aan vastgoed te realiseren echter onvoldoende op gang wat grotendeels wordt veroorzaakt door een aarzeling van financiers en investeerders om risico's aan te gaan. Vóór de crisis zou de oplossing van de woningmarkt-problematiek aan de bouwondernemers, corporaties en particuliere bouwers kunnen worden overgelaten, met beperkte sturing van de overheid. Die tijden zijn echter veranderd. De woningmarkt vraagt om een impuls vanuit de overheid om de noodzakelijke transitie wel op gang te krijgen. Ook in het nationaal "woonakkoord" tussen de regeringspartijen, D66, ChristenUnie en SGP wordt dit onderkend.

Volkshuisvesting is in beginsel een taak die op gemeentelijk niveau ligt, waarbij de Provincie alleen sturend optreedt daar waar de gemeenten onderling er niet uitkomen. De Verordening Wonen Zuid-Limburg is hier een voorbeeld van. Te allen tijde wordt maximale synergie opgezocht met het rijksbeleid (energiesubsidies, korting op verhuurderheffing, nationale beleid betreffende topkrimp- en anticipeergebieden, enz.). Complementariteit aan het rijksbeleid is een belangrijke factor voor een optimale werking van de Transitieaanpak.

Er liggen kansen voor Limburg om zich verder tot een sterke en aantrekkelijke regio te ontwikkelen. Daarmee neemt het vestigingsklimaat toe. Tevens is dit voorwaarde scheppende voor de kennis-as. Ook op het gebied van de grensoverschrijdende woningmarkt ligt er daarbij een rol voor de Provincie. Deze is gelegen in samenwerking met de buurregio's (zowel Brabant als ook België en Duitsland).

De provincie pakt de bovenregionale taak van verbinder en aanjager op zich, om te komen tot meer grensoverschrijdende kennisdeling en samenwerking zowel voor studenten en kenniswerkers. Een verbindende factor in deze is de Euregionale Woonmonitor.

Onderstaand instrumentarium wordt reeds door de Provincie ingezet om de noodzakelijke transformatie in de woningmarkt te bewerkstelligen:

- **Verordening**
Op 21 juni 2013 is de 'Verordening Wonen Zuid-Limburg' door Provinciale Staten vastgesteld. In aanvulling daarop is op 2 juli 2013 de 'Beleidsregel Kwaliteitscriteria nieuwe woningen Zuid-Limburg' door Gedeputeerde Staten vastgesteld. Hiermee wordt bereikt dat er geen nieuwe woningplannen gerealiseerd worden die tot meer woningen (zonder sloop) leiden.
- **Lobby**
Een lobby richting Den Haag heeft ervoor gezorgd dat in het wetsvoorstel *Wet Maatregelen Woningmarkt 2014* een heffingsvermindering is opgenomen indien sloop van woningen in 'topkrimpgebieden', waaronder Zuid-Limburg, plaatsvindt.
- **Regionale afstemming**
Regio's en provincie werken samen aan regionale visies op het gebied van wonen en leefbaarheid. Voor dat gemeenschappelijk beleid vermeldt het POL de belangrijkste algemene ambities en opgaven. Aanvullend daarop werken provincie en de drie Limburgse woonregio's (Noord, Midden en Zuid) samen aan regionale visies Wonen en Leefbaarheid.
- **Financieel instrumentarium**
O.a. thans vigerend en door Provinciale Staten vastgesteld: de Startersregeling, Limburgs Energiefonds, Subsidiekader Leefbaarheid en Groen, Subsidiekader Stimulering Bouw en Transitie Limburgse Woningmarkt 2013-2015 en Duurzaamheidsleningen worden reeds ingezet om de transitie op de woningmarkt te stimuleren.

De Provincie ziet voor haar geen rol in directe participatie op de woningmarkt. Zij neemt geen directe of indirecte eigendom van woonvastgoed op zich. Middels bovenstaand instrumentarium stimuleert de Provincie de markt, zonder hier zelf speler op te worden.

6. Transitiefonds

Het *Transitiefonds* omvat het financieel instrumentarium ter stimulering van initiatieven die een waardevolle en aantoonbare bijdrage leveren aan de transitie van de woningmarkt en daarin vooral van de woningvoorraad. Opzet is om met inzet van provinciale financiële instrumenten een maximale investeringsstroom op gang te brengen vanuit de reguliere (markt)partijen (hefboomwerking). De financiële instrumenten die de provincie ter beschikking staan, buiten het instrument subsidie zijn beschreven in het uitvoeringskader *Sturing in samenwerking*. Het *Transitiefonds* blijft binnen dit uitvoeringskader.

6.1. Doelstelling

Met het *Transitiefonds* worden provinciale middelen ingezet om vraag en aanbod in de woningmarkt weer dusdanig in balans te krijgen dat de noodzakelijke dynamiek in de woningmarkt weer op gang wordt gebracht.

De Provincie kan de problemen op de woningmarkt niet alleen oplossen en heeft daartoe bovendien de positie niet. De Provincie kan middels een aantal impulsen wel eerste bewegingen initiëren. Het beoogde effect is dat na verloop van tijd de markt op eigen kracht de transitieopgave weer aan kan. Door op verschillende doelgroepen te mikken, vernieuwingen te stimuleren en kansrijke initiatieven te steunen wordt langs verschillende fronten daarop ingezet. Flankerend beleid zoals de inzet van de Verordening Wonen Zuid Limburg kan het effect verder vergroten.

Het Transitiefonds heeft niet alleen uitwerking op korte maar ook op lange termijn. De middelen worden in de huidige coalitieperiode ingezet terwijl de effecten doorwerken tot ver na coalitieperiode.

6.2. Financieringsinstrumenten

De inzet van middelen gebeurt conform de menukaart in het door Provinciale Staten vastgestelde uitvoeringskader *Sturing in Samenwerking*. Daar waar mogelijk worden eerst borgstellingen en leningen verstrekt. Indien bij het doorlopen van de menukaart blijkt dat borgstellingen en leningen niet het geëigende financiële instrument zijn, kan het instrument subsidie ingezet worden. Daarnaast dient bij de financiering van transitie initiatieven allereerst zoveel mogelijk gebruik gemaakt te worden van op dat moment aanwezige zowel provinciale alsook niet provinciale instrumenten. Bij de thans vigerende provinciale instrumenten valt te denken aan de *Startersregeling*, *Limburgs Energie Fonds*, *Duurzaamheidsleningen* en het *Subsidiekader Leefbaarheid en Groen*.

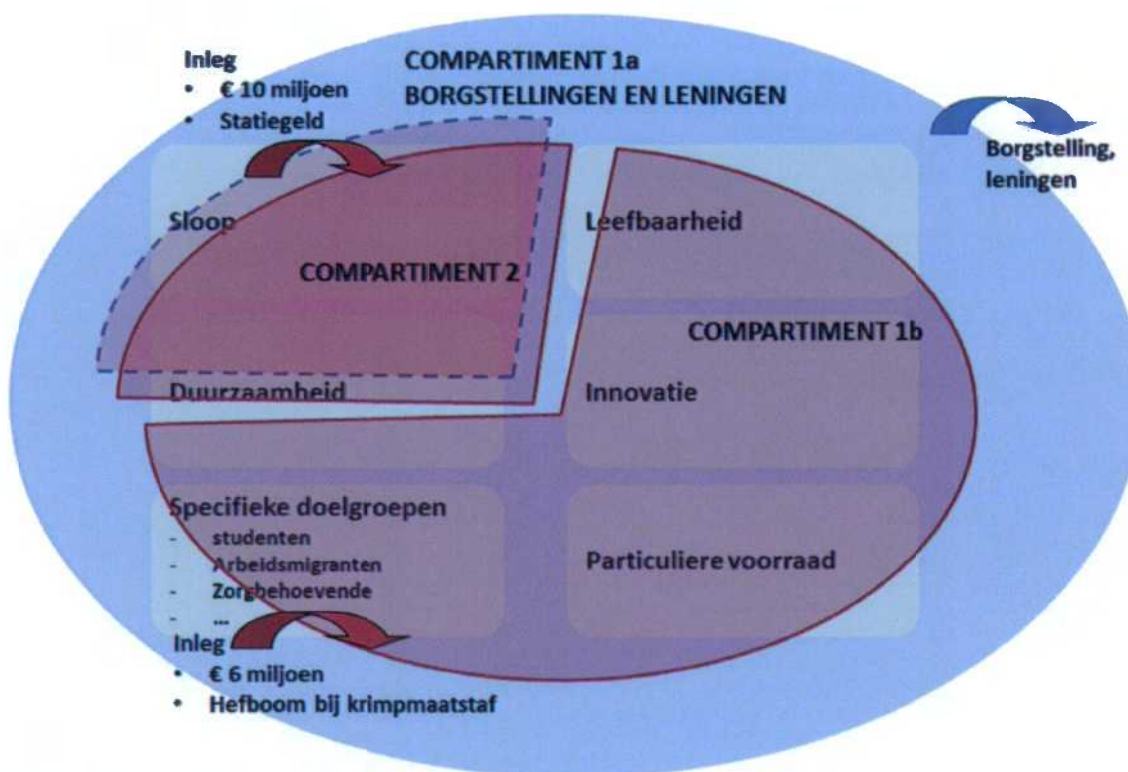
Een deel van de Limburgse transitieopgave zit in het wegnemen van het overschot aan woningen in met name de krimpgebieden. Sloop op zich is financieel niet rendabel. De inzet van borgstellingen en leningen voor het stimuleren van de sloopgave is geen logische optie. Vandaar dat binnen het Transitiefonds een separaat subsidiecompartiment wordt ingericht van waaruit de sloop onder voorwaarden gesubsidieerd wordt.

6.3. Instrumentenstructuur

Het Transitiefonds is onderverdeeld in een drietal compartimenten.

Compartiment 1a:	Borgstelling en leningen t.b.v. kwantitatieve én kwalitatieve transitieopgave
Compartiment 1b:	Subsidies t.b.v. kwantitatieve én kwalitatieve transitieopgave
Compartiment 2:	Sloopfonds (subsidie)

De drie compartimenten van het Transitiefonds lopen parallel in de tijd. Hooguit in de opstartfase zullen verschillende compartimenten volgtijdelijk operationeel zijn.



Figuur 1: structuur Transitiefonds

Compartment 1a – Borgstellingen en leningen t.b.v. kwantitatieve én kwalitatieve transitieopgave

Initiatieven die een bijdrage leveren aan de transitie van de woningmarkt kunnen binnen dit compartiment rekenen op financiële steun van de provincie in de vorm van borgstellingen en leningen. In het uitvoeringskader *Sturing in Samenwerking* is via een menukaart inzicht gegeven in de wijze waarop gemotiveerd kan worden gekozen voor de inzet van een financieel instrument. Ieder voornemen tot een besluit wordt in vijf stappen, afzonderlijk of gecombineerd, voorbereid.

De vijf stappen of afwegingen zijn:

- de inhoudelijke belangenafweging ofwel welk publiek doel/belang wordt gediend;
- de rolbepaling en rolkeuze;
- de gewenste of meest geëigende wijze van sturing;
- de financiële toets mede in relatie tot maatschappelijk rendement;
- de in te zetten instrumenten.

Indien na het doorlopen van deze vijf stappen helder is dat een instrument zoals een lening of borgstelling het geëigende instrument is, dienen de voorwaarden nader te worden ingevuld en omschreven (maximaal 50% provinciale inzet bij aantoonbaar financieringsgat, toets van het businessplan positief).

Initiatieven binnen het Transitiefonds (inhoudelijke belangenafweging) dienen qua inhoud een waardevolle en aantoonbare bijdrage te leveren aan de Limburgse Woningmarkt op één of meerdere van de volgende vijf categorieën:

- particuliere voorraad;
- doelgroepen;
- innovatie;
- duurzaamheid;
- leefbaarheid.

De exacte definiëring van de voorwaarde in relatie tot de categorieën is aan nadere uitwerking onderhevig.

Compartiment 1b – subsidies t.b.v. kwantitatieve én kwalitatieve transitieopgave

Blijkt een initiatief na het doorlopen van bovengenoemde menukaart in aanmerking te kunnen komen voor subsidie, dan kan deze subsidie verstrekt worden vanuit compartiment 1b. Hiervoor dient allereerst het compartiment geactiveerd te zijn. Uitgangspunt is dat activering per regio (Noord, Midden en Zuid) kan plaatsvinden nadat er een bindende (sectorale) structuurvisie (op het vlak van wonen) is vastgesteld door alle in de regio vertegenwoordigde gemeenteraden dan wel stadsregio, zoals die op dit moment in de regio's samen met de Provincie worden uitgewerkt en afgestemd. In deze (sectorale) structuurvisie dienen programmatische afspraken over de kwantitatieve alsook kwalitatieve doelstellingen vastgelegd te zijn.

Voorwaarden waaraan initiatieven moeten voldoen zijn:

- Initiatief heeft de inhoudelijke belangenafweging (zie compartiment 1a) positief doorlopen;
- Initiatief past binnen (sectorale) structuurvisie;
- Minimaal 50% van het subsidiabel bedrag dient door gemeenten en/of derden gefinancierd te worden (bijvoorbeeld vanuit krimpmaatstaf);
- Initiatief is gericht op vervangende nieuwbouw dan wel renovatie c.q. kwaliteitsverbetering van de bestaande woningbouw;
- Start in 2014 met doorlooptijd tot en met 2015.

De subsidie wordt niet verstrekt indien het ongeoorloofde staatssteun betreft.

Compartiment 2 – Sloopfonds en statiegeldregeling

Vanuit dit compartiment wordt in de basis subsidie verstrekt bij het onttrekken van woningen uit de markt door sloop, dan wel door het samenvoegen van woningen.

Daarnaast wordt de regio gestimuleerd om een regionale statiegeldregeling vast te stellen. Deze regeling houdt in dat voor elke nieuwbouwwoning, in de zachte plancapaciteit, waar geen sloopwoning tegenover staat een storting van € 10.000 t.b.v. sloop plaatsvindt. Deze storting wordt omgezet in een sloopsubsidie om sloop op een andere locatie te stimuleren. Hiermee wordt nieuwbouw (kwalitatieve opgave) in combinatie met sloop (kwalitatieve en kwantitatieve opgave) verder gestimuleerd. Voordat een gemeente een financiële compensatie kan vragen voor een nieuw te bouwen woning ten behoeve van herstructurering, zijnde de statiegeldregeling, dient de juridische basis daarvoor te worden gelegd in een door de gemeenteraad vastgestelde structuurvisie. Het is mogelijk dat op een nader te bepalen moment de vaststelling van een regionale statiegeldregeling als vereiste voor subsidie uit compartiment 2 wordt opgenomen. Dit is echter pas wenselijk op het moment waarop de plancapaciteit in de regio's op orde is gebracht, conform de aanpak in de regionale structuurvisies zoals die nu worden opgesteld.

Voorwaarden waaraan initiatieven moeten voldoen zijn:

- De aanvrager is eigenaar van het pand;
- De onttrekking dient plaats te vinden uiterlijk in 2015;
- De bouwtitel is wegbestemd dan wel heeft de gemeente toegezegd de bouwtitel te zullen wegnemen.

Om het hergebruik van bouwmaterialen te stimuleren wordt nog getoetst of een voorwaarde voor duurzame sloop wordt toegevoegd. Daarbij wordt stil gestaan bij de juridische mogelijkheden en de effecten van een mogelijke voorwaarde. De Provincie heeft inmiddels een opdracht verstrekt voor het opstellen van een sloopprotocol.

De volgende subsidiebedragen worden gehanteerd:

- € 10.000,- voor elke grondgebonden woning die onttrokken wordt;
- € 7.500,- voor elke niet-grondgebonden woning die onttrokken wordt.

Deze bedragen zijn gebaseerd op bij de markt geverifieerde gemiddelde kosten voor de fysieke sloop en verhuiskostenvergoedingen. Vanwege de uitvoerbaarheid wordt gebruik gemaakt van kengetallen als subsidiebedragen.

De subsidie wordt niet verstrekt indien het ongeoorloofde staatssteun betreft.

Afhankelijk van de besluitvorming rondom de verhuurdersheffing in de Eerste Kamer (welke bij het ingeven van dit kader nog niet heeft plaatsgevonden) kunnen partijen in aanmerking komen voor een korting op de verhuurderheffing. Voor het ontvangen van subsidie uit het sloopfonds is het voorwaarde dat gebruik gemaakt wordt van de korting op de verhuurderheffing. Tevens zullen er met betreffende partijen afspraken gemaakt worden over additionele investeringen in de transitieopgave van de woningmarkt. Gedacht wordt aan afspraken over investeringen in levensloopbestendigheid en duurzaamheid van de woningen en leefbaarheid in de wijken. Partijen dienen over deze investeringen overeenstemming te hebben met de betreffende gemeente.

6.4. Financieringsstructuur en multiplier

Compartiment 1a – Borgstellingen en leningen t.b.v. kwantitatieve én kwalitatieve transitieopgave

Wanneer voor de in te zetten financieringsinstrumenten geen dekking vanuit de reguliere budgetten en/of intensiveringsmiddelen mogelijk is, wordt, indien sprake is van structuurversterking, een voorstel voor inzet van de immunisatiereserve in het kader van structuurversterkende projecten aan Provinciale Staten voorgelegd ter besluitvorming conform de daartoe opgestelde spelregels in de Begroting 2014.

Compartiment 1b – subsidies t.b.v. kwantitatieve én kwalitatieve transitieopgave

Dit compartiment wordt aan de voorkant gevuld vanuit de Provincie. In beginsel wordt per regio € 2 miljoen startkapitaal beschikbaar gesteld. Afhankelijk van (het tempo van) de subsidieonttrekkingen zijn budgetverschuivingen over de regio's mogelijk. Het compartiment kent een hefboom. De Provinciale bijdrage wordt minimaal verdubbeld: Minimaal 50% van het subsidiabel bedrag dient door gemeenten/derden gefinancierd te worden. Ten aanzien van de gemeentelijke/regionale bijdragen zijn verschillende herkomstbronnen denkbaar via bijvoorbeeld krimpmaatstaf, welke tot 2015 loopt.

Compartiment 2 – Sloopfonds

De Provincie stelt voor dit compartiment (eventueel gefaseerd) € 10 miljoen beschikbaar. Ook dit compartiment kent een hefboom in die zin dat middelen die vanuit de regionale statiegeldregelingen geïnd worden aan het fonds worden "toegevoegd". Daarmee krijgt het sloopfonds een revolverend karakter.

Afhankelijk van de (markt)behoefte kunnen de budgettaire schotten tussen compartimenten 1b en 2 verschoven worden.

Samenvattend wordt voorgesteld om € 16 miljoen vanuit de stelpost Transitiefonds en Volkshuisvesting in te zetten voor de compartimenten 1b en 2 van het Transitiefonds. Wanneer voor de in te zetten borgstellingen en leningen (compartiment 1a) geen dekking vanuit de reguliere budgetten en/of intensiveringsmiddelen mogelijk is, wordt tegen die tijd een voorstel in het kader van, en in samenhang met, overige structuurversterkende projecten aan uw Staten voorgelegd ter besluitvorming conform de daartoe opgestelde spelregels in de Begroting 2014. In dit voorstel wordt aangegeven welk deel van het financieringsinstrumentarium een niet revolverend karakter heeft. Dit bepaalt dan het nog te reserveren risico bedrag.

6.5. Pilotprojecten

Om ervaring op te doen met het Transitiefonds zijn is aantal pilotprojecten opgestart waarin verschillende financieringsconstructies worden beproefd. Uit deze pilots zal de Provincie lering trekken met betrekking tot de verschillende mogelijkheden om instrumentarium (in combinatie) in te zetten.

Pilotproject	(beoogde) Instrument
Aanpak duurzame renovatie woningbestand	Borgstelling
Studentenhuisvesting	Borgstelling/lening
Re-Use materialen	
Doorstroomstrategieën	Lening/subsidie
Huurwoningen toevoegen vanuit koop	Borgstelling/lening
Transformatie en sanering hoogbouw op nieuwe financiële leest	Borgstelling/lening en subsidie
Huisvesting arbeidsmigranten	Borgstelling



Statencommissie Ruimte, Infrastructuur en Financiën



2014/73067

17-12-2014

GRIF

5-3-2015

Provincie Limburg	PS
DOCnr.	
Ingek.	17 DEC. 2014
CASnr.	
ID.	

Ons kenmerk 2014/72860
Faxnummer +31 43 389 70 13
Bijlage(n) 1

Uw kenmerk
Telefoon +31 43 389 74 91
Maastricht 17 december 2014

VERZONDEN 17 DEC. 2014

Onderwerp

Landbouw effectrapport Ooijen-Wanssum

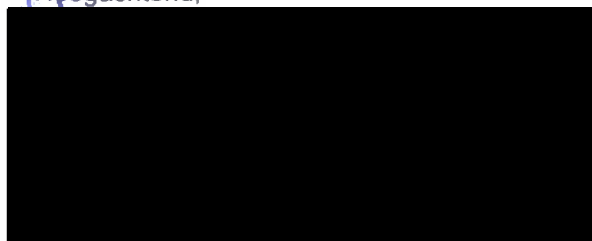
Geachte Commissieleden,

Tijdens uw Commissievergadering van 21 november jl. heb ik toegezegd u het landbouweffect rapport voor de Gebiedsontwikkeling Ooijen-Wanssum toe te zenden (T1922), zodra dit in de Stuurgroep is behandeld.

De Stuurgroep heeft op 10 december jl. ingestemd met de conclusies uit het rapport en het projectbureau opdracht gegeven om de aanbevelingen verder uit te werken.

Bijgaand treft u een versie van het rapport aan, zoals die is behandeld in Gedeputeerde Staten en in de Stuurgroep. Het projectbureau voert momenteel nog een redactieslag uit. De definitieve versie wordt zo snel mogelijk nagezonden.

Hoogachtend,



drs. ing. P.F.C.W. van der Bröeck

Concept

**Analyse landbouweffecten
Gebiedsontwikkeling Ooijen-Wanssum**



Dienst Landelijk Gebied

i.s.m. RHDHV

oktober 2014

Inhoudsopgave

H1 Inleiding.....	3
H2 Effecten op areaal, bedrijven en verkaveling.....	5
2.1 Huidige situatie	5
2.2 Effecten Gebiedsplan op landbouw	7
H3 Grondwatereffecten	13
3.1 Inleiding	13
3.2 Veranderingen waterstanden, nat- en droogteschade	13
3.2.1 Gebiedsontwikkeling Ooijen-Wanssum	13
3.2.2 Peilopzet Maas;	14
3.2.3 Nieuw Limburgs Peil	15
3.3 Resultaten.....	16
3.3.1 Grondwaterstanden	16
3.3.2 Nat- en droogteschade	16
3.3.3 Per aandachtspunt	18
3.4 Conclusies	22
H4 Inundatie van landbouwpercelen	23
4.1 Inundatiefrequentie	23
4.2 Gewassen	24
H5 Ontsluiting	26
5.1 Rondweg Wanssum	26
5.2 Hoogwatergeul Wanssum	28
5.3 Hoogwatergeul Ooijen	28
5.4 Oude Maasarm	29
5.5 Verkeersveiligheid langzaam verkeer.....	29
5.6 Passeerbaarheid van dijken	30
5.7 Resumé	30
H6 Beperkingen agrarische bouwactiviteiten rondom dijken	31
6.1 Beschermingszones	31
6.2 Profiel van vrije ruimte	31
6.3 Beperkingen.....	31
H7 Ontwikkelruimte	32
H8 Conclusies en aanbevelingen	33
8.1 Conclusies	33
8.2 Aanbevelingen	34
 Bijlage 1 Kaarten veranderingen grondwaterstand (VKV MER)	35
Bijlage 2 Kaarten verandering droogteschade en natschade	37
Bijlage 3 Peilopzet Maas (Peilopzetplan 2002).....	38

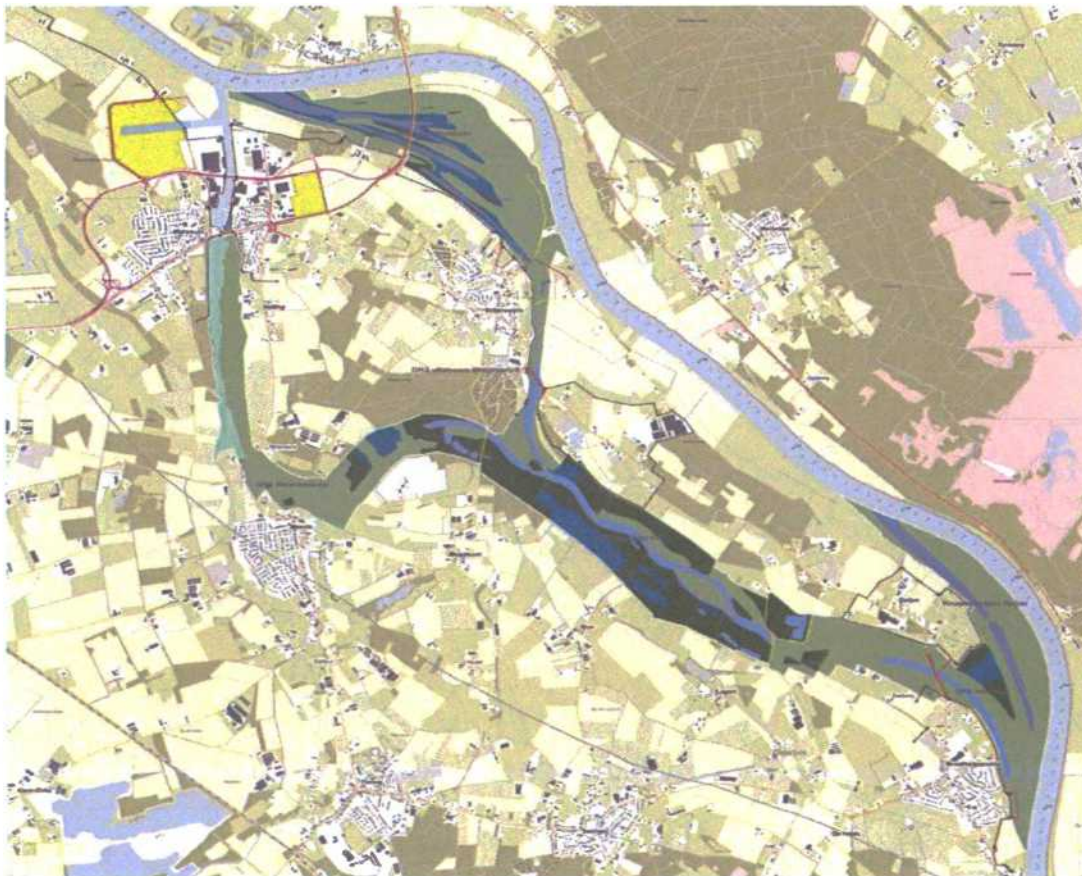
H1 Inleiding

In het kader van de Gebiedsontwikkeling Ooijen-Wanssum worden diverse maatregelen getroffen die invloed hebben op de landbouwsector. De belangrijkste maatregelen zijn rivierverruiming, natuurontwikkeling, dijk aanleg, havenuitbreiding en rondweg Wanssum. In de MER die momenteel wordt opgesteld, worden door RHDHV de milieueffecten in beeld gebracht. Daarbij worden maar in beperkte mate de effecten op landbouwsector meegenomen. De Provincie Limburg wil graag aanvullend op de MER een landbouweffectenstudie uitgevoerd hebben. Met deze effectenstudie kan duidelijk worden gemaakt wat de impact is van de maatregelen van de gebiedsontwikkeling Ooijen-Wanssum op de landbouwsector. Aanleiding hiertoe is de inspraakreactie van de LLTB op de Notitie Reikwijdte en Detailniveau waarin zij meer aandacht voor de landbouweffecten vragen.

Landbouwkundige aspecten die onderzocht moeten worden zijn:

- Omvang van het areaal landbouwgrond dat wordt onttrokken
- Aantal en type bedrijven dat wordt geraakt
- Verandering in de verkaveling
- Verandering in de ontsluiting
- Verandering qua waterbeheersing/grondwater
- Agrarische bebouwing en ontwikkelingsruimte

Zowel negatieve als positieve effecten zullen in beeld worden gebracht (voor zover hier beschikbare gegevens van zijn). De effecten worden in beeld gebracht op basis van het plan dat ten tijde van het opstarten van deze analyse beschikbaar was (maart 2014). Onderstaand is een kaartbeeld van dit plan opgenomen.



Concept

Tijdens de doorlooptijd van de analyse is i.h.k.v. de MER een Voorkeursvariant tot stand gekomen (augustus 2014). Deze wijkt op onderdelen af van het eerdergenoemde plan. Voor zover het de landbouweffecten raakt, zullen deze verschillen ook nog worden benoemd alvorens de conclusies en aanbevelingen worden geformuleerd.

H2 Effecten op areaal, bedrijven en verkaveling

In de analyse is gekeken naar de bedrijven, die percelen cultuurgrond in gebruik hebben binnen het projectgebied. De bedrijfsgebouwen van deze bedrijven kunnen zich zowel binnen als buiten het projectgebied bevinden. Daarnaast is gekeken naar het bedrijfstype van deze bedrijven, de gewassen en de verkaveling binnen het projectgebied. Nadat de huidige situatie in beeld is gebracht, zijn de effecten weergegeven t.o.v. de huidige situatie.

2.1 Huidige situatie

Als startpunt voor de analyse zijn die bedrijven meegenomen, die percelen binnen het plangebied (zie figuur 1) in gebruik hebben. Het betreft percelen zowel in eigendom, maar ook met andere gebruikstitels zoals pacht, grondgebruikersverklaring, erfpacht etc. Voor deze analyse zijn de giab-gegevens 2012 (Geografische Informatie Agrarische Bedrijven) en de gegevens brp (basisregistratie percelen) van 2012 gebruikt. Deze zijn afkomstig van de Gecombineerde opgave. De Gecombineerde opgave is een jaarlijkse opgave voor agrarisch ondernemers. Met deze opgave leveren zij gegevens aan voor de landbouwtelling, de mestwetgeving en een aantal subsidies. Ook kunnen ondernemers hierin uitbetaling aanvragen van toeslagrechten en de subsidie voor agrarisch natuurbeheer. Binnen de gecombineerde opgave worden landbouwpercelen ingetekend. Wegen, paden en sloten vallen niet binnen de landbouwpercelen.

Kengetallen van het totale projectgebied

Het hele projectgebied van Ooijen Wanssum omvat 3329 ha. Dit is de oppervlakte inclusief dorpen en wegen, natuurgrond en cultuurgrond. In het gebied hebben 175 bedrijven (volgens brp) cultuurgrond in gebruik. De geselecteerde bedrijven telen in totaal 1788 ha cultuurgewassen binnen het plangebied. De belangrijkste gewassen, met betrekking tot de omvang, die in het gebied geteeld worden zijn vermeld in tabel 1. Gras, mais, boomkwekerijgewassen en granen zijn de belangrijkste gewassen.

Gewas	Ha
Gras	665
Mais	474
Boomkwekerij	176
Granen	109
Bieten	73
Fruit	46
Aardappelen	34
Groente open grond	22
Tagetes (afrikaantjes)	15

Tabel 1: gewassen projectgebied

Van 151 bedrijven zijn de giab-bedrijfsgegevens bekend (zie tabel 2). In het gebied "Ooijen Wanssum" bevinden zich een groot aantal verschillende bedrijfstypen. De belangrijkste categorieën van bedrijven met betrekking tot aantallen zijn: 34 blijvende teelt bedrijven (boomkwekerij en fruitteelt bedrijven), 33 overige graasdieren, 26 akkerbouwbedrijven, 16 melkveehouderijbedrijven, 16 hokdierbedrijven en 15 tuinbouwbedrijven.

Bedrijven worden ingedeeld in de categorieën zoals akkerbouw of melkveehouderij enz. als tweederde van het totaal aantal SO (Standaard Opbrengst) tot één van deze categorieën kan worden gerekend. Indien minder dan tweederde van het totaal aantal SO tot één van deze categorieën kan worden gerekend, worden deze bedrijven ingedeeld bij de "combinatiebedrijven". Combinatiebedrijven zijn o.a. gewascombinaties en veeteeltcombinaties.

Vanaf 2010 is de Standaardopbrengst (SO) in gebruik. De SO-norm is een gestandaardiseerde opbrengst per ha of per dier die met het gewas of de diercategorie gemiddeld op jaarbasis wordt behaald. Het kengetal Standaardopbrengst geeft de omvang van een bedrijf weer, maar zegt niets

Concept

over volwaardigheid van een bedrijf. Vergelijkingen tussen bedrijven zijn alleen mogelijk **binnen** dezelfde bedrijfstypen.

Bedrijfstype	aantal	Gem. SO Ooijen Wanssum	Gem SO Limburg	Gem oppervlakte per bedrijfstype in Ooijen Wanssum
Akkerbouw	26	44.361	44.674	20,4
Tuinbouw	15	781.807	696.737	21,8
Blijvende teelt	34	529.533	258.598	18,4
Graasdieren totaal	49	215.096	125.021	19,9
Waarvan Melkveehouderij	16	580.254		36,2
Waarvan Overige graasdieren	33	43.257		12,2
Hokdieren	16	1.088.829	841.576	28,7
Combinatiebedrijven	11	427.455	281.058	35,7

Tabel 2: Standaardopbrengst

- Tuinbouw bedrijven, blijvende teelt bedrijven, graasdieren bedrijven, hokdier bedrijven (varkens- en kippenbedrijven) en combinatiebedrijven binnen het gebied Ooijen Wanssum hebben gemiddeld een hogere standaardopbrengst, dan dezelfde bedrijfstypen in Limburg en zijn met betrekking tot de omvang groter dan het gemiddelde van Limburg.
- Akkerbouwbedrijven met grond in het gebied Ooijen-Wanssum hebben een vergelijkbare omvang (SO) t.o.v. gemiddelde akkerbouwbedrijf in Limburg. Toch is een gemiddelde standaardopbrengst van € 44.361,- laag. Het gemiddelde akkerbouwbedrijf is met 20,4 ha als klein bedrijf in te schalen.
- Met een gemiddelde standaardopbrengst van € 43.357,- en een bedrijfsgrootte van 12,2 ha is het gemiddelde bedrijf in de groep "Overige graasdieren" klein van omvang.

Huidige verkaveling (situatie 2012)

Om inzicht te krijgen in de **huidige** verkaveling van het gehele projectgebied "Ooijen Wanssum" is er een "Gis-analyse" uitgevoerd met behulp van de basisregistratie 2012. In deze "Gis-analyse" zijn alleen die percelen van de betrokken bedrijven meegenomen, die zich in het projectgebied bevinden.

De volgende definitie van kavels en huisbedrijfskavel is bij deze analyse aangehouden.

* kavel = aaneengesloten stuk grond van 1 grondgebruiker, percelen met een gemeenschappelijke grens.

** (huis)bedrijfskavel = aaneengesloten stuk grond, begrensd door niet overschrijdbare wegen.

Op basis van alle gebruikstitels			
Bedrijfstype	Aantal bedrijven	Gemiddeld aantal kavels per bedrijf in projectgebied	Gem. opp. kavel in projectgebied
Akkerbouw	26	5,00	2,83
Tuinbouw	15	1,67	2,19
Blijvende teelten	34	4,06	2,10
Melkveehouderij	16	9,63	3,54
Overige graasdieren	33	4,82	1,36
Hokdieren	16	5,44	2,22
Combinatiebedrijven	11	4,91	2,46
Onbekend*	24	1,83	1,22
Totaal/Gemiddeld	175	4,52	2,34

Tabel 3: Verkaveling van het projectgebied Ooijen-Wanssum

* Binnen de groep onbekend bevinden zich 7 bedrijven met geen grond in het projectgebied. De gemiddelde kavelgrootte van Nederland* (2008) is 4,3 ha en de gemiddelde kavelgrootte zuidelijk veehouderijgebied* is 3,0 ha.

*Bron: CBS Landbouwtelling.

De gemiddelde kavelgrootte is 2,34 ha. Het betreft het gemiddelde van alle veldkavels en huiskavels. Ten opzichte van het zuidelijk veehouderijgebied en het gemiddelde van Nederland is de verkaveling als **matig** in te schalen. (Extra informatie over verkaveling is te vinden op de site van "Verkavelen voor groei" zie www.verkavelenvoorgroei.nl)

2.2 Effecten Gebiedsplan op landbouw

Ten behoeve van de eerder beschreven maatregelen worden de volgende hectaren cultuurgrond aan de landbouw onttrokken (zie kaart 1).

Doel	Opp. ha
Dijkaanleg	24
Natuur	357
Rondweg	12
Uitbreiding haven	28
Totaal	421

Tabel 4: Oppervlakte per maatregel

Dit betekent dat $(421,16/1788) = 23,5 \%$ cultuurgrond aan de landbouw onttrokken. Dit is een aanzienlijk deel van de totale oppervlakte cultuurgrond binnen het totale projectgebied met een totale oppervlakte van 1788 ha cultuurgrond. Bedrijven zullen hierdoor minder omvang krijgen.

In tabel 5 zijn de gewassen opgenomen, die in het jaar 2012, op percelen zijn geteeld, die binnen de maatregelen vallen.

Gewas	hectaren
Grasland	196
Mais	127
Granen	39

Concept

Aardappelen	35
Boomkwekerij	10
Bieten	4
Fruit	4
Groenbemesters	3
Diversen	3
Totaal	421

Tabel 5: Gewassen 2012

Gevolgen op bedrijfsniveau:

In de volgende tabellen is ingezoomd op de bedrijven die te maken krijgen met de maatregelen zoals in tabel 5 zijn genoemd. Hierbij zijn de effecten op de verkaveling weergegeven, binnen het projectgebied van **alleen die bedrijven**, die getroffen worden door de geplande maatregelen. Alle percelen van deze bedrijven binnen het projectgebied zijn hierbij meegenomen. Dit kunnen zowel percelen zijn in eigendom, maar ook in pacht of met grondgebruikersverklaring of andere gebruikstitels.

	Op basis van alle gebruikstitels		
Bedrijfstype	Aantal bedrijven	Gemiddeld aantal kavels per bedrijf in projectgebied	Gem. opp. kavel in projectgebied
Akkerbouw	13	7,85	3,12
Tuinbouw	5	2,00	2,48
Blijvende teelten	11	6,18	1,97
Melkveehouderij	11	12,00	3,37
O. Graasdieren	20	6,50	1,42
Hokdieren	8	8,00	2,28
Combinatiebedrijven	8	6,13	2,50
Onbekend*	2	5,00	0,88
Totaal/Gemiddeld	78	7,24	2,45

Tabel 6: Huidige verkaveling, binnen het projectgebied van de bedrijven die binnen de maatregelen vallen

	Op basis van alle gebruikstitels		
Bedrijfstype	Aantal bedrijven	Gemiddeld aantal kavels per bedrijf in projectgebied	Gem. opp. kavel in projectgebied
Akkerbouw	13	7,15	2,65
Tuinbouw	4	2,00	1,40
Blijvende teelten	11	4,91	1,86
Melkveehouderij	11	11,55	2,51
O. Graasdieren	19	4,63	1,20
Hokdieren	8	7,63	1,60
Combinatiebedrijven	8	5,00	1,90
Onbekend*	2	4,00	0,87
Totaal/Gemiddeld	76	6,30	2,01

Tabel 7: Verkaveling na uitvoering van de maatregelen

Onbekend betekent dat bedrijfstype niet bekend is.

In de vergelijking van de verkavelingcijfers van tabel 6 en 7 valt het volgende op.

Concept

- Bij twee bedrijven vallen alle percelen van deze bedrijven, die zich in het projectgebied bevinden, binnen de geplande maatregelen. Na uitvoering van de maatregelen hebben deze bedrijven geen grond meer in het projectgebied.
- 421 hectare wordt in totaal aan deze 78 bedrijven onttrokken. Dit betekent dat de bedrijfsoppervlakte kleiner wordt.
- De overblijvende percelen zijn gemiddeld kleiner van omvang. In de huidige situatie gemiddelde oppervlakte 2,45 ha en in de toekomstige situatie 2,01 ha. De verkavelingstoestand verslechtert hierdoor op de bedrijven die te maken krijgen met de maatregelen. Landbouwbedrijven streven in principe naar grotere kavels om hiermee de productiekosten te verlagen. Grotere kavels betekent dat de efficiëntie van mechanische bewerkingen zal toenemen.

Bij de 78 bedrijven, die genoemd zijn in tabel 6 en 7, is in tabel 8 het effect weergegeven op de **gemiddelde huiskavel grootte** per bedrijfstype voor en na onttrekken van grond voor geplande maatregelen. Bij 46 bedrijven zijn er effecten op de huiskavel.

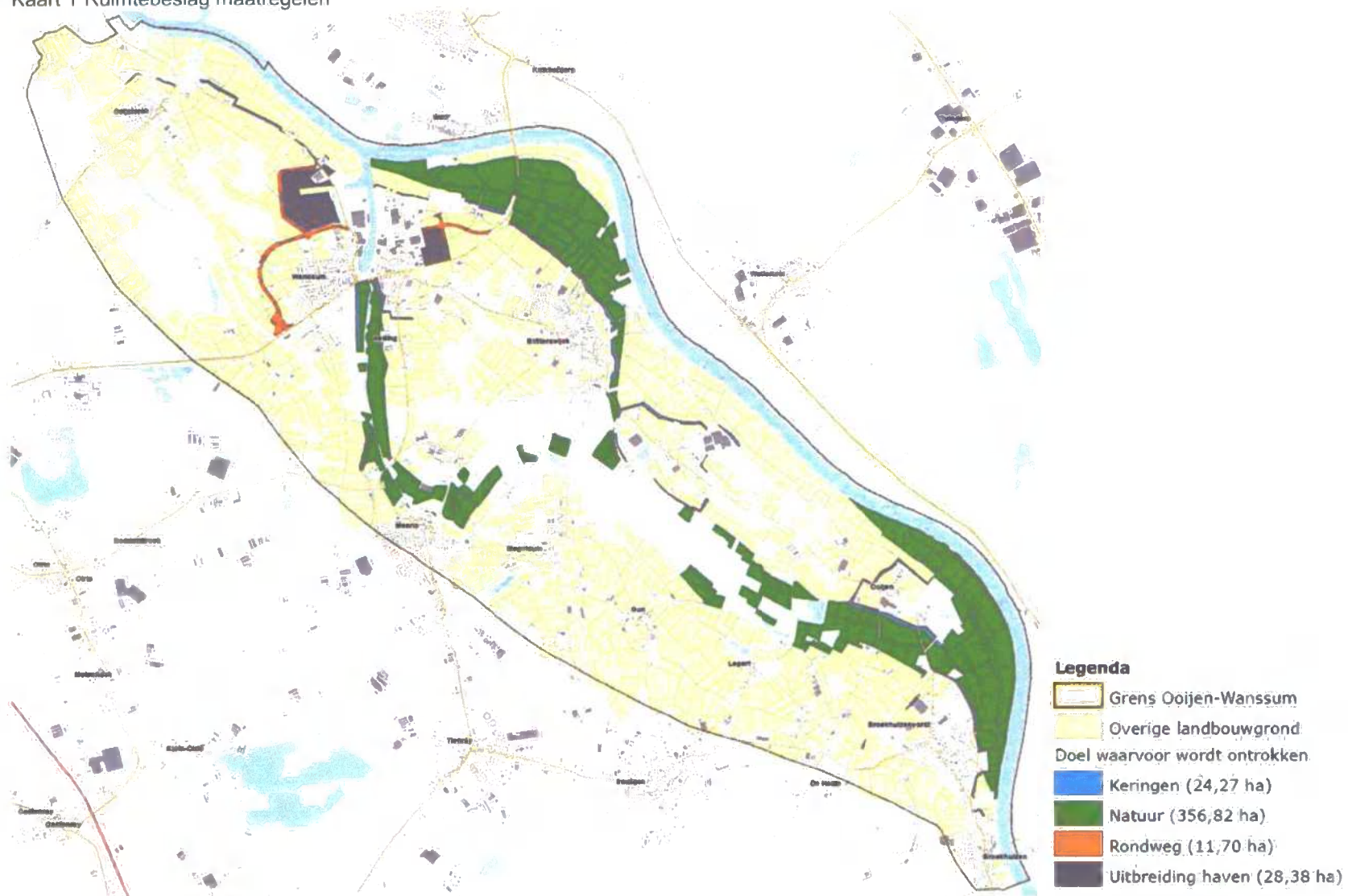
Bedrijfstype	Op basis van alle gebruikstitels			
	Aantal bedrijven huidige situatie	Aantal bedrijven na uitvoering maatregelen	Gemiddelde opp. huiskavels huidige situatie	Gem. opp. Huiskavels na uitvoering maatregelen
Akkerbouw	8	8	3,93	3,07
Tuinbouw	3	2	3,09	3,09
Blijvende teelten	6	6	0,44	0,44
Melkveehouderij	6	6	10,82	4,41
O. Graasdieren	14	13	2,82	2,28
Hokdieren	3	3	9,17	3,07
Combinatiebedrijven	4	4	4,13	3,44
Onbekend	2	2	0,41	0,41
Totaal/Gemiddeld	46	44	4,19	2,57

Tabel 8: Gemiddelde huiskavelgrootte per bedrijfstype

Uit de tabel kunnen de volgende conclusies worden getrokken:

- Bij twee bedrijven valt de huiskavel volledig binnen de maatregelen.
- Gemiddelde oppervlakte van de huiskavel daalt van 4,19 naar 2,57 ha
- Bij 6 melkveehouderij bedrijven daalt de gemiddelde oppervlakte van de huiskavel van 10,82 ha naar 4,41 ha. De grootte van de huiskavel bij een melkveehouderij bedrijf is uit exploitatieredenen van zeer groot belang.

Kaart 1 Ruimtebeslag maatregelen



Concept

Doorsnijding van kavels (zie kaart 2)

In totaal worden er 421 hectaren onttrokken aan de landbouw. Bij 283 ha vallen gehele kavels binnen de maatregelen. Bij 138 ha betreft het een deel van de bestaande kavels. Hierdoor worden kavels kleiner dan in de bestaande situatie.

	Veld-kavels huidige situatie ha	Blijft landbouw (ha)	Onttrokken (ha)	Blijft landbouw (%)	Onttrokken (%)
Max.	16,24	15,54	8,68	99	95
Min.	0,10	0,01	0,01	5	1
gemiddeld	2,88	2,01	0,87	66	34

Tabel 9: Gegevens doorsnijding 108 kavels

Op 108 veldkavels betekent dit een verkleining van de kavelgrootte. Naast de verkleining van de kavel kan het overblijvende gedeelte van de kavel ook slechter van vorm zijn. Zie bijgevoegde kaart. Efficiënte bewerking zal op deze percelen moeilijker zijn.

	HK Huidige situatie	Blijft landbouw (ha)	Onttrokken (ha)	Blijft landbouw (%)	Onttrokken (%)
Max.	27,6	18,5	20,1	96	79
Min.	0,5	0,5	0,0	21	4
gemiddeld	7,9	4,5	3,4	75	25

Tabel 10 Gegevens doorsnijding 13 percelen Huiskavel

In 13 gevallen gaat het om huiskavels. Huiskavels hebben een vooral een belangrijke rol bij rundveehouderijbedrijven. In de voorgaande tabel is te zien dat bij 13 bedrijven, de gemiddelde oppervlakte huiskavel afneemt met 3,4 ha.

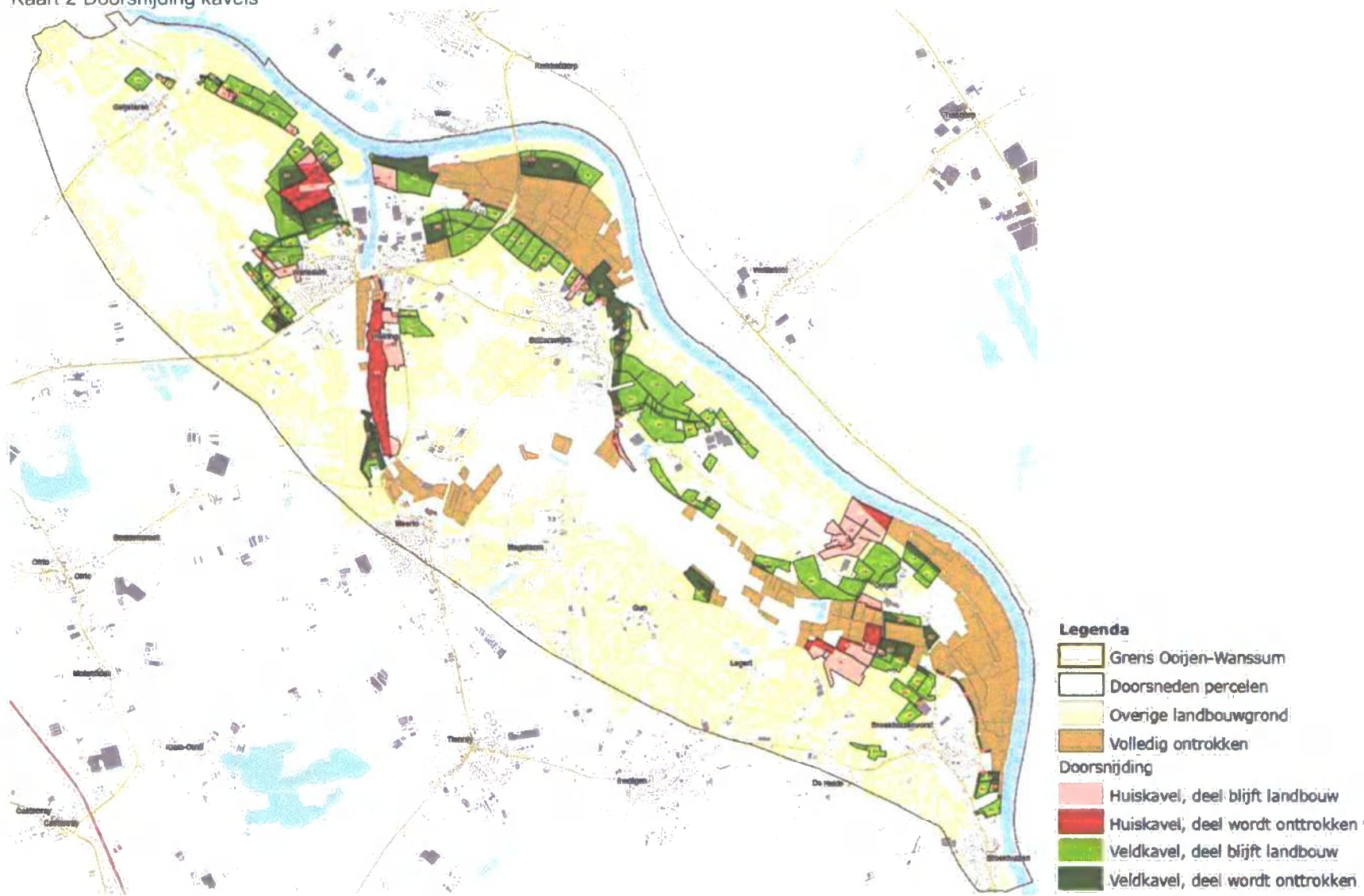
Aanbeveling

Gezien de verslechtering van de verkaveling, zowel bij de huiskavels als de veldkavels zou men de mogelijkheden van een vrijwillige kavelruil kunnen onderzoeken en tevens de animo bij de agrariërs kunnen peilen. Hierdoor kan een deel van negatieve effecten op de verkaveling worden beperkt.

De algemene conclusie blijft dat er 421 ha cultuurgrond aan de landbouw wordt onttrokken. Op de totale hoeveelheid cultuurgrond van 1788 ha betekent dit een achteruitgang van 23,5%. De individuele bedrijven (78) die hierdoor worden getroffen, worden hiervoor schadeloos gesteld bij uitvoering van het projectplan. Voor alle huidige grondgebonden bedrijven (175) binnen het projectgebied betekent het verder, dat er in de toekomst minder groeimogelijkheden zullen zijn, doordat er binnen het projectgebied minder cultuurgrond voor grondgebonden landbouw beschikbaar is. Wellicht kan het beheer door de landbouw van de toekomstige natuurgrond het verlies van deze cultuurgrond voor een deel compenseren. Ook het beweiden van dijken met schapen kan hier aan bijdragen.

Concept

Kaart 2 Doorsnijding kavels



H3 Grondwatereffecten

3.1 Inleiding

Doel van de landbouweffectenstudie is de hydrologische effecten van de maatregelen van de gebiedsontwikkeling voor de landbouw in beeld te brengen en aan te geven hoe deze gemitigeerd/gecompenseerd kunnen worden.

In het projectgebied Ooijen –Wanssum worden in verschillende projecten maatregelen uitgewerkt die leiden tot veranderingen van grond- en oppervlaktewaterstanden. Deze waterstandsveranderingen kunnen effect hebben op de opbrengst van landbouwgewassen, als gevolg van nat- of droogteschade. Een deel van de maatregelen is al uitgevoerd. De effecten van de gebiedsontwikkeling Ooijen-Wanssum kunnen niet los worden gezien van de effecten van maatregelen van andere projecten. Veranderingen in het waterstanden worden veroorzaakt door de volgende projecten.

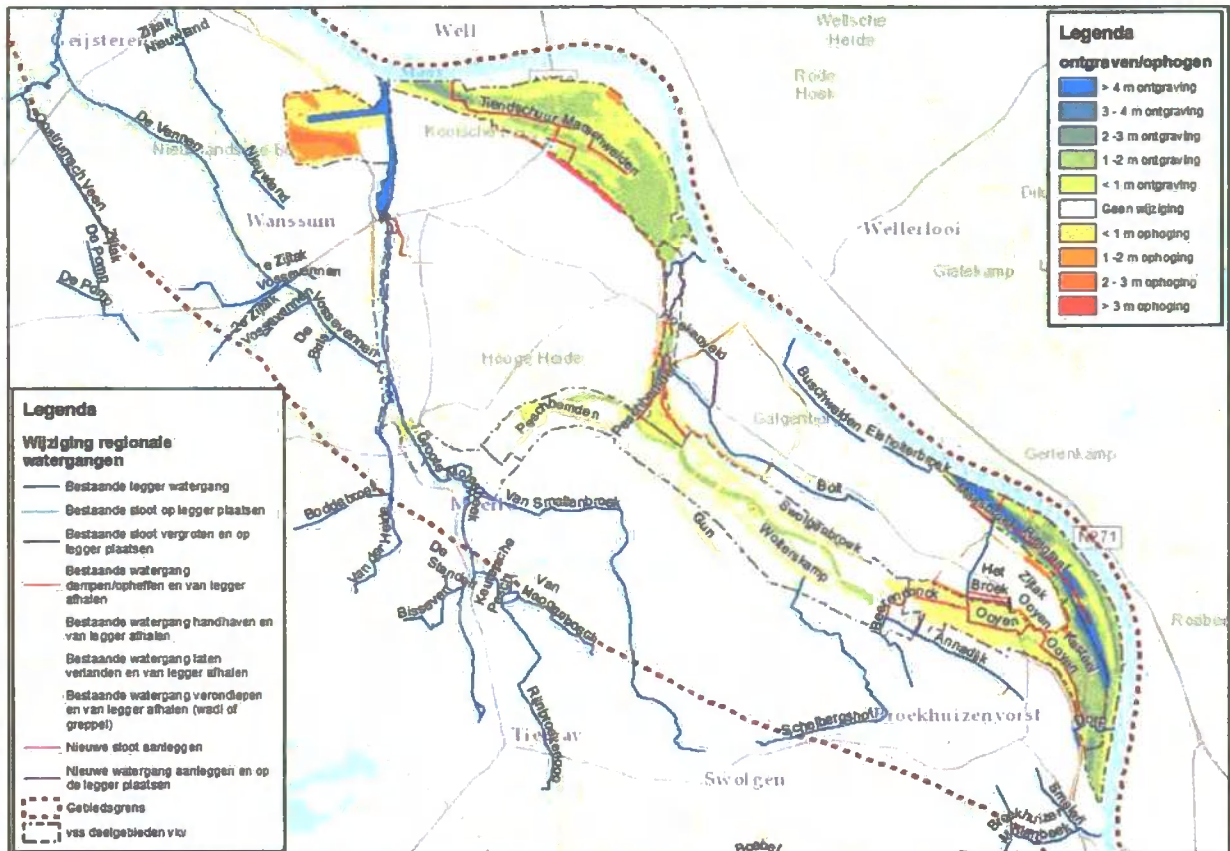
- (1) Gebiedsontwikkeling Ooijen-Wanssum
Zie hoofdstuk 1.
- (2) Peilopzet Maas
Het stuwpeil van de stuw bij Sambeek wordt met 25 cm verhoogd. Dit is gepland in twee stappen. In juli 2014 is een peilverhoging van 10 cm gerealiseerd. In de zomer van 2015 zal het Maaspeil nog eens 15 cm worden verhoogd.
- (3) Nieuw Limburgs Peil (NLP)
De NLP maatregelen binnen het plangebied bestaan uit:
 - het inrichten van EHS nieuwe natuur door het beperken of verwijderen van ontwatering en de afwatering;
 - het verondiepen van de watergangen Gun, Swolgenbroek, bovenloop Wolterskamp en Peschbenden.

3.2 Veranderingen waterstanden, nat- en droogteschade

De effecten van de maatregelen van deze plannen op grondwaterstanden, oppervlaktewaterpeilen en nat-en droogteschade van landbouwgewassen zijn in beeld gebracht in studies.

3.2.1 Gebiedsontwikkeling Ooijen-Wanssum

In het kader van de gebiedsontwikkeling worden een tweetal hoogwatergeulen gegraven evenals een aantal geulen ('klimaatbuffergeulen') in de Oude Maasarm aangelegd. Door het vele graafwerk gaat van deze maatregelen een grondwaterstandsverlagend effect uit. Naast deze maatregelen worden er ook een groot aantal bestaande watergangen van de legger gehaald. Hierdoor zullen uiteindelijk maar een beperkt aantal watergangen binnen het toekomstige natuurgebied overblijven. Door het dempen en/of langzaam laten verlanden van deze watergangen zullen de grondwaterstanden gaan stijgen. De gevolgen van alle maatregelen samen op de grondwaterstanden is vastgelegd in een tweetal studies van RHDHV.



Kaart 3: op te heffen waterlopen + graafwerk

MER, Voorkeursvariant (VKV, (2014):

In de MER zijn de effecten van de Gebiedsontwikkeling in beeld gebracht t.o.v. de autonome ontwikkelingen. De autonome ontwikkelingen zijn de NLP maatregelen, de peilopzet van de Maas en de klimaatbuffer. De klimaatbuffer is zo ontworpen dat minimale effecten op grondwaterstanden optreden.

In de bijlagen zijn de resultaten van de effecten van de VKV opgenomen. Het bevat:

- veranderingen van grondwaterstanden GHG, GLG en GVG (Bijlage 1);
- effecten op nat- droogteschade landbouw (Bijlage 2)

Waterhuishoudkundig plan (2014):

Na de MER-analyse heeft RHDHV i.s.m. waterschap Peel en Maasvallei een waterhuishoudkundig plan gemaakt, t.b.v. van Provinciaal Inpassingsplan (PIP). Daarbij is meer in detail gekeken naar de huidige en gewenste toekomstige waterhuishouding in het gebied. In §3.3.3 is beschreven in welke delen van het projectgebied verwacht wordt dat nat- of droogteschade zal optreden door de maatregelen van de gebiedsontwikkeling.

3.2.2 Peilopzet Maas;

De gevolgen van de peilopzet zijn beschreven in het Peilopzetplan, dat is opgesteld ten behoeve van Tracebesluit. De maatregelen voor stuwpand Sambeek (2002) bestaan uit:

- zomerbedverdieping Sambeek;
- peilopzet van de Maas met 25 cm;
- aanleg Hoogwatergeulen Lomm en Well-Aijen (ten tijde van Tracébesluit ¹)

¹ De Hoogwatergeul Lomm en Hoogwatergeul Well-Aijen zijn na de ontwerpen ten tijde in het Tracebesluit (2002) wel aangepast, maar de effecten van de zomerbedverdieping en de peilopzet overheersen. Daarom is de effectbeschrijving in het Peilopzetplan voor stuwpand Sambeek nog overleind gebleven.

Vooruitlopend op de peilopzet zijn gebieden geselecteerd met waar het risico op natschade voor agrariërs zo groot is zij een vergoeding hebben ontvangen om mitigerende maatregelen te kunnen nemen. De agrariërs zijn overigens niet verplicht om de maatregelen uit te voeren.

Drie waterschappen – waaronder waterschap Peel en Maasvallei - en RWS hebben een gezamenlijke nadeelcompensatieregeling: 'Beleidsregeling nadeelcompensatie Infrastructuur en Milieu' ook wel aangeduid met BnIM 2014'. Het secretariaat is handen van waterschap Peel en Maasvallei.

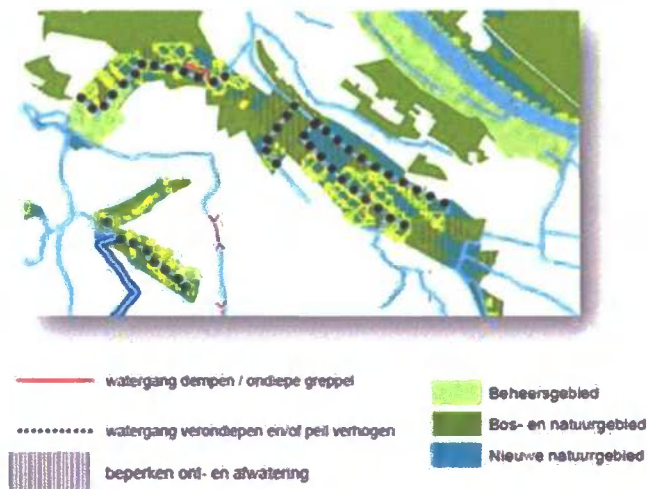
De resultaten zijn weergegeven in kaarten in bijlage 3:

- Veranderingen grondwaterstanden (GHG, GLG); deze kaarten laten zien dat er verhogingen in de grondwaterstand optreden in een brede strook langs de Maas.
- Percelen met proactief aanbod voor mitigerende maatregelen.

3.2.3 Nieuw Limburgs Peil

Het Nieuw Limburgs Peil (NLP) is een plan, dat is opgesteld door het waterschap in samenwerking met onder andere vertegenwoordigers vanuit de landbouw, natuur en gemeenten. In het NLP zijn maatregelen voorgesteld om te komen tot een zogeheten gewenst grond- en oppervlaktewaterregime. De NLP maatregelen binnen het plangebied concentreren zich op het centrale deel van de oude Maasarm en bestaan uit:

- het beperken of verwijderen van ontwatering en de afwatering binnen EHS die wordt ingericht als (nieuwe) natuur
- het verondiepen van de watergangen Gun, Swolgenbroek, bovenloop Wolterskamp en Peschbenden;
- gebiedsbrede maatregelen in landbouwgebied; het plaatsen van boerenstuwijtjes ('stuwende kracht' geheten) en peilgestuurde drainage.



Kaart 4: maatregelen in het NLP

De maatregelen van het NLP plan worden als volgt uitgevoerd:

- De inrichtingsmaatregelen voor de nieuwe natuur, in het centrale deel van de oude Maasarm, zijn in belangrijke mate al uitgevoerd (aanleg van de zogeheten klimaatbuffergeulen).
- In de gebiedsontwikkeling Ooijen-Wanssum wordt de inrichting van het centrale deel van de oude Maasarm ingevuld door het realiseren van de klimaatbuffergeulen (nr. 5 en 7) en het laten verlanden van de watergangen in het ingreepgebied. Veel van de maatregelen in de bestaande natuurkern en de zogeheten nieuwe natuur zijn al uitgevoerd. De

klimaatbuffergeulen worden zo ontworpen dat de effecten op de grondwaterstand zo beperkt mogelijk zijn. In de praktijk betekent dit dat de geulen uit segmenten bestaan die gescheiden zijn door drempels en die elk hun eigen waterstand hebben.

- De bovenloop van de Wolterskamp ligt volledig in de Oude Maasarm. De Wolterskamp heeft drie zijwatergangen, te weten de Swolgenbroek, de Gun en de Schelbergshof. De Swolgenbroek en Gun in de Oude Maasarm worden na realisatie van de gebiedsontwikkeling Ooijen-Wanssum niet meer onderhouden en worden van de legger afgehaald.
- Swolgenbroek: om de in het NLP gewenste vernatting te bereiken, wordt de Swolgenbroek door het waterschap nu al (vrijwel) niet meer onderhouden. Hierdoor neemt de afwaterende functie van de watergang af. Agrarisch gebied ligt volledig buiten de Oude Maasarm, op hoger gelegen gronden. Het laten verlanden van de Swolgenbroek heeft daarmee geen negatieve gevolgen voor het agrarisch gebruik van de gronden ten noorden van de Oude Maasarm.
- De bovenloop van de Wolterskamp ligt volledig in de Oude Maasarm. Het beheer en onderhoud aan de bovenloop van de Wolterskamp wordt (verder) gestaakt en de watergang kan natuurlijk gaan verlanden. De gehele bovenloop van de Wolterskamp wordt van de legger afgehaald. Landbouwgronden die via de Schelbergshof worden ontwaterd, liggen op het Maasterras, en daarmee fors hoger dan de Oude Maasarm. Er worden dan ook geen problemen met de ont- en afwatering van de Schelbergshof en aangrenzend landbouwgebied verwacht, wanneer de Schelbergshof in de toekomst op de Oude Maasarm afwatert in plaats van op de Wolterskamp.
- Gun: in werkelijkheid wordt met de realisatie van de gebiedsontwikkeling de huidige, in het veld bestaande, situatie van de Gun geformaliseerd. Er zijn geen aanvullende mitigerende maatregelen voorzien (zie aandachtspunt 2.1)

3.3 Resultaten

3.3.1 Grondwaterstanden

De maatregelen van de gebiedsontwikkeling Ooijen-Wanssum leiden – ten opzichte van de autonome ontwikkeling- tot:

- verlagingen van grondwaterstanden, vooral rondom de hoogwatergeulen en de uitbreiding van de haven Wanssum;
- verhogingen van grondwaterstanden ten zuiden van de Oude Maasarm, door het inrichten van de Maasarm als natuurgebied waaronder het uit gebruik nemen (laten dichtgroeien) van watergangen.

3.3.2 Nat- en droogteschade

De nat en droogteschade als gevolg van de gebiedsontwikkeling is in de MER berekend op basis van methodiek 'waterlood', gebaseerd op de bekende HELP tabellen. De locaties waar een verandering van nat- of droogteschade is berekend zijn beschreven aan de hand van de aandachtspunten uit het waterhuishoudkundig plan. In het NLP zijn berekende nat- en droogteschadeveranderingen kleiner dan 2% niet in beeld gebracht omdat dit buiten de betrouwbaarheidsmarge van de methode valt.

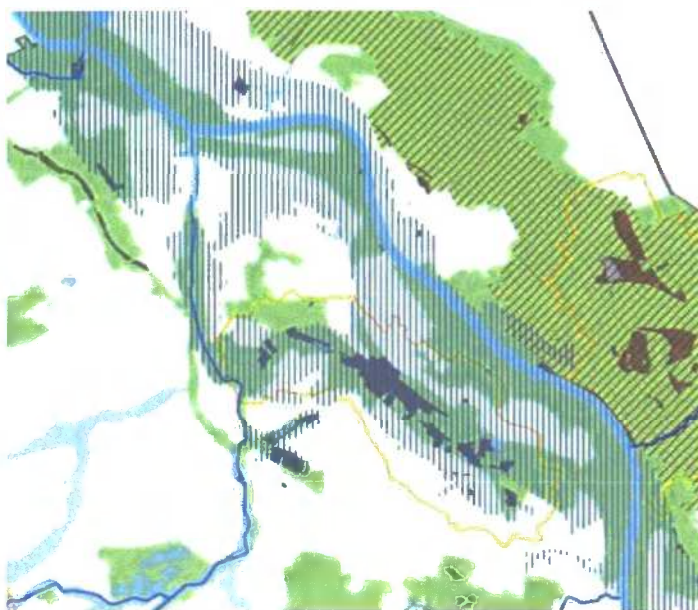
Natschade

Per aandachtslocatie wordt bekeken of nadelige effecten van vernatting kunnen worden gemitigeerd/gecompenseerd met technische maatregelen, zoals aanleg van peilgestuurde drainage en/of terreinophoging. Het projectbureau zal deze met de eigenaren van betreffende percelen bespreken.

Droogteschade

Een toename van de natschade is in de landbouwpraktijk niet 'weg te strepen' met een afname van de droogteschade. Droogteschade is namelijk beter te beheersen (door beregening) dan natschade.

Gewassen kunnen alleen met bestaande onttrekkingsputten worden beregend, omdat het stand-still beleid ten een toename van het aantal beregeningsputten voor beregeningen niet toe laat. Wel mag onder voorwaarden een vervallen put vervangen worden door een nieuwe. Binnen de zogeheten hydrologische bufferzones gelden andere regels dan er buiten (zie kader). Droogteschade treedt bijna alleen op buiten de hydrologische bufferzones (binnen de bufferzone maximaal 3%).



Kaart 5: Hydrologische bufferzones, oranje contour (Provinciaal Omgevingsplan Limburg)

Stand-still beleid grondwateronttrekkingen

Alle beregeningsputten en beregeningspompen moeten zijn geregistreerd in het grondwaterregister van het waterschap. Er wordt onderscheid gemaakt tussen registratie van putten en pompen binnen en buiten de hydrologische bufferzones. Binnen de bufferzones gelden striktere eisen dan er buiten. Een pomp is niet gebonden aan een put, maar mag onder voorwaarden ingezet worden op meerdere putten.

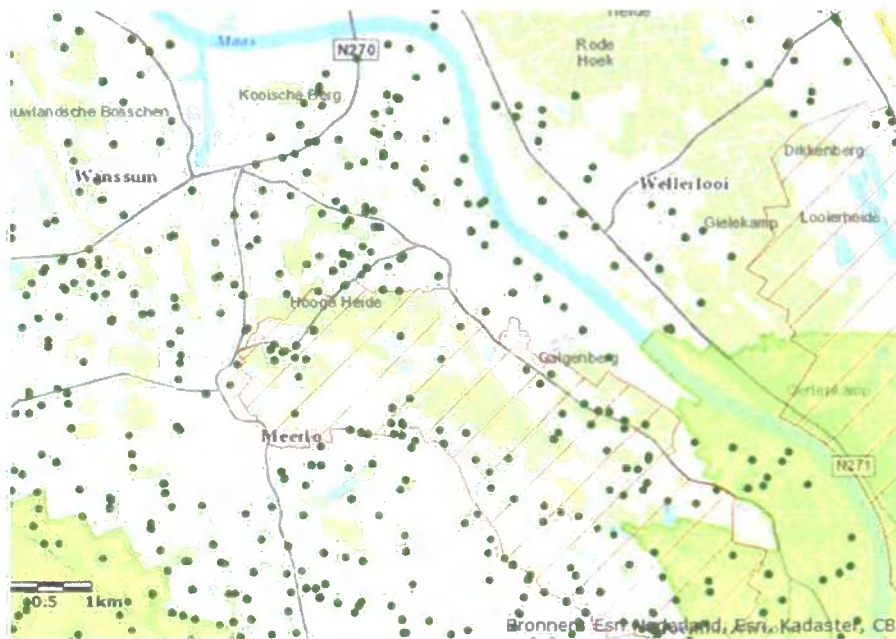
Buiten de bufferzones:

- Een beregeningsput die vervalst mag worden herplaatst, ook op een andere locatie buiten de bufferzone.
- Pompen geregistreerd voor gebruik buiten bufferzone mogen niet worden ingezet binnen de bufferzone.
- Een niet geregistreerde pomp mag alleen worden gebruikt als de pompcapaciteit kleiner is dan $10\text{m}^3/\text{u}$.

Binnen bufferzones:

- Een beregeningsput die vervalst mag worden herplaatst. Binnen de bufferzone mag één nieuwe put niet dicht bij het natuurgebied komen te staan.
- Pompen geregistreerd voor gebruik binnen de bufferzone mogen ook worden ingezet buiten de bufferzone.
- Alleen geregistreerde pompen mogen worden gebruikt, ook als de pompcapaciteit kleiner is dan $10\text{m}^3/\text{u}$.

De locaties van de geregistreerde beregeningsputten zijn weergegeven op kaart 6.



Kaart 6: geregistreerde beregeningsputten (bron www.wpm.nl)

3.3.3 Per aandachtspunt

Watergangen Beerendonck en Annadijk

De peilen van de Beerendonck en Annadijk stijgen door de gebiedsontwikkeling, ten opzichte van de huidige situatie. Voor de lager gelegen percelen in het dal langs de Beerendonck en Annadijk zal hierdoor natschade ontstaan. De omvang van het gebied waar dit speelt is beperkt, omdat de geulen waarin de watergangen liggen, beperkt van omvang zijn. Het maaiveld loopt snel op.

De wijzigingen van deze maatregelen op de grondwaterstanden zijn berekend in de MER. In de nabijheid van deze watergangen is een toename van de natschade berekend, tot maximaal 20%, en een kleine afname van de droogteschade (tot 3%)



Kaart 7a: natschade nabij watergangen Beerendonck en Annadijk, MER voorkeursvariant

Op deze percelen zijn de volgende mogelijkheden om eventuele natschade te mitigeren:

- Ophogen van maaiveld. Op basis van de Keur van het waterschap wordt uitgegaan van een drooglegging (voor bouwland) van minimaal 80 cm. Dit wordt echter in de huidige situatie niet overal gehaald. Als in de huidige situatie de drooglegging kleiner is dan 80cm wordt niet meer opgehoogd dan de verhoging van het oppervlaktewaterpeil. Als de drooglegging in de huidige situatie groter is dan 80cm wordt opgehoogd totdat in de toekomstige situatie de drooglegging 80 cm is. De locaties zijn indicatief weergegeven in kaart 7c.
 - Beerendonck; maximaal ca. 30 cm ophogen

Concept

- Annadijk: maximaal ca. 40cm ophogen
- Aanleggen van peilgestuurde drainage op ongedraineerde percelen en ombouwen van traditionele bruisdrainage naar peilgestuurde drainage. In praktijk wordt peilgestuurde drainage op traditioneel gedraineerde percelen vaak ook geheel nieuw aangelegd in plaats van omgebouwd. Op kaart 8 zijn de percelen weergegeven waar drainage bij het waterschap is gemeld.
- Uitkeren schadevergoeding.

De gevolgen van de verhoging van de peilen is weergegeven in kaarten 4b en 4c. Hierin zijn de huidige en toekomstige droogleggingen ²⁾ in een gemiddelde wintersituatie winter weergegeven.



Kaart 7b: drooglegging winter (50%MA) huidige situatie



Kaart 7c: drooglegging winter (50%MA) na uitvoering Gebiedsontwikkeling

Legenda

— waterloop

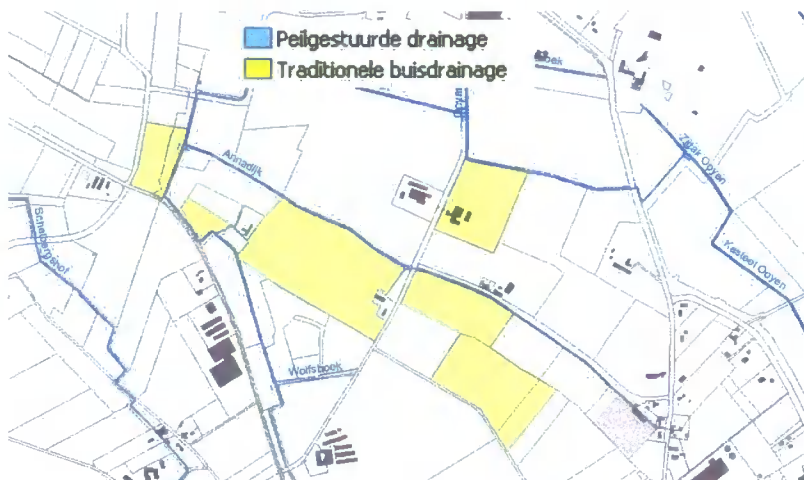
natuur

drooglegging (cm-mv)

< 0
0 - 20
20 - 30
30 - 40
40 - 50
50 - 60
60 - 70
70 - 80
80 - 90
90 - 100
> 100

²⁾ Drooglegging is de afstand tussen het oppervlaktewaterpeil en het maaiveld

Concept

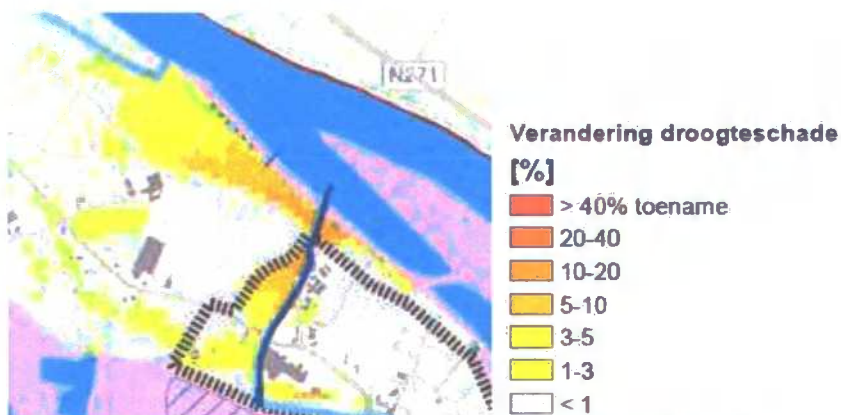


Kaart 8: Gedraineerde percelen, geregistreerd bij het waterschap

Watergang Maasbroek, hoogwatergeul Ooijen

De watergang Maasbroek komt met de realisatie van de Hoogwatergeul Ooijen te vervallen. Op de watergang Maasbroek is een sloot (tertiaire watergang) aangesloten. De afwatering van deze sloot wordt verlegd naar de hoogwatergeul, hiertoe wordt de huidige sloot verlengd, tot in de hoogwatergeul.

De effecten van deze wijzigingen op de grondwaterstanden zijn bepaald in het kader van de MER. De daling van de grondwaterstanden rondom de hoogwatergeul leidt in deze berekening tot een toename van de droogteschade. De dalingen van de GLG lopen op van ca. 5 cm in het westen naar ca. 1,0 m in oostelijke richting. Dit zal in praktijk niet of in veel mindere mate optreden omdat de dalingen voor een deel worden opgeheven door de verhogingen als gevolg van de peilopzet: ca. 0,1 tot 0,2 m.. In de MER zijn de effecten immers niet ten opzichte van de huidige situatie, maar ten opzichte van de autonome ontwikkeling berekend. Kaart 6 laat zien dat er in de nabijheid enkele beregeningsputten aanwezig zijn. Door de graafwerkzaamheden komen diverse bestaande beregeningsputten te vervallen. Indien nodig kunnen daarom nieuwe putten worden geslagen, binnen de regels van het stand-still beleid.



Kaart 9: Verandering droogteschade omgeving Maasbroek, MER voorkeursvariant

Watergang Gun

In de MER is in de nabijheid van deze watergangen een toename van de natschade berekend (tot 10%) en een kleine afname van de droogteschade (tot 3%). In werkelijkheid wordt met de realisatie van de gebiedsontwikkeling de huidige, in het veld bestaande, situatie van de Gun geformaliseerd. Het maaiveldniveau in de Oude Maasarm is lager dan in het aangrenzende landbouwgebied. Ook het bodemniveau van de Gun daalt snel in de Oude Maasarm. Bovendien staat de Gun (vrijwel) altijd droog. De afwatering van het traject van de Gun ten zuiden van de Broekstraat en van het traject van

Concept

de Gun ten noorden van de Broekstraat wijzigt daarmee nauwelijks tot niet ten opzichte van de huidige situatie. Er zijn daarom geen aanvullende mitigerende maatregelen voorzien.

Afwatering landbouwgebied bij bovenloop Tiendschuur (Aandachtspunt 4.2)

Door het aanleggen van de waterkering ontstaat een binnendijks gelegen laagte. In de huidige situatie kan hemelwater dat over of ondiep door de grond afstroomt, vrij afstromen naar lager gelegen gronden en de Tiendschuur. Met het aanleggen van de waterkering wordt deze afstroming gestremd, waardoor de kans bestaat dat het hemelwater aan de binnendijkse voet van de waterkering op de akker stagneert. In dat geval kan in de zone waar het regenwater zich verzamelt een natte zone ontstaan met natschade aan de gewassen tot gevolg.

Omdat dit een lokaal knelpunt in de afwatering is, is dit niet in de resultaten van de MER te zien. Om eventuele natschade te mitigeren of compenseren wordt binnendijks een zaksloot aangelegd. Indien nodig moet bij hoogwater een tijdelijke pomp worden geplaatst, om overtollige neerslag en/of kwel over de waterkering heen uit te pompen.

Watergangen Bolt en Hoekenveld

Om de afwatering van de Bolt en de Hoekenveld in het binnendijkse gebied te kunnen realiseren, moeten beide watergangen via een nieuwe watergang met elkaar verbonden worden (zie kaart 8). Daarnaast zal zeer waarschijnlijk de watergang, waardoor het gebied afwatert, iets vergroot moeten worden, zodat de capaciteit voldoende is om ook de afvoer van de andere watergang te kunnen verwerken. Naast het feit dat toename van het debiet in de watergangen mogelijk gecompenseerd moet worden, door de capaciteit van de afvoerende watergang te vergroten, vormt de drooglegging van de percelen rond de bovenloop van de Hoekenveld een aandachtspunt. Bij afvoer via de Bolt en geen integrale ophoging van het maaiveld zal deze, zonder aanvullende maatregelen, afnemen.



Kaart 10: situatie Bolt/Hoekenveld

Op deze percelen zijn de volgende mogelijkheden om eventuele natschade te mitigeren of compenseren:

- ophogen van maaiveld;
- aanleg van peilgestuurde drainage; in de huidige situatie is er op de percelen – volgens de informatie van het waterschap- geen buisdrainage aanwezig;
- verpachten met gebruiksbeperkingen: de percelen die dit betreft zijn (nagenoeg) volledig in eigendom van het projectbureau Ooijen-Wanssum.

De wijzigingen van deze maatregelen op de grondwaterstanden zijn berekend in de MER. In het MER is – in tegenstelling tot de beschrijving hierboven juist een afname van de natschade (tot 20%) en een kleine toename van de droogteschade (tot 3%) berekend. Dit zal op, basis van bovenstaande beschrijving over de veranderingen van het oppervlaktewater niet optreden. Daarom zijn alleen maatregelen beschreven waarmee natschade wordt gemitigeerd/gecompenseerd.

Uitbreiding haven Wanssum

Aan de westzijde van haven Wanssum, ter plaatse van de zijtak van de haven, wordt het bedrijventerrein haven Wanssum uitgebreid (zie figuur 5.1). Deze uitbreiding bestaat uit een verlenging van de zijtak van de haven en realisatie van bedrijven rond deze zijtak.

De wijzigingen van deze maatregelen op de grondwaterstanden zijn berekend in de MER. Er is een afname van de natschade (tot ca 20%) en een kleine toename van de droogteschade (tot 3%) berekend. Dit zal in praktijk niet of in veel mindere mate optreden omdat de dalingen vrijwel volledig worden opgeheven door de verhogingen als gevolg van de peilopzet. In de MER zijn de effecten immers niet ten opzichte van de huidige situatie, maar ten opzichte van de autonome ontwikkeling berekend.

3.4 Conclusies

Natschade

- Op enkele locaties treedt een afname van de natschade op.
- Rond de watergangen Beerendonck en Annadijk, Bolt en Hoekenveld treedt natschade op die gemitigeerd dient te worden. Geadviseerd wordt in overleg met de agrariër te bepalen of ophoging of peilgestuurde drainage de beste oplossing is.
- Natschade als gevolg van de gebiedsontwikkeling wordt niet versterkt door de peilopzet van de Maas.

Droogteschade

- Op enkele locaties treedt een afname van de droogteschade op.
- Op diverse locaties is de berekende toename van de droogteschade zo beperkt dat deze buiten de betrouwbaarheidsmarge van de berekeningsmethodiek valt.
- Ten noorden van Ooijen is sprake van een duidelijke toename van de droogteschade als gevolg van de grondwaterstands dalingen door de aanleg van de hoogwatergeul.
- Nabij de Maas worden deze effecten (deels) gecompenseerd door de peilopzet van de Maas.
- De resterende droogteschade is te bestrijden met extra berekening. Dit is mogelijk binnen de regels van het stand-still beleid voor grondwateronttrekkingen. Geadviseerd wordt dit in overleg met de betrokken agrariërs verder op te pakken.

H4 Inundatie van landbouwpercelen

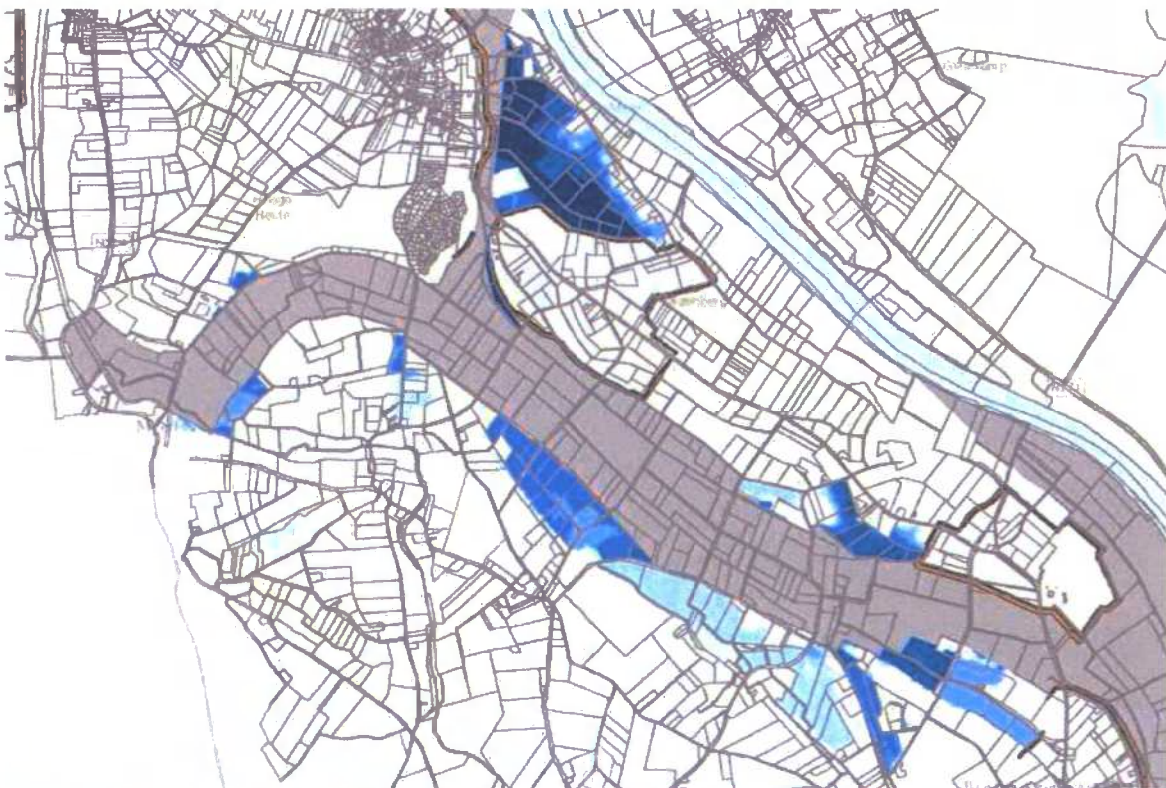
4.1 Inundatiefrequentie

Door de gebiedsontwikkeling zullen bepaalde landbouwgronden met een hogere inundatiefrequentie te maken krijgen. De reactivering van de oude Maasarm zorgt er namelijk voor dat gebiedsdelen frequenter overstroomd worden in vergelijking met de huidige situatie. Het gaat hier om de gronden die momenteel achter een kade zijn gelegen en die door het weghalen van de kade 'buitendijks' komen te liggen. Als basis voor het bepalen van deze effecten is het dijktracé van het ontwerp 2012 genomen. Daar waar inmiddels dit dijktracé is gewijzigd in het kader van een recente planuitwerking zal dit worden benoemd.

Bij waterafvoeren hoger dan 1/50 jaar zullen de bestaande kades overstroomd worden en dus tevens ook de achterliggende landbouwgronden. De aandacht richt zich daarom op de gronden die tot een afvoer van 1/50 jaar overstroomd worden. Hierbij is onderscheid gemaakt in een aantal overstromingsklassen.

Inundatie

	1/1 jaar - afvoer ongeveer 1450 - 1500 m ³ /s
	1/5 jaar - afvoer ongeveer 2050 - 2075 m ³ /s
	1/10 jaar - afvoer ongeveer 2300 m ³ /s
	1/20 jaar - afvoer ongeveer 2550 m ³ /s
	1/50 jaar - afvoer ongeveer 2865 m ³ /s

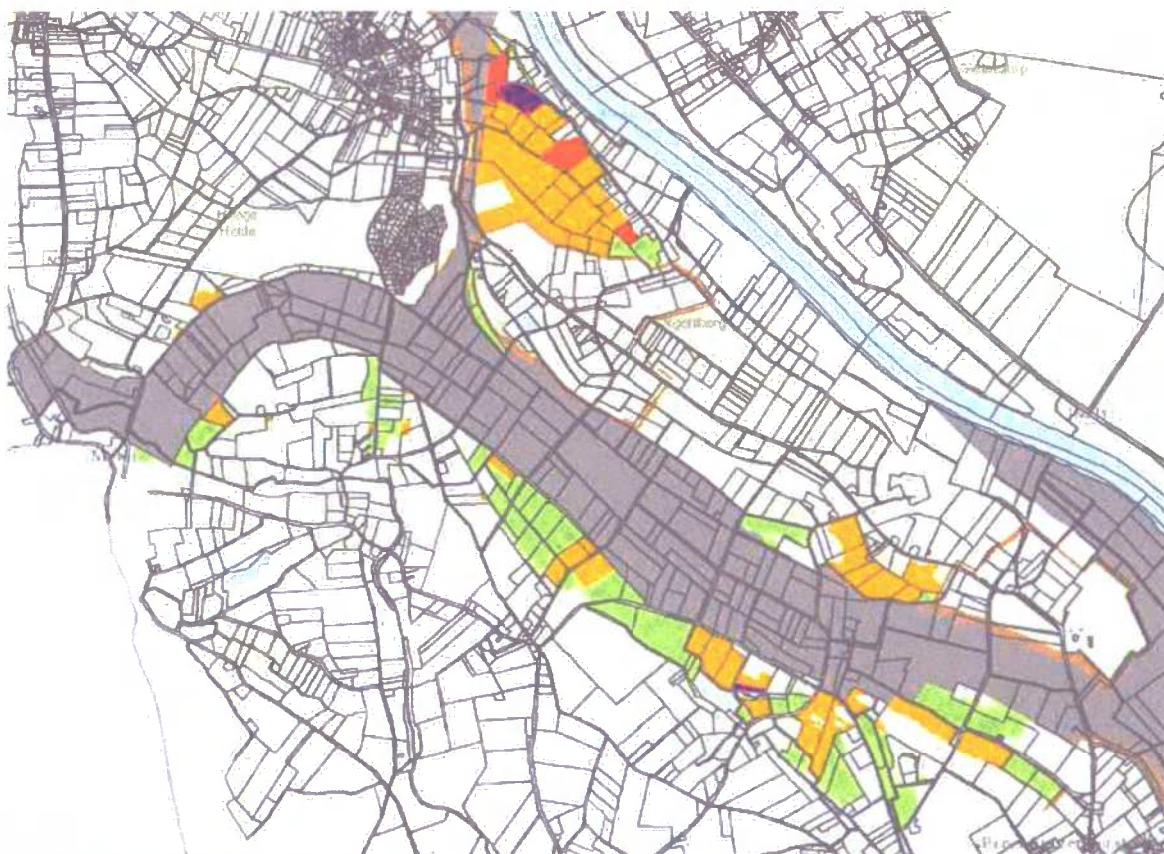


Kaart 11: Inundatiefrequentie landbouwpercelen

4.2 Gewassen

Vervolgens is bekeken welke gewassen op de percelen worden geteeld. Hiervoor is als basis de LGN-kaart van 2011 gebruikt (Land Gebruik Nederland). De verschillende soorten gewassen zijn als volgt onderverdeeld:

- Akker
- Boomkwekerij en vaste planten
- Fruit
- Grasland
- Groenbemesters, niet-vlinderbloemige
- Notenbomen



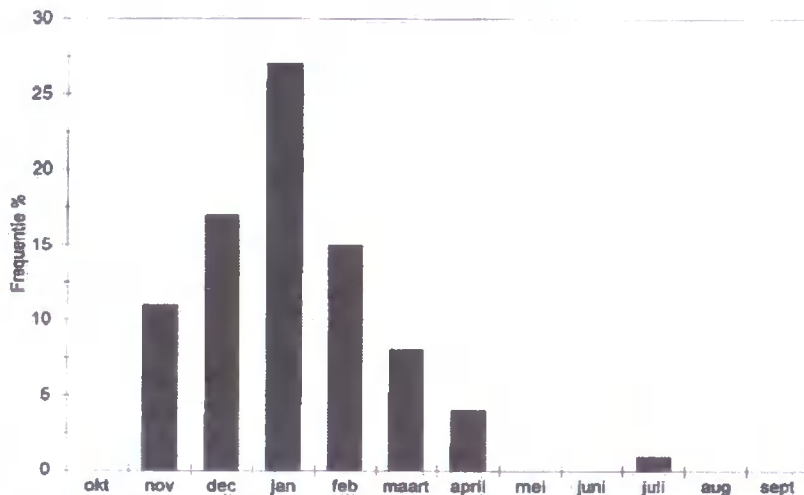
Kaart 12: (LGN 2011) geïnundeerde landbouwpercelen

Gewas	inundatie					totaal
	1 x jaar	1 x 5 jaar	1 x 10 jaar	1 x 20 jaar	1 x 50 jaar	
Akker	16,9	9,3	17,4	9,3	14,9	67,8
Boomkwekerij en vaste planten	1,6	0	0,6	0	0,5	2,7
Fruit	1,1	1,3	0,7	1,1	0,5	4,7
Grasland	1,4	11,8	4,4	19,3	20,4	57,3
Totaal in ha	21	22,4	23,1	29,7	36,3	132,5

Tabel 11: oppervlakte gewassen per inundatieklasse

Concept

Om een beeld te krijgen wat het effect van de grotere inundatiefrequentie is, dient gekeken te worden naar de verdeling van hoogwaters gedurende een jaar. In onderstaande grafiek (bron Waterloopkundig Laboratorium) is te zien dat hoogwaters zich vrijwel volledig concentreren in de periode november-april met een duidelijke piek in januari. Zeer sporadisch komt er in de zomer een hoogwater voor.



Figuur 1: Frequentie van piekafvoeren boven de 1300 m³/sec (periode 1911-1993)

Grasland

Indien het een kortstondige overstroming betreft in de periode november t/m maart zijn de gevolgen voor grasland beperkt. Bij een overstroming in april zal het beweiding/groeiseizoen korter zijn. De draagkracht van de grond zal dan een tijd beperkt zijn, waardoor bemesting later kan worden uitgevoerd dan normaal. Dit zal dan resulteren in een lagere opbrengst. Indien de overstroming in juli plaats heeft, zal dit grote effecten hebben op de opbrengst en beweidingseizoen, zeker als er sprake is van sedimentafzetting door de overstroming.

Akkerbouwgewassen

In het algemeen zijn de gevolgen, bij een kortstondige overstroming, in de periode november tot maart groter dan bij grasland. Het oogstrisico van enkele late gewassen in de periode november (bieten, korrelmais) zal toenemen. Gevolg kan zijn een totaal verlies van gewassen, indien deze nog niet zijn geoogst. Bij wintergranen kan bij een langdurige overstroming in de winterperiode tot gevolg hebben, dat het gewas verloren gaat. Indien het een overstroming in de maand april betreft zal in de meeste gevallen de schade bestaan uit een korter groeiseizoen, indien deze gewassen op dat moment nog niet gezaaid of gepoot zijn. Het resultaat is een lagere opbrengst.

Indien de overstroming zoals in de voorgaande tabel is aangegeven in juli plaats heeft, zal dit bij de meeste akkerbouw gewassen leiden tot een totaal verlies van de oogst.

Boomteelt

Bij boomteelt worden de gevolgen bepaald door de aangeplante boomsoorten. Sommige boomsoorten zijn goed bestand tegen overstroming terwijl andere boomsoorten daar juist schade van ondervinden. De schade wordt beïnvloed door de duur van de overstroming en het overstromingsseizoen. Wat het laatste betreft, is een overstroming in het groeiseizoen schadelijker dan een overstroming in het winterseizoen omdat het zuurstoftekort van het wortelstelsel (als gevolg van overstroming) grotere gevolgen heeft ten tijde van groei is dan ten tijde van rust. Een langere overstromingsduur is schadelijker dan een kortstondige. Exacte gegevens zijn niet voorhanden. Schade kan zich uiten in een tragere groei van de bomen tot in het uiterste geval sterfte van de overstromingsgevoelige bomen bij langdurige overstroming.

H5 Ontsluiting

In dit hoofdstuk wordt kwalitatief in beeld gebracht wat de effecten zijn van de maatregelen van de gebiedsontwikkeling op het landbouwverkeer. Maatregelen van de gebiedsontwikkeling kunnen invloed hebben op:

- bereikbaarheid percelen vanuit agrarisch bedrijf
- bereikbaarheid agrarisch bedrijf (aan- en afvoer)
- aanrijroutes loonwerkers
- verkeersveiligheid en verkeersafwikkeling

Naast bovengenoemde effecten wordt er ook aandacht besteed aan de scheiding van landbouwverkeer met overig verkeer, landbouwverkeer door dorpskernen en de passeerbaarheid van de dijken voor landbouwverkeer. Er wordt niet op de effecten voor individuele bedrijven ingegaan. De studie richt zich op de effecten op de agrarische sector als geheel. Voor de volledigheid wordt vermeld dat er momenteel ook een landbouwverkeersstudie loopt van de gehele N270. De laatste tijd is landbouwverkeer behoorlijk in de aandacht in de media en op het politiek-bestuurlijke vlak.

Onderstaand wordt per gebiedsdeel/maatregel ingegaan op het raakvlak met het landbouwverkeer. De belangrijkste wijzigingen die optreden in de ontsluiting zijn:

- aanleg rondweg om Wanssum
- verwijderen verharde en onverharde wegen t.b.v. rivierverruiming en natuurontwikkeling

5.1 Rondweg Wanssum

Een van de belangrijkste wijzigingen in de ontsluiting van het gebied is het omleggen van de huidige N270 door Wanssum naar een tracé ten noorden van Wanssum. Doel van de rondweg is de verbetering van de verkeersveiligheid en leefbaarheid van de dorpskern van Wanssum en een goede bereikbaarheid van de nog verder te ontwikkelen haven en bedrijfsterrein. In het verkeersplan wordt er naar gestreefd om van Wanssum een verkeersluw dorp te maken. De rondweg moet leiden tot een sterke reductie van het verkeer door Wanssum. Hierbij is met name de reductie van de hoeveelheid vrachtverkeer van belang. De rondweg kent een geslotenverklaring voor landbouwverkeer. De bereikbaarheid voor dit verkeer blijft dus via de Venrayseweg, Brugstraat lopen. Bij het verkeersluw maken van het huidige tracé door Wanssum zal hiermee rekening gehouden moeten worden.

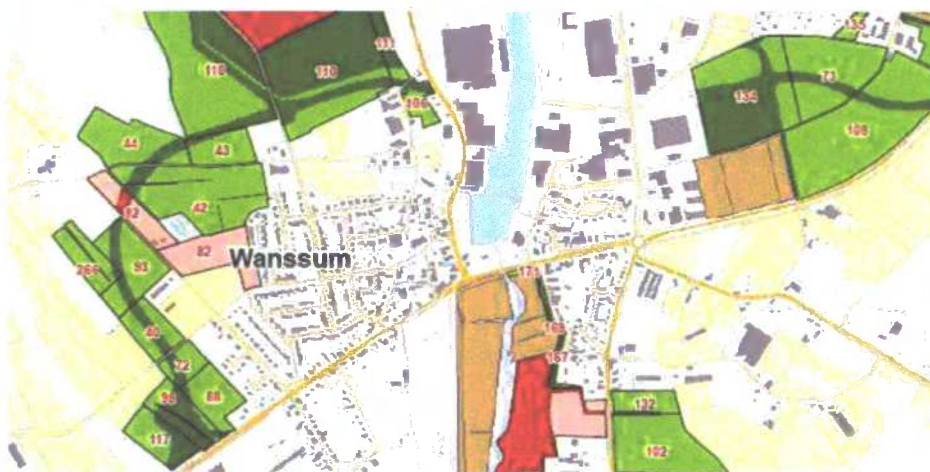
Om de bereikbaarheid te garanderen is aan de westzijde vanaf de westelijke rontonde ten noorden van de rondweg Wanssum een parallelweg opgenomen tot aan de Meerlosebaan. Voor de bereikbaarheid tussen Wanssum en Geijsteren zal gebruik gemaakt kunnen worden van de bestaande Geijsterseweg. Vanuit zuidelijke richting zal de route na de onderdoorgang rondweg Wanssum aangesloten worden op een interne ontsluitingsweg van het bedrijventerrein. Deze biedt via de randweg rond het terrein aansluiting op de huidige Geijsterseweg ten noorden van de haven. Ter hoogte van de Gouverneur Houbenstraat is wel een tunnel gepland, deze is echter alleen geschikt voor langzaamverkeer en niet voor landbouwverkeer. Aan de oostzijde is de bereikbaarheid geregeld via de Stayerhofweg de Kooy en de nieuwe verbindingsweg tussen Brugstraat en rondweg ten oosten van Wanssum. Landbouwverkeer kan hier de rondweg kruisen. De oversteek ter hoogte van het Kamillepad komt daarmee te vervallen.

Concept



Kaart 13: Rondweg Wanssum.

Door de rondweg worden een aantal veldkavels en één huiskavel doorsneden. Dit betekent dat het voor een enkele agrariër lastiger wordt om bij deze percelen te komen. Een en ander wel afhankelijk of er n.a.v. de aanleg van de rondweg een kavelruil gaat plaatsvinden om de ontstane verkavelingssituatie te verbeteren.



Kaart 14: Doorsnijding kavels nabij rondweg Wanssum

Door de aanleg van de parallelweg en de rotondes zijn de gevolgen van de rondweg voor het overige landbouwverkeer beperkt. Het achterland blijft goed bereikbaar. De ene agrariër zal er echter licht hinder van ondervinden door een iets langere route, de andere agrariër zal er juist licht profijt bij hebben.

De rondweg is niet toegankelijk voor landbouwverkeer. De verkeersvisie van de gemeente Venray geeft aan dat na realisatie van de rondweg de Venrayseweg tot een erftoegangsweg zal worden omgevormd met verkeersremmende voorzieningen. Hier geldt een maximum snelheid van 30 km/h. Mogelijk dat een deel de status van een wijkontsluitingsweg krijgt (max. snelheid 50 km/h). Vanuit de Venrayseweg blijven er een drietal aansluitingen richting achterland. Aangezien voor

Concept

landbouwverkeer een maximum geldt van 25 km/h kan het landbouwverkeer geen hinder ondervinden van de nieuwe situatie. Bij het ontwerp van de tot erftoegangsweg om te vormen Venrayseweg zal met de aanwezigheid van landbouwverkeer rekening worden gehouden.

5.2 Hoogwatergeul Wanssum

Ten behoeve van de aanleg van de hoogwatergeul Wanssum wordt vrijwel het gehele gebied aan de landbouw onttrokken. Alleen een smalle strook tussen de hoogwatergeul en de Maas blijft in landbouwkundig gebruik. De verharde wegen De Kooij en Haalweide komen te vervallen. Naast deze verharde wegen komen binnen ook alle onverharde landbouwwegen binnen de hoogwatergeul te vervallen. De Maasstraat blijft zoals hij is (qua locatie en hoogteligging) en de Maasstraat wordt verhard waarbij tevens passeerhavens worden gemaakt.



Kaart 15: te verwijderen wegen (1) De Kooij (2) Haalweide (3) Maasstraat (4) Maasweg

Verkeer dat nu nog via De Kooij en/of Haalweide richting camping De Kooij kan rijden, moet in de nieuwe situatie via Blitterswijk en de Maasstraat/Maasweg rijden. Dit geldt dus ook voor de agrariër en loonwerker die daar moet komen. Komende vanuit Wanssum kan de aanrijroute tot 2 km toenemen door deze omweg. Het gaat hier om een zeer beperkt aantal bewegingen. Voor het landbouwverkeer dat vanuit de richting van Blitterswijk/Meerlo richting De Kooij moet rijden, verandert er niets.

Naar verwachting zal de hoeveelheid landbouwverkeer door de dorpskern van Blitterswijk afnemen ten opzichte van de huidige situatie omdat er voor de hoogwatergeul een zeer groot areaal grond (ca. 120 ha) aan de landbouw wordt onttrokken.

5.3 Hoogwatergeul Ooijen

Binnen de hoogwatergeul Ooijen worden de Rietweg en de Maasveldweg verwijderd evenals alle onverharde paden. Gezien de ligging van de hoogwatergeul aan de Maas, Broekhuizenvorst en (camping) Ooijen heeft de onttrekking van dit landbouwgebied en de verwijdering van de genoemde wegen geen invloed op het landbouwverkeer.



Kaart 16: te verwijderen wegen Rietweg (9) Ganzenkampstraat (10) Ooijenseweg (11) Maasveldweg

5.4 Oude Maasarm

In de oude Maasarm wordt alleen de Ganzenkampstraat aan het verkeer onttrokken. Verkeerstellingen van deze rustige weg zijn niet voorhanden. De overige verharde en onverharde wegen die de oude Maasarm kruisen (Bergboslaan, Berkenstraat, Kortenbos, Broekstraat, Flemingweg, Broekweg, Molenweg, Nachtegaalstraat) blijven hun verkeersfunctie behouden, dus ook voor het landbouwverkeer.

Daar waar de Ooijenseweg de oude Maasarm kruist ter hoogte van Kasteel Ooijen en de Roekenbosch te Blitterswijk wordt de weg verwijderd. Hiervoor in de plaats worden 2 hoogwatervrije bruggen aangelegd. De brug heeft een verhardingsbreedte van 7 m waardoor 2 brede landbouwvoertuigen van 3,5 m breedte elkaar kunnen passeren.

5.5 Verkeersveiligheid langzaam verkeer

Door het nieuwe ontwerp zal het gemotoriseerde verkeer meer gescheiden worden van het fietsverkeer doordat er nieuwe dijken worden aangelegd die ook als fietsroute gaan fungeren. Hierdoor zullen er minder fietsers op de doorgaande wegen zijn. Als voorbeeld wordt de Ooijenseweg nabij Ooijen genoemd. Hier wordt een nieuwe fietspad (op de dijk) ten zuiden van het gehucht Ooijen aangelegd waardoor er een aantrekkelijke alternatieve route ontstaat. Fietsers zijn dan niet meer aangewezen op de drukke Ooijenseweg. Aangezien het niet binnen de scope valt van de gebiedsontwikkeling om het fietspad helemaal door te trekken tot Blitterswijk ligt hier ook voor beide gemeenten een taak dit verder op te pakken.

Beide gemeenten zijn van plan buiten de bebouwde kom in het plangebied 60 km zones in te voeren. Hierdoor zullen de snelheidsverschillen tussen het langzame en het snelle verkeer afnemen en zal de veiligheid toenemen.

Concept

Een ander voorbeeld waar fietsverkeer met overig verkeer wordt gescheiden, is bij de Koninginnenbrug. Er wordt een nieuw fietspad aangelegd op de dijk vanaf Blitterswijk. Vervolgens gaat dit fietspad onder de brug door richting De Kooij. De kruising bij de N270 komt daarmee te vervallen.

5.6 Passeerbaarheid van dijken

Onderdeel van de gebiedsontwikkeling is de aanleg van ca. 20 km primaire waterkering. Ongeveer de helft bestaat uit het versterken van de bestaande kade's. De andere helft bestaat uit de aanleg van een volledig nieuwe kering. Over een groot traject ligt er in de nieuwe situatie natuurgebied achter de dijk. Er zijn echter ook dijktrajecten waar landbouwverkeer de dijk moet kunnen passeren om op de landbouwpercelen te kunnen komen. Waar precies dijkovergangen moeten komen zal in een latere fase door de aannemer worden uitgewerkt. Uitgangspunt van het waterschap -als beheerder van de dijken- is dat er zo min mogelijk dijkovergangen komen zonder dat daarbij de bereikbaarheid van de percelen in het geding komt. In de planuitwerkingsfase zal in samenspraak met de betreffende agrariërs en het waterschap worden bepaald waar en hoeveel dijkovergangen er moeten komen.

5.7 Resumé

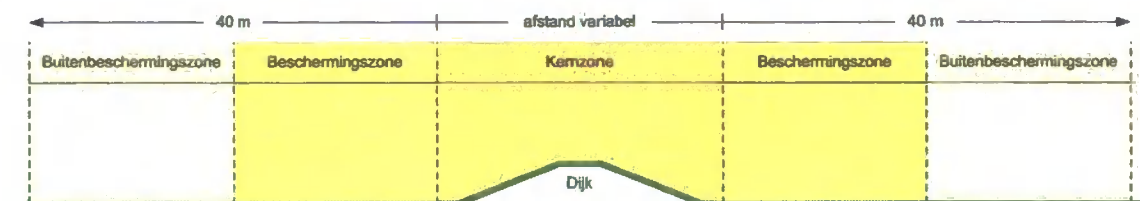
De gevolgen van de gebiedsontwikkeling voor het landbouwverkeer op hoofdlijnen zijn relatief beperkt. De bereikbaarheid van de percelen en van de agrarische bedrijven voor zowel de agrariërs zelf als de loonwerker verandert door de rondweg en de natuuraanleg niet substantieel. Dit neemt niet weg dat in een enkel geval sprake is van een verslechtering (bv. omrijden door aanleg hoogwatergeul Wanssum, ingesloten door rondweg). De veranderingen in de verkeersontsluiting zullen worden geformaliseerd in het kader van het Provinciaal Inpassings Plan (PIP) en middels verkeersbesluiten van de gemeenten.

H6 Beperkingen agrarische bouwactiviteiten rondom dijken

Beperkingen van agrarische bouwactiviteiten rondom dijken worden bepaald door de aanwezigheid van een beschermingszone en het profiel van vrije ruimte:

6.1 Beschermingszones

Om de waterkeringen te beschermen zijn door het waterschap regels opgesteld en opgenomen in zijn keur (verordening). Deze regels zijn niet alleen van toepassing op de waterkering zelf (de zogenaamde kernzone), maar gelden ook voor de aan weerszijden gelegen beschermingszone en buitenbeschermingszone van elk 20 meter breed. Binnen deze zones is voor veel activiteiten een vergunning nodig van het waterschap. Het gaat dan bijvoorbeeld om bouwactiviteiten.



Beschermingszones

De huidige kades in Ooijen-Wanssum zijn al beschermd middels beschermingszones. Als deze kades tot primaire waterkering worden omgevormd, zullen de contouren van deze zones worden aangepast op de nieuwe locatie en maatvoering van de dijk. Hierdoor kunnen de grenzen verder over een bebouwingsvlak komen te liggen. Daar waar nieuwe dijken worden aangelegd, zullen uiteraard ook beschermingszones van toepassing zijn.

6.2 Profiel van vrije ruimte

Het begrip Profiel van Vrije Ruimte is gedefinieerd als: het gebied dat nodig is om toekomstige verbeteringen aan de waterkering te kunnen realiseren. Met het opnemen van een Profiel van Vrije Ruimte wordt beoogd ontwikkelingen te voorkomen die het realiseren van de voorgenomen verbetering onmogelijk maken of slechts mogelijk te maken zijn via verwijdering of aanpassing van werken met grote financiële consequenties. Het Profiel van Vrije Ruimte staat onafhankelijk van de in de legger vastgestelde kernzone en beschermingszones van de waterkering. In de praktijk betekent dit dat er langs de (toekomstige) dijk een strook niet mag worden gebruikt voor bebouwing, kabels en leidingen e.d.. De breedte van deze strook wordt bepaald door de bestaande hoogte van een dijk en de omvang van de toekomstige dijkverhoging. Beide bepalen de extra benodigde ruimte voor zo'n toekomstige dijk.

6.3 Beperkingen

Een analyse op basis van bestaande agrarische bouwvlakken en de nieuwe contouren van de beschermingszones is niet gemaakt. Bij bestaande dijken die worden opgehoogd zal mogelijk de contour verder over het bouwvlak van enkele agrariërs komen te liggen. Dat betekent echter niet dat hier geen bouwactiviteiten mogelijk zijn. Ze zijn wel vergunningsplichtig i.h.k.v. de keur. Bouwactiviteiten binnen het profiel van vrije ruimte zijn niet mogelijk. Het gaat hier over relatief smalle stroken die binnen de (binnen)beschermingszone zijn gelegen. Een eerste verkenning van de doorwerking van de beschermingszones van nieuwe dijktracés op agrarische huiskavels laat zien dat een enkel bedrijf mogelijk wordt beperkt in hun bouwactiviteit. Eén agrariër gaat er duidelijk qua bouw mogelijkheden op vooruit omdat met het dijktracé nadrukkelijk rekening is gehouden met de uitbreidingsplannen.

H7 Ontwikkeldruimte

Een van de doelstellingen van gebiedsontwikkeling Ooijen-Wanssum is ruimte scheppen voor economische initiatieven. Bedrijven die in het stroomvoerende en/of bergende deel van het winterbed van de Maas zijn gelegen, hebben al lange tijd grote moeite om een watervergunning te krijgen voor hun uitbreidingsplannen. Het projectbureau Ooijen-Wanssum wil nu ruimte scheppen voor deze plannen door de eisen en voorwaarden die aan de watervergunning worden gesteld via de gebiedsontwikkeling te regelen. De eisen m.b.t. bedrijven in het bergende winterbed verschillen van de eisen die aan bedrijven in het stroomvoerende winterbed worden gesteld. Samengevat komt het er op neer dat er gecompenseerd moet worden voor het verlies aan ruimte voor de rivier door de initiatieven. De maatregelen die hiertoe getroffen kunnen worden (veelal bestaand uit graafwerk) zijn kostbaar.

In 2013 is een initiatievenloket ingesteld waar bedrijven een initiatief voor uitbreiding of nieuwbouw hebben kunnen indienen. In totaal zijn 56 initiatieven ingediend. Van deze initiatieven zijn er 18 die uit de landbouwsector komen. Ze variëren van nieuwbouw kippenschuur, uitbreiding kalverenstal tot opslagloods voor landbouwmachines. In totaal gaat het om ca. 9,5 ha aan uitbreiding/nieuwbouw van stallen, loods, kassen e.d.. Van de 18 initiatieven zijn er twee die niet direct maar indirect aan de landbouw gerelateerd zijn. Het gaat om een transportbedrijf en een composteringsbedrijf. Na jarenlang op slot gezeten te hebben, ontstaat voor al deze bedrijven eindelijk weer ruimte voor economische ontwikkeling.

Initiatief nr.	Type bedrijf	Functie	omschrijving	opp initiatief (ha)
9	Varkens	Bedrijfsmatig	Uitbreiding varkensbedrijf (bebouwing, mestverwerking)	1,35
23	Kwekerij	Bedrijfsmatig	bouw kas (vervanging) en mogelijke realisatie containerveld (voor kleine potjes)	-
26	Transport	Bedrijfsmatig	nieuwe loods bedrijf landbouwtransport	0,21
27	Veeteelt	Bedrijfsmatig en Wonen	Uitbreiding veeteelt: stal voor paarden, rundvee en akkerbouw	0,15
29	Veeteelt, paarden, akkerbouw	Bedrijfsmatig	uitbreiding bedrijfsgebouwen	0,15
33	Kwekerij	Bedrijfsmatig en Wonen	Volledige bebouwing binnen het bouwblok, agrarische schaalvergroting	0,20
34	Veeteelt	Bedrijfsmatig	Ophoging voeropslag	0,80
46	Kwekerij	Bedrijfsmatig	overkapping laadloods, nieuwe loods, open schuur en uitbreiding containervelden	0,11
53	Compost	Bedrijfsmatig	realisatie nieuwe kantoorruimte buiten huidige bouwblok, 80% volumineuze opslag	2,60
54	Kwekerij	Bedrijfsmatig en Wonen	toekomstig bouwblok (woning en loods)	0,20
1	Vleeskalveren	Bedrijfsmatig	Uitbreiding Kalverenstal	0,30
5	Schapen en paarden	Bedrijfsmatig	Loods voor schapen en paarden	0,10
6	Pluimvee	Bedrijfsmatig	Uitbreiding bestaande kippenschuur	0,06
7	Pluimvee	Bedrijfsmatig	Uitbreiding van 3 bestaande loodsen voor pluimvee	1,18
8	Schapen	Bedrijfsmatig	Nieuwbouw stal voor schapen	0,35
20	Veeteelt	Bedrijfsmatig	sleufsilo en nieuwe stallen voor melkvee	0,75
22	Kwekerij	Bedrijfsmatig	vervanging bestaande loods van	0,08
31	Veeteelt	Bedrijfsmatig en Wonen	Uitbreiding stallen, voeropslag, berging en woning	0,80

Tabel 11: Overzicht bedrijven initiatievenloket

H8 Conclusies en aanbevelingen

8.1 Conclusies

- De landbouwsector binnen de projectgrens van Ooijen-Wanssum kan worden gekenschetst als een gezonde bedrijfstak die heel gemengd van samenstelling is, veel grondgebonden bedrijven kent en een matige verkaveling heeft
- 78 bedrijven worden geraakt door de maatregelen
- 2 (kleine hobbymatige) bedrijven liggen met al hun percelen volledig binnen ingreepgebied
- Door de gebiedsontwikkeling Ooijen-Wanssum wordt 421 ha aan de landbouw onttrokken

Doel	Opp_ha
Dijkaanleg	24
Natuur	357
Rondweg	12
Uitbreiding haven	28
Totaal	421

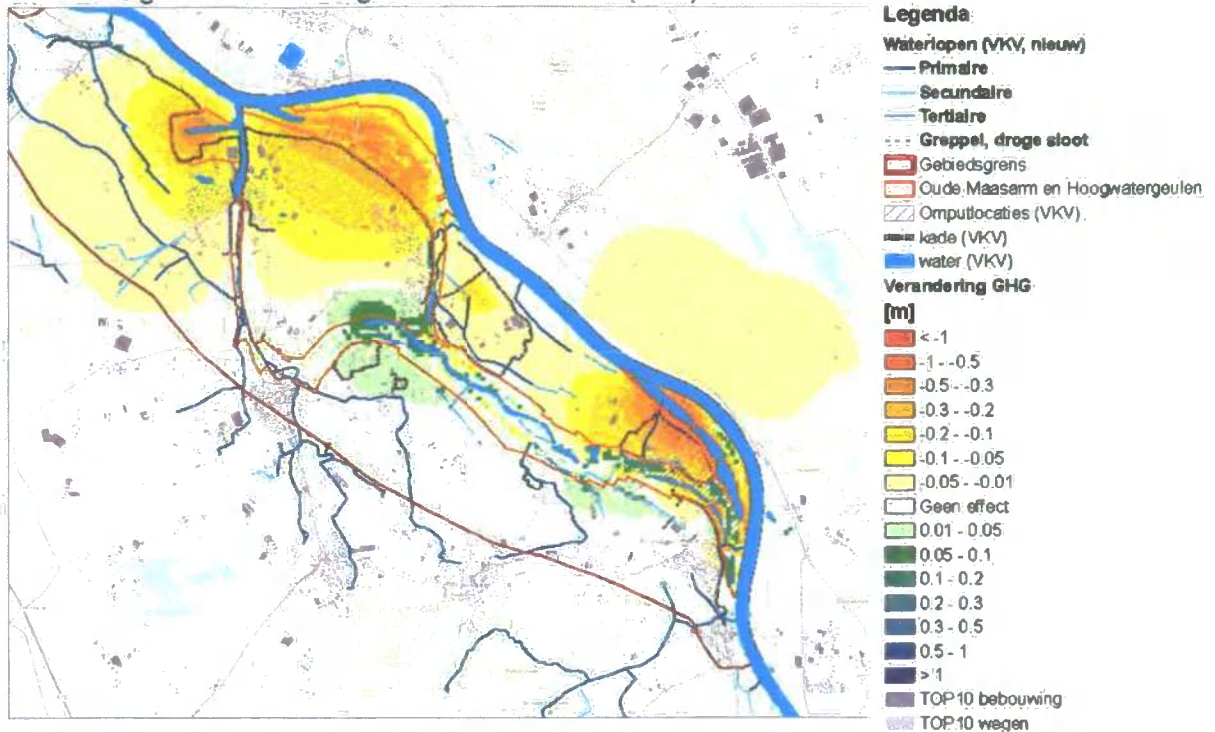
- De gemiddelde kavelgrootte neemt af van 2,4 ha naar 2,0 ha
- Van 46 bedrijven wordt de huiskavel kleiner
- De gemiddelde oppervlakte huiskavel neemt af 4,2 ha naar 2,6 ha
- Naast lokaal een afname van de natschade treedt er als gevolg van de maatregelen lokaal natschade op.
- Natschade als gevolg van de gebiedsontwikkeling wordt niet versterkt door de peilopzet van de Maas.
- Naast lokaal een afname van de droogteschade treedt er als gevolg van de maatregelen bij Ooijen een toename van de droogteschade op.
- Nabij de Maas wordt de droogteschade (deels) gecompenseerd door de peilopzet van de Maas.
- Door de reactivering van de oude Maasarm overstromen een aantal landbouwpercelen in de periode november t/m april frequenter waardoor er een kleine kans is op minder opbrengst of verlies van de oogst. Aandachtspunt zijn een boomkwekerij en een fruitboomgaard die frequent overstromen.
- De rondweg Wanssum wordt niet toegankelijk voor landbouwverkeer. De bestaande route door Wanssum blijft gehandhaafd.
- Door de aanleg van rotondes, een parallelweg, een tunnel en een nieuwe verbindingsweg is rondweg goed passeerbaar voor landbouwverkeer.
- Een enkele agrariër/loonwerker zal als gevolg van de maatregelen te maken krijgen met een langere rijroute.
- De verkeersveiligheid van langzaam verkeer neemt toe doordat ondermeer nieuwe fietspaden op de dijken worden aangelegd.
- 18 agrarische (gerelateerde) bedrijven kunnen via het initiatievenloket van de gebiedsontwikkeling worden gefaciliteerd m.b.t de vereiste watervergunning voor hun uitbreidingsplannen.
- Een enkele agrariër wordt mogelijk beperkt in zijn bouwactiviteiten in de nabijheid van een waterkering. Eén agrariër gaat er nadrukkelijk op vooruit door een aangepast dijktracé.
- In totaal gaat het om 9,4 ha ruimte voor staluitbreiding, loodsen, voeropslag, kantoorruimte e.d. die door de gebiedsontwikkeling mogelijk wordt gemaakt

8.2 Aanbevelingen

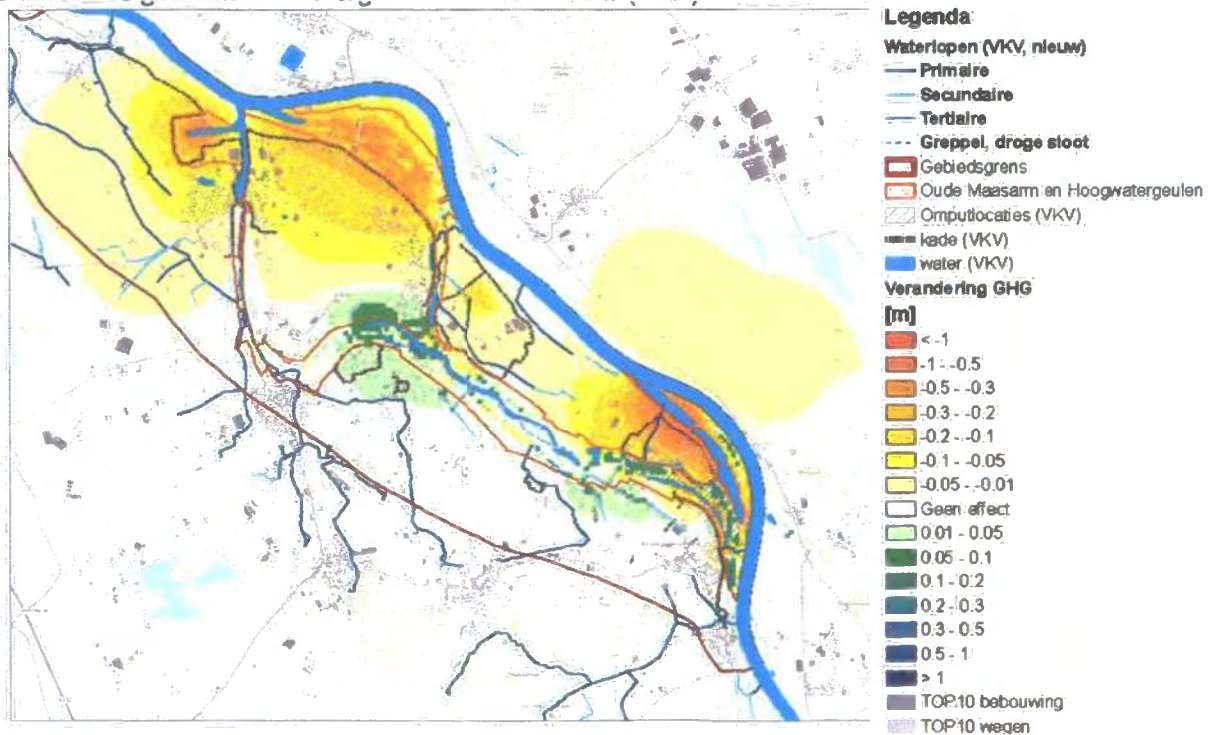
- Onderzoek animo en mogelijkheid voor vrijwillige kavelruil
- Onderzoek mogelijke rol landbouw in beheer
- Probeer binnen het plan huiskavels meer te ontzien
- Hoge grond kan ruimtebeslag dijken en doorsnijding kavels beperken
- Bij de enkele percelen met natschade wordt geadviseerd in overleg met de agrariër te bespreken of peilgestuurde drainage en/of ophogen de beste oplossing is
- Daar waar droogteschade optreedt, wordt geadviseerd in overleg met de agrariër te bespreken waar het beste extra beregeningsputten kunnen worden geslagen
- Aanvullingen ?

Bijlage 1 Kaarten veranderingen grondwaterstand (VKV MER)

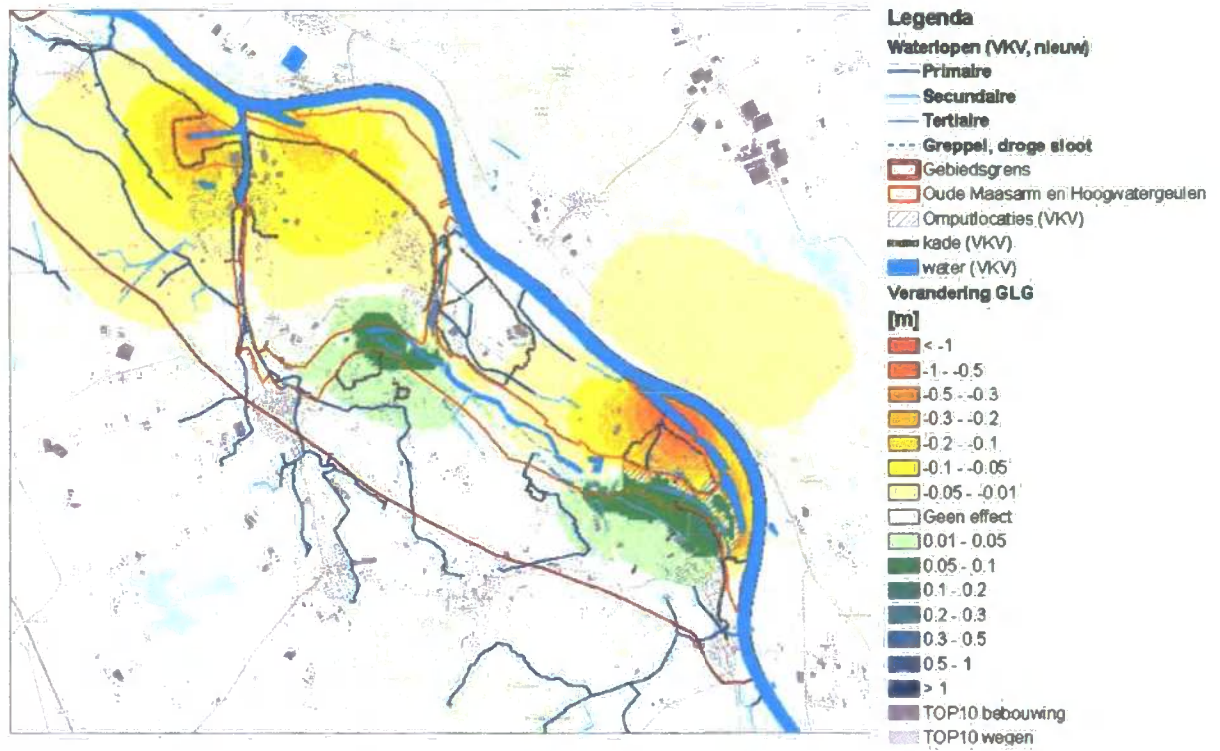
Verandering Gemiddelde Hoogste Grondwaterstand (GHG)



Verandering Gemiddelde Voorjaars Grondwaterstand (GVG)

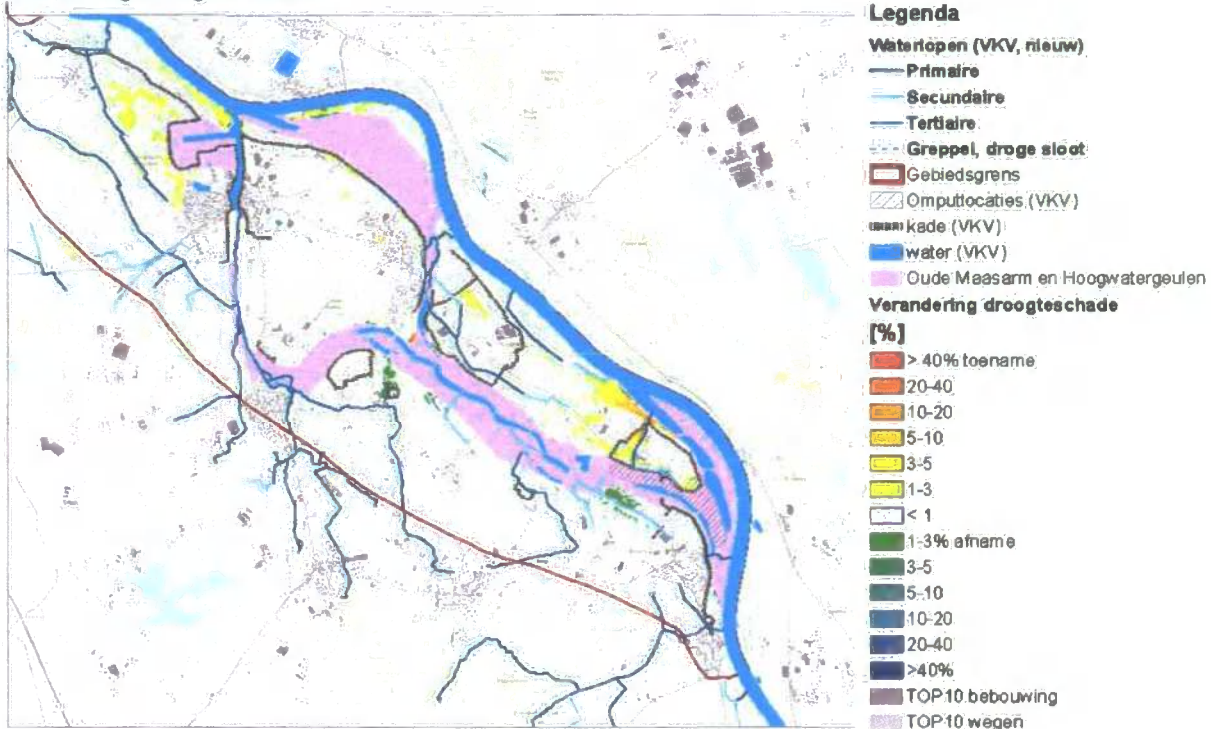


Verandering Gemiddelde Laagste Grondwaterstand (GLG)

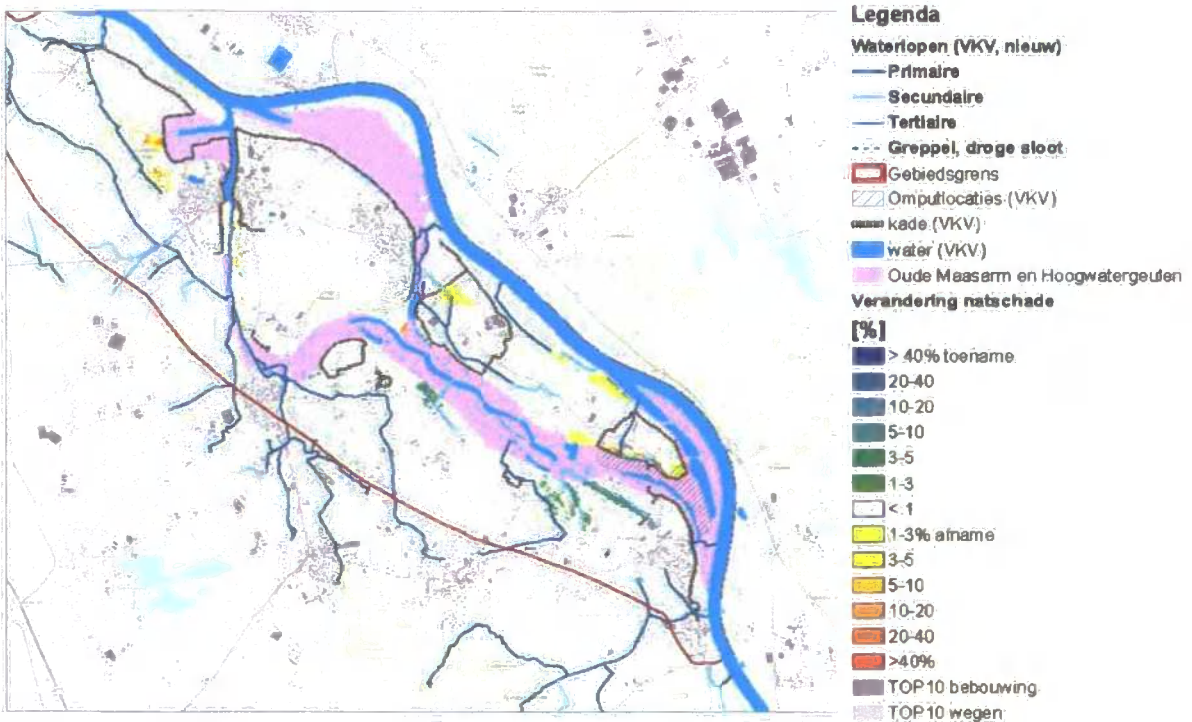


Bijlage 2 Kaarten verandering droogteschade en natschade

Verandering droogteschade

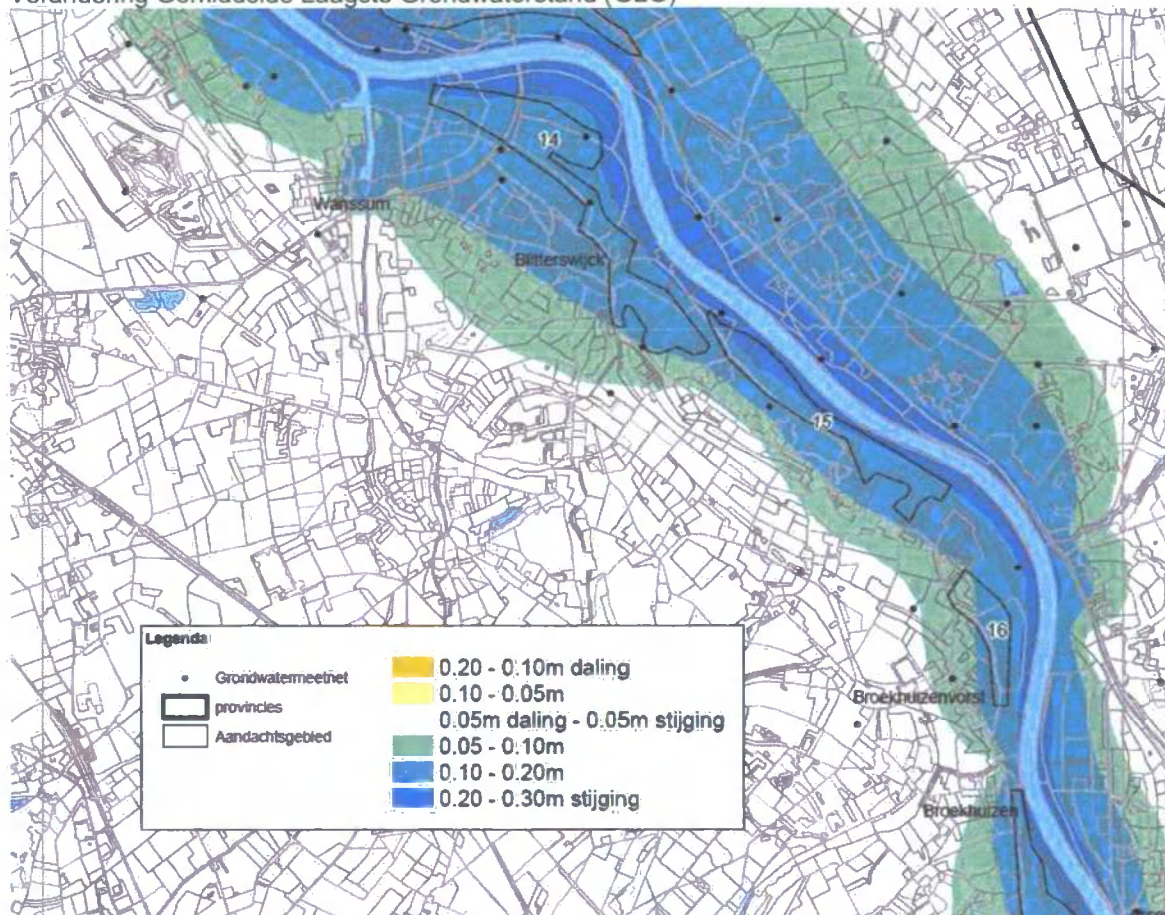


Verandering natschade



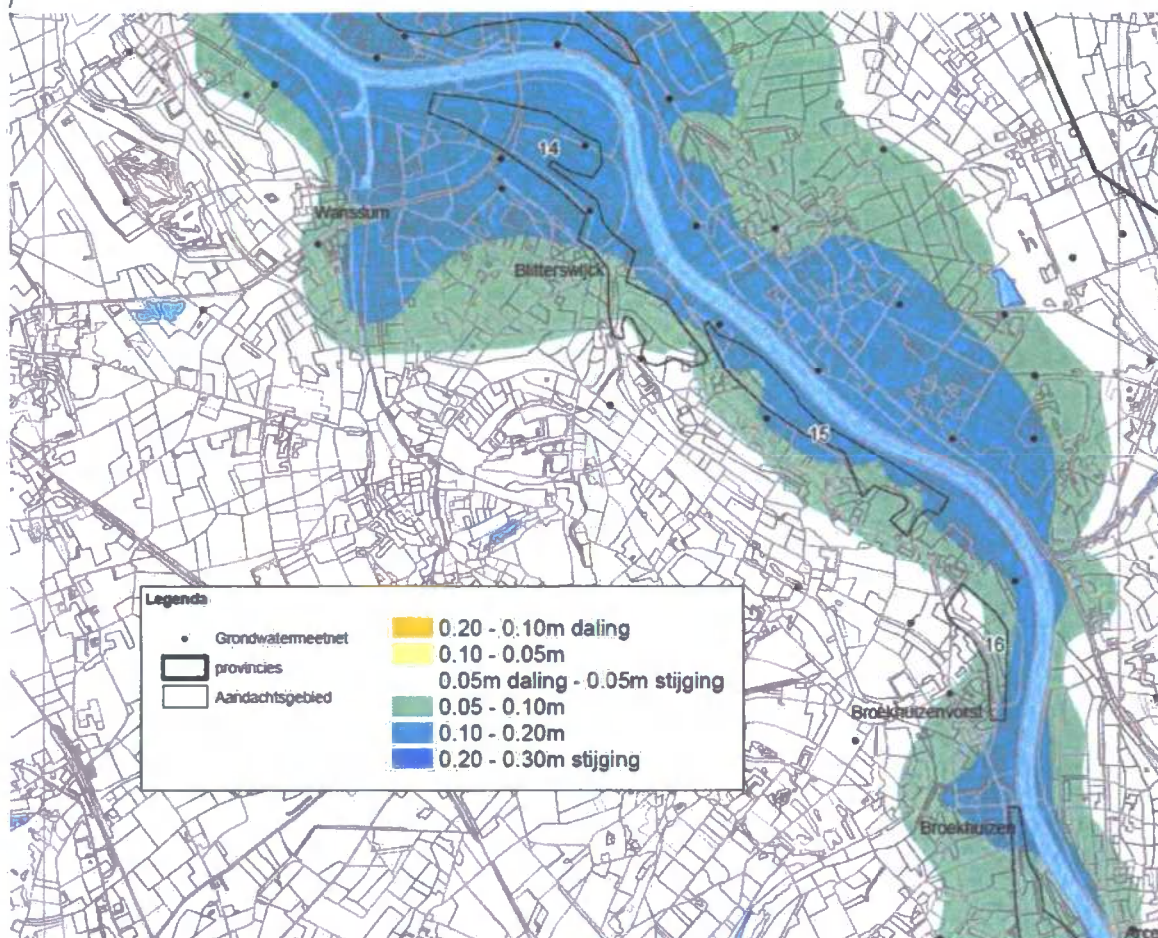
Bijlage 3 Peilopzet Maas (Peilopzetplan 2002)

Verandering Gemiddelde Laagste Grondwaterstand (GLG)

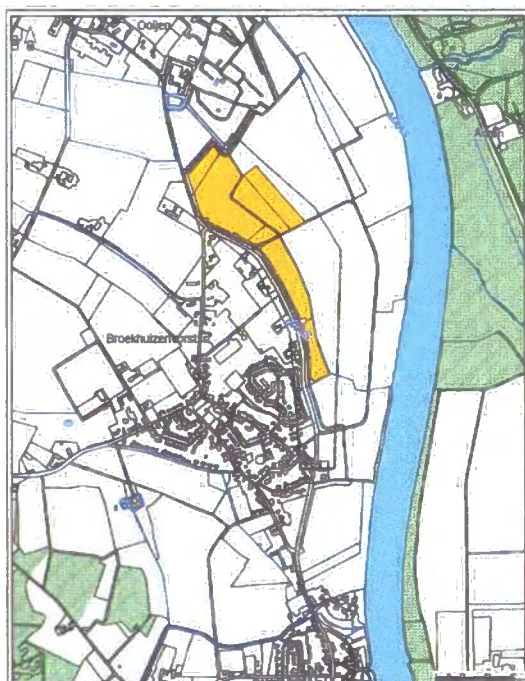
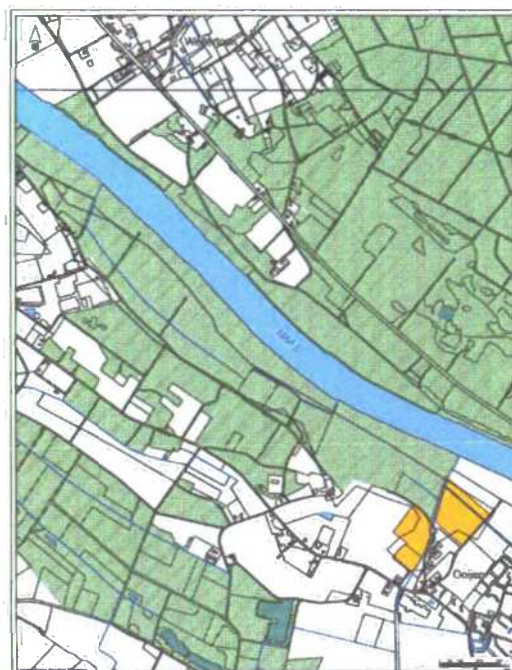
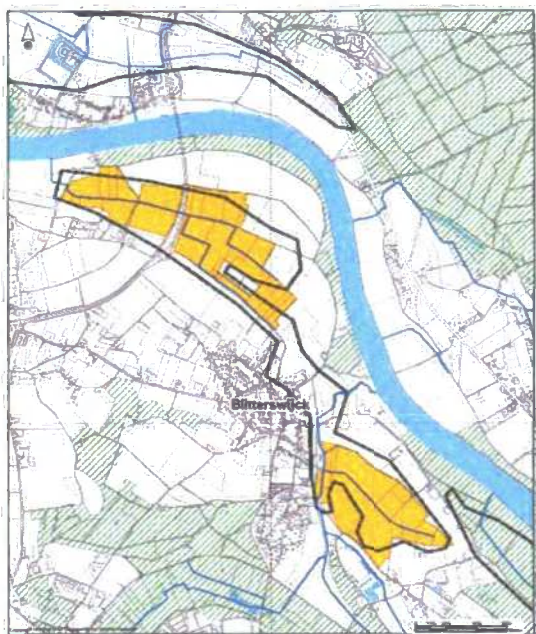


Concept

Verandering Gemiddelde Hoogste Grondwaterstand (GHG)



Percelen met proactief aanbod





Provinciale Staten



2014/63898

13-11-2014

GRIF

30-1-2015

Provincie Limburg	PS
DOCnr.	
Ingek.	13 NOV. 2014
CASnr.	
ID.	

Ons kenmerk 2014/63311
Faxnummer
Bijlage(n) 2

Uw kenmerk -
Telefoon +31 43 389 76 70
Maastricht 12 november 2014
VERZONDEN 13 NOV. 2014

Onderwerp
N280

Geachte Staten,

Hierbij bied ik u ter informatie een afschrift aan van de brief die Gedeputeerde Staten in juli 2014 aan het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Leudal hebben verzonden inzake de N280-west, wegvak Baexem, alsmede de reactie die wij van Leudal hierop mochten ontvangen. Dit onderwerp was op 29 augustus 2014 geagendeerd in uw commissie Ruimte, Infrastructuur en Financiën. In verband met problemen bij de administratieve afhandeling ontvangt u deze afschriften nu pas. Onze excuses hiervoor.

Het effect dat wij met onze brief beoogden is bereikt, gezien het resultaat van de raadsbehandeling te Leudal op 9 september 2014. Daar werd een motie aangenomen waarbij het college van Leudal de opdracht heeft gekregen om constructief mee te werken aan het door de Provincie besloten vervolgtraject inzake de N280, alsmede aan de provincie duidelijk te maken dat de alternatieve zienswijze van Leudal geen consequenties heeft voor het al dan niet meewerken aan het vervolgtraject. Inmiddels zijn wij in goed overleg met de gemeente Leudal.

Hoogachtend,

drs. ing. P.F.C.W. van der Broeck

Bezoekadres:
Limburglaan 10
NL-6229 GA Maastricht

Postbus 5700
NL-6202 MA Maastricht
postbus@prvlimburg.nl

Tel + 31 (0)43 389 99 99
Fax + 31 (0)43 361 80 99
www.limburg.nl

IBAN -nummer:
NL08RABO0132575728
BIC-code: RABONL2U

Bereikbaar via:
Lijn 1 (richting De Heeg)



AFSCHRIFT

Burgemeester en Wethouders van de
gemeente Leudal
Postbus 3008
6093 ZG HEYTHUYSEN

Cluster WEGA
Faxnummer (043) 389 76 84
Ons kenmerk 2014/36837
Bijlage(n)

Behandeld G.A.O. Graaf
Doorkiesnummer (043) 389 89 18
Uw kenmerk -
Maastricht 8 juli 2014

VERZONDEN 08 JULI 2014

Onderwerp
N280, wegvak Baexem

Geacht college,

Op woensdag 2 juli jl. heeft gedeputeerde Van der Broeck een gesprek gevoerd met wethouder Vogels over de voortgang van het project N280-west en de verdere samenwerking bij de uitvoering hiervan. Conform het besluit van Provinciale Staten d.d. 7 februari 2014 zijn wij een planologisch inpassingsplan (PIP) aan het voorbereiden, waarin voor het wegvak Baexem een planologische regeling wordt opgesteld conform alternatief 3C. In dit gesprek werd de voortgang van de planvoorbereiding besproken.

Bij de uitwerking van het PIP willen wij graag samenwerken met betrokken gemeenten, zoals ook in de voorgaande fasen van dit project het geval is geweest. Op basis van dit gesprek moeten wij echter constateren dat de basis hiervoor ontbreekt. Wethouder Vogels heeft aangegeven dat de gemeente Leudal geen voorstander is van het door Provinciale Staten gekozen alternatief bij Baexem en dat de gemeenteraad van Leudal nog de mogelijkheid wil aangrijpen om tot een heroverweging te komen. Op grond van deze overwegingen wenst de gemeente Leudal niet mee te werken aan de verdere uitwerking van alternatief 3C te Baexem.

Door middel van deze brief willen wij nadrukkelijk aangeven dat van een heroverweging geen sprake kan zijn. Zoals u bekend, is de N280 een provinciale weg en zijn Provinciale Staten de bevoegde instantie in het kader van het PIP. Provinciale Staten hebben op 7 februari 2014 gekozen voor alternatief 3c bij Baexem en opdracht gegeven dit alternatief in het kader van het PIP nader uit te werken. Een wijziging van dit besluit is niet aan de orde. Voor uw informatie hebben wij dit besluit bijgevoegd.

2014/36831

Bezoekadres:
Limburglaan 10
NL-6229 GA Maastricht

Postbus 5700
NL-6202 MA Maastricht
postbus@prvlimburg.nl

Tel + 31 (0)43 389 99 99
Fax + 31 (0)43 361 80 99
www.limburg.nl

IBAN -nummer:
NL08RABO0132575728
BIC-code: RABONL2U

Bereikbaar via:
Lijn 1 (richting De Heeg)



Het is onze ambitie om de plannen voor de N280 en de omgeving gezamenlijk met de gemeente Leudal uit te werken, en zo ook de financiële consequenties daarvan gezamenlijk te dragen. Wanneer uw college blijft vasthouden aan alternatief 5, betreuren wij dit ten zeerste, en zien wij ons genoodzaakt onze inspanningen te richten op uitsluitend de provinciale verantwoordelijkheid voor de N280. Dit heeft niet onze voorkeur.

Wij verzoeken u ons schriftelijk op de hoogte te stellen of het standpunt dat verwoord is door wethouder Vogels het standpunt van het college is, of dat u er voor kiest om alternatief 3C in gezamenlijkheid verder uit te werken.

Gedeputeerde Staten van Limburg

voorzitter

secretaris

Bezoekadres Leudalplein 1, 6093 HE Heythuysen
Postadres Postbus 3008, 6093 ZG Heythuysen

Gemeente **leudal**



2014/45573

21-8-2014

MEGA

6-11-2014

Provincie Limburg
Het college van Gedeputeerde Staten
Postbus 5700
6202 MA MAASTRICHT

Erw. no. Limburg	
Inge	20 AUG 2014
DOCM	
Afr	

Ons kenmerk
Uw kenmerk
BSN nummer
Behandeld door

LE2014IN/08878
2014/36837
P.S.M. Stevens

Telefoonnummer (0475) 85 90 00
Fax (0475) 85 99 22
E-mail info@leudal.nl
Internet www.leudal.nl

Datum 19 augustus 2014
Verzenddatum

Onderwerp

N280, wegvak Baexem, verdere samenwerking bij uitvoering

19 AUG 2014

Geacht college,

Wij ontvingen uw brief van 8 juli 2014 met kenmerk 2014/36837. Die brief kwam voort uit een bestuurlijk overleg van gedeputeerde van der Broeck en wethouder Vogels naar aanleiding van het jongste coalitieakkoord in Leudal.

In dat coalitieakkoord is o.m. overeengekomen: "De Provincie wenst te onderhandelen met de gemeente over een gemeentelijke bijdrage in de door haar gekozen duurdere variant, maar zal moeten accepteren dat een bijdrage aan een variant die niet de keuze van de gemeente was onlogisch is en ook niet aan de burgers valt uit te leggen."

In uw brief stelt u ons de vraag of het standpunt dat wethouder Vogels heeft verwoord het standpunt van het college is, of dat het college er voor kiest om alternatief 3C in gezamenlijkheid verder uit te werken. Dit onder de toevoeging: "Het is onze ambitie om de plannen voor de N280 en de omgeving gezamenlijk met de gemeente Leudal uit te werken, en zo ook de financiële consequenties daarvan gezamenlijk te dragen. Wanneer uw college blijft vasthouden aan alternatief 5, betreuren wij dit ten zeerste, en zien wij ons genoodzaakt onze inspanningen te richten op uitsluitend de provinciale verantwoordelijkheid voor de N280."

Standpunt gemeente Leudal

Zoals u weet heeft de raad van Leudal zich op 17 december 2013 uitgesproken voor verdere uitwerking van alternatief 5E in de 2^e fase van de MER wegvak Baexem. Provinciale Staten hebben deze voorkeur met hun besluit van 7 februari 2014 naast zich neergelegd.

Via een motie in de raadsvergadering van 24 juni 2014 roept de raad ons college op om de provincie te vragen op haar schreden terug te keren voor wat betreft de N280 en alsnog het alternatief 5E uit te voeren als 2x1 baans wegvak.

Het mag duidelijk zijn dat het standpunt van de raad van Leudal in deze, sedert december 2013 niet is gewijzigd. Ons college handelt daarnaar, maar stelt zich op het standpunt zoals dat in het coalitieakkoord is verwoord, dat het voeren van bestuurlijke obstructie niet zal leiden tot een andere keuze en daarom zinloos is. Wij nemen actief deel aan de uitwerking zoals die onlangs is gestart.

Inmiddels blijkt ons dat voor een heroverweging van het besluit van Provinciale Staten een aantal argumenten pleiten. Temeer omdat recent een aantal fundamentele wijzigingen in het

voorbereidingsproces zijn ingebracht. Ingeval zich momenten voordoen waarbij ruimte is voor hernieuwde keuzes, dan zal daarop de zienswijze van de gemeente Leudal worden ingebracht.

In uw brief geeft u aan er van uit te gaan dat de financiële consequenties van de keuze van Provinciale Staten voor variant 3C gezamenlijk gedragen worden. U zult evenwel moeten accepteren dat een bijdrage door Leudal aan een variant die niet de keuze van de gemeente en de gemeenschap is, onlogisch is en ook niet aan onze burgers valt uit te leggen.

Gebiedsontwikkeling Midden-Limburg en lokale gebiedsontwikkeling

Wij onderkennen nog steeds de waarde van de N280 die als belangrijke pijler is benoemd in de door Provincie en Gemeenten gezamenlijk vastgestelde Regiovisie 2008 – 2012 "Het oog van Midden-Limburg". Dat geldt zowel voor de noodzaak van het aanpakken van toekomstige verkeerstechnische problemen op de N280 alsook voor de wens van de regio dat de N280 bijdraagt aan ruimtelijke en economische ontwikkelingen.

Concreet voor Leudal is het benutten van kansen die bijdragen aan gewenste lokale ruimtelijke ontwikkelingen het belangrijkste doel. Wij hebben niet nagelaten om dit gedurende het proces steeds te verwoorden en te benadrukken. Welke die kansen zijn, is in de loop van het proces allengs concreter geworden en voor de omgeving Baexem inmiddels als volgt geformuleerd:

- herstel historische relaties in de kern Baexem;
- het versterken van de relatie van Exaten met de kern Baexem;
- het versterken van de ecologische waarden in de natuurgebieden en realiseren van een betere samenhang tussen de gebieden Beegderheide en het Leudal.

Daarnaast is het van belang dat keuzes voor de weg leiden tot een naar hedendaagse normen algemeen verbeterde verkeersveiligheid en bereikbaarheid binnen Leudal en dat de oversteekbaarheid van de N280 niet tot onacceptabele belemmeringen leidt. Dat laatste geldt in het bijzonder de omvangrijke agrarische sector, dé kurk onder de regionale economie (zie rapport 'Agribusiness in beeld, Keyport 2020' 31 januari 2014).

Deze doelen worden op grond van de inzichten uit de 'tussenrapportage MER wegvak Baexem' naar het oordeel van Leudal het beste gediend met een keuze voor alternatief 5E. Alternatief 3C blokkeert nog steeds een groot deel van de kwaliteitskansen in en rond Baexem. Bovendien blijft bij de keuze voor dit laatste alternatief, gedwongen door fysieke belemmeringen in het tracé, de noodzaak bestaan om concessies te doen aan het inmiddels algemeen gangbare beeld van een verkeersveilige weginrichting.

Houdbaarheid van het PS-besluit van 7 februari 2014

Inmiddels zijn in het uitwerkingsproces nieuwe keuzes gemaakt en heeft nadere bestudering van het daaraan ten grondslag liggende besluitvormingsproces plaatsgevonden. Uit beiden komen argumenten naar voren die een nieuwe afweging tussen de alternatieven 3C en 5E feitelijk noodzakelijk maken. Wij stellen daarom voor om in de tweede fase van de m.e.r.-procedure ook alternatief 5E uit te werken, naast de uitwerking van 3C die u gestart heeft.

Zorgvuldigheid van het besluit

Provinciale Staten hebben in hun besluit onvoldoende expliciet gemaakt op grond van welke argumenten gekozen is voor alternatief 3C, ten koste van alternatief 5E. Daarom moet thans de gerechtvaardigde vraag worden gesteld of de keuze om alléén alternatief 3C uit te werken in de tweede fase van de m.e.r.-procedure zorgvuldig is geweest. Wij zijn van mening dat Provinciale Staten onvoldoende duidelijk hebben vastgesteld welke argumenten in hun ogen doorslaggevend zijn geweest (en dus meer gewicht in de schaal leggen). Hierdoor is niet duidelijk geworden of alternatief 5E niet ook een nadere, meer gedetailleerde beschouwing had verdiend in de tweede fase van de m.e.r.-procedure en vóórdat er een definitieve keuze kon worden gemaakt.

Gewijzigd wegontwerp

Na het nemen van het Statenbesluit van 7 februari 2014 is alternatief 3C ingrijpend gewijzigd. Bij de uitwerking wordt inmiddels uitgegaan van een wegprofiel dat een ruimtebeslag vergt van ca. 50 meter, terwijl het Statenbesluit uitging van een profielbreedte van 20 meter. Het wegontwerp waarvan sinds kort wordt uitgegaan, heeft aanzienlijk méér gevolgen voor de omgeving, dan de gevolgen voor de ruimtelijke kwaliteit waarvan burgers en bedrijven bij hun reacties en uiteindelijk de Provinciale Staten bij haar besluit zijn uitgegaan. De gevolgen die deze wijziging teweegbrengt dienen in kaart te worden gebracht en opnieuw te worden vergeleken met alternatief 5E. Deze gewijzigde uitwerking van alternatief 3C vormt naar ons

oordeel reden om alternatief 5E alsnog mee te nemen in de tweede fase van de m.e.r.-procedure. Ze stelt immers nog meer de zorgvuldigheid ter discussie van de keuze voor één alternatief waardoor er in de vaststellingsprocedure nodeloos juridische risico's ontstaan.

Inbreuk EHS en natuurcompensatie

Het aspect natuur is in het besluit van Provinciale Staten een doorslaggevend argument (naast land- en tuinbouw). Daardoor krijgt alternatief 5E in het statenvoorstel (tabel op pagina 8) een score van "voldoet niet" en alternatief 3C een score van "voldoet". Alternatief 5E kan echter wel degelijk voldoen aan deze randvoorwaarde, mits in de uitwerking de compensatieopgave juist wordt ingevuld. Die uitwerking heeft echter in het gehele afwegingsproces tot nu toe niet plaatsgevonden. De recente aanpassing van het profiel van 3C naar 50 meter en de aantasting van de natuur die daarvan het gevolg is, vragen daarbij met nog meer nadruk om een nieuwe afweging.

Land- en tuinbouwgronden

Het andere hoofdargument van Provinciale Staten is het beslag op land- en tuinbouwgronden. Alternatief 5E legt meer beslag op landbouwgrond. In de "Verklaring van Roermond" wordt uitgegaan van een integrale afweging van belangen en wordt gezocht naar een evenwichtige balans tussen de ontwikkeling van landbouw, natuur en overige functies. Ook wordt in deze verklaring gesproken van maatregelen om de afname van productiepotentieel te compenseren (landbouwcompensatie) en eventuele mitigerende maatregelen te treffen.

In het statenvoorstel zijn deze mogelijkheden van compensatie en mitigatie onvoldoende nagegaan. Als dergelijke compenserende en mitigerende maatregelen mogelijk zijn, zou dat kunnen leiden tot een andere uitkomst. Daarop zou alsnog gericht onderzoek moeten worden gedaan. Het college van Leudal ziet reële mogelijkheden om dit verlies ruimschoots te compenseren.

Ook hier geldt overigens dat na het nemen van het statenbesluit alternatief 3C is aangepast, waardoor het ruimtebeslag aanzienlijk toeneemt. De gevolgen van dit gewijzigde ruimtebeslag van alternatief 3C dient ook voor land- en tuinbouwgronden in kaart te worden gebracht en te worden afgewogen.

Kosten

De keuze voor het gewijzigde profiel betekent ook dat er sprake is van andere (vermoedelijk hogere) kosten dan waar in het statenbesluit van uit is gegaan. De kosten van het gewijzigde alternatief 3C dienen inzichtelijk te worden gemaakt en opnieuw te worden vergeleken met de kostenraming voor alternatief 5E. De meerkosten van 8 miljoen euro van alternatief 3C, waar in het statenbesluit van uit is gegaan is weliswaar op zichzelf onvoldoende reden om voor alternatief 5E te kiezen, maar het is in ieder geval geen argument dat spreekt voor alternatief 3C. Als de eerder genoemde compensatieopgave t.a.v. natuur zorgen baart, dan zou een aanvulling van 8 miljoen euro op het natuurcompensatiebudget toch een behoorlijke opsteker voor nieuw natuurgebied kunnen zijn. Eenzelfde redenering kan naar het oordeel van ons college ook gevolgd worden voor de compensatie van het verlies aan landbouwgronden. Daarmee kan het beeld van de eindsituatie voor wat betreft de te maken keuze fundamenteel verschillend zijn.

Uitwerking 3C en 5E in fase 2 van de m.e.r. wegvak Baexem

Het college zal de verdere uitwerking met grote aandacht volgen. Gelet op onze bevindingen zoals zojuist verwoord, pleiten wij voor een afweging in de 2^e fase van de m.e.r. wegvak Baexem, waarvoor zowel alternatief 3C als 5E gelijkwaardig worden uitgewerkt en beide alternatieven worden vergeleken. Daarbij rekening houdend met de door ons aangevoerde argumenten. Wij realiseren ons dat hierdoor de planning zoals die op dit moment wordt voorgestaan, mogelijk niet haalbaar is, maar stellen dat het belangrijker is de voor Baexem en Leudal beste keuze te maken.

Een dergelijke heroverweging verkleint bovendien de kans dat als gevolg van een rechterlijke toetsing, of als gevolg van voorafgaande inspraakreacties alsnog moet worden geconcludeerd dat het afwegingsproces moet worden overgedaan omdat de gemaakte keuze, gelet op de voorgaande overwegingen, onvoldoende is gemotiveerd.

Het college stelt vragen bij uw stelling dat wanneer wij alternatief 5 niet loslaten u zich genoodzaakt ziet al uw inspanningen nog slechts uitsluitend te richten op de provinciale verantwoordelijkheid voor de N280. Wij gaan er voorsnog van uit dat u, gelet op voorgaande, die consequentie niet trekt. Ons college gaat óók bij de uitwerking van alternatief 3C uit van

een lokale gebiedsgerichte aanpak en wil juist dit laatste in gezamenlijkheid verder uitwerken. Hetgeen onverlet laat, dat de gemeente Leudal een voorkeur had en heeft voor alternatief 5E en daarmee handelt vanuit de zorg dat alternatief 5E een tenminste gelijkwaardige uitwerking krijgt.

De definitieve keuze voor een alternatief gebeurt formeel pas bij het vaststellen van het Provinciaal Inpassingsplan en de MER. Die keuze kan niet anders dan worden gebaseerd op een evenwichtige afweging van de alternatieven.

Hoogachtend,

BURGEMEESTER EN WETHOUDERS VAN LEUDAL

De locosecretaris,

De burgemeester,

E. L. A. Lucassen

A.H.M. Verhoeven

drs. ing. P.F.C.W. van der Broeck
Lid Gedeputeerde Staten

provincie limburg



Provinciale Staten



2014/72347

15-12-2014

GRIF

3-3-2015

Provincie Limburg	PS
DOCnr.	
Ingek.	15 DEC. 2014
CASnr.	
ID.	

Cluster MOB
Faxnummer (043) 361 80 99
Ons kenmerk 2014/70524
Bijlage(n) -

Behandeld E.J.P. Banach
Doorkiesnummer (043) 389 79 60
Uw kenmerk
Maastricht 15 december 2014

VERZONDEN 15 DEC. 2014

Onderwerp

Monitoring Openbaar Vervoer

Geachte Staten,

Op de internetsite van de Provincie Limburg www.limburg.nl vindt u de nieuwe brochure "Het Limburgse Openbaar Vervoer In Cijfers 2013".

De Provincie Limburg is concessieverlener voor het openbaar vervoer en in die zin draagt zij verantwoordelijkheid voor het succes ervan. De brochure is een goed instrument om de ontwikkelingen te volgen.

Gedeputeerde Staten van Limburg
namens dezen,



drs. ing. P.F.C.W. van der Broeck

Bezoekadres:
Limburglaan 10
NL-6229 GA Maastricht

Postbus 5700
NL-6202 MA Maastricht
postbus@prvlimburg.nl

Tel + 31 43 389 99 99
Fax + 31 43 361 80 99
www.limburg.nl

IBAN –nummer: NL08RABO0132575728
Bereikbaar via: Lijn 1 (richting De Heeg)
BIC-code: RABONL2U



2014/73153

18-12-2014

GRIF

6-3-2015

provincie limburg



Provinciale Staten

Provincie Limburg	PS
DOCnr.	
Ingek.	18 DEC. 2014
CASnr.	
ID.	

Cluster NAT
Faxnummer (043) 361 80 99
Ons kenmerk 2014/70955
Bijlage(n) 1

Behandeld G.J.P. Hermans
Doorkiesnummer (043) 389 76 42
Uw kenmerk
Maastricht 16 december 2014

VERZONDEN 18 DEC. 2014

Onderwerp

Programma ontwikkeling Maas

Geachte Staten,

Hierbij doen wij u ter informatie toekomen het Programma ontwikkeling Maasvallei, Voortgangsbericht
peildatum 1 december 2014.

Gedeputeerde Staten van Limburg

voorzitter

secretaris

2014/70951

Bezoekadres:
Limburglaan 10
NL-6229 GA Maastricht

Postbus 5700
NL-6202 MA Maastricht
postbus@prvlimburg.nl

Tel + 31 43 389 99 99
Fax + 31 43 361 80 99
www.limburg.nl

IBAN -nummer:
NL08RABO0132575728
BIC-code: RABONL2U

Bereikbaar via:
Lijn 1 (richting De Heeg)



Informierend stuk

1. Onderwerp

Programma ontwikkeling Maasvallei, voortgangsbericht peildatum 1 december 2014.

2. Inleiding/aanleiding incl. beoogd resultaat

Informeren van Provinciale Staten over de stand van zaken uit de bestuursovereenkomst Waterveiligheid Maas en aanverwante onderwerpen, waaronder het Deltaprogramma onderdeel regioproces.

3. Bevoegdheid

Het informeren van Provinciale Staten is bij de behandeling van de Bestuursovereenkomst Waterveiligheid Maas in december 2011 afgesproken.

4. Risico's

Voor het voortgangsbericht zelf gelden geen speciale risico's.

5. Periodieke informatie/sturingsinformatie

X Via Jaarstukken en Begroting

- ☐ Paragraaf Projecten
- ☐ Paragraaf Financieringen
- ☐ Paragraaf Verbonden Partijen
- ☐ Paragraaf Bedrijfsvoering
- ☒ Programmaverantwoording

☐ **Voortgangsrapportages Regeling Grote Projecten**

6. Relatie met Programmabegroting – financiële aspecten

Programmalijn 2.5 Hoogwaterbescherming langs de Maas uit de programmabegroting. In het voortgangsbericht zijn de financiële aspecten niet aan de orde.

7. Meegezonden bijlagen

Het document Programma ontwikkeling Maasvallei, voortgangsbericht peildatum 1 december 2014.

Programma ontwikkeling Maasvallei

4^{de} Voortgangsbericht

Peildatum 1 december 2014



Inhoudsopgave

1.	Inleiding	3
2.	Grensmaas	3
3.	Maasplassen.....	5
4.	Stadsweide	7
5.	Lomm.....	7
6.	Gebiedsontwikkeling Ooijen-Wanssum.....	9
7.	Maaspark Well	11
8.	Maasdal noord	13
9.	Archeologie	14
10.	Beschermingsniveau 1/250 per jaar	16
11.	Beleidslijn Grote Rivieren	18
12.	Synergie hoogwaterbeschermingsopgave met provinciale planvormen	19
13.	Delta programma	19
14.	Communicatie.....	23
15.	Internationaal	24
15.1.	Vlaanderen: Vlaams Nederlandse Bilaterale Maascommissie	25
15.2.	EU richtlijn Overstromingsrisico	25
15.3.	Internationale Maascommissie (IMC)	25

1. Inleiding

Met deze vierde voortgangsrapportage wordt u geïnformeerd over de voortgang van het Programma ontwikkeling Maasvallei peildatum 1 december 2014.

In april 2014 werd de derde voortgangsrapportage over het programma ontwikkeling Maasvallei ter informatie aan Provinciale Staten gezonden.

In deze vierde voortgangsrapportage is ook opgenomen de voortgang van de punten uit de eind 2011 gesloten bestuursovereenkomst Waterveiligheid Maas (gesloten met het Rijk en de waterschappen). Daarin werden afspraken gemaakt over de Grensmaas, de financiering van Ooijen-Wanssum en van de hoogwaterbescherming langs de Maas conform de huidige wettelijke norm met behulp van keringen, een uitwerking van de Beleidslijn Ruimte voor de rivier en een herijking van het archeologiebeleid. In de voorliggende voortgangsrapportage zijn ook een aantal andere ontwikkelingen ten aanzien van de Maas opgenomen, waaronder het Deltaprogramma, zoals in voorgaande rapportages. Door Rijkswaterstaat Maaswerken zijn ter informatie aan de leden van Provinciale Staten toegezonden de 24^e en de 25^e Voortgangsrapportage Zandmaas en Grensmaas. Deze voortgangsrapportages geven ons geen aanleiding tot het maken van opmerkingen.

2. Grensmaas

Het Grensmaasproject strekt zich uit van Maastricht tot Roosteren over een lengte van 40 kilometer. Het doel van het Grensmaasproject is driedig:

- hoogwaterbescherming van conform de wettelijke norm 1/250 in 2017;
- Het realiseren van natuur (1100 hectares);
- Grindwinning.

Het project is vanaf 2008 in uitvoering. Eindoplevering is voorzien in 2024.

Afspraak in de bestuursovereenkomst:

- afhandelen van verplichtingen jegens Consortium Grensmaas onder de overeenkomst van 1 juli 2005, in casu actualisaties en correcties in het Programma van Eisen die ten laste van de overheid komen.
Daarmee is voor het Rijk € 34,2 miljoen (all in) gemoeid;
- maatregelen treffen om de uitvoering van het Grensmaasproject (verder) te optimaliseren;
- het door het Rijk zo nodig verstrekken van financiële middelen in de vorm van een lening tot een maximum van € 40 miljoen.

Melding in de vorige (derde) voortgangsrapportage

De financieel economische crisis heeft nog steeds negatieve effecten op de grind- en zandmarkt. De afzetvolumes bij het Consortium Grensmaas, de uitvoerder van het Grensmaasproject, blijven achter bij oorspronkelijke verwachtingen. Desondanks worden de werkzaamheden uitgevoerd binnen de in 2011 opgestelde planning.

In de locatie Borgharen is de grindwinning afgerond. In 2014 kan deze locatie worden opgeleverd. Grindwinning vindt plaats op de locaties Aan de Maas en Meers.

Stand van zaken Urmond is dat Maaswerken het Consortium Grensmaas gevraagd heeft mee te werken aan een versnelling van de oeververdediging Urmond, zodat de Boertien-pluslocatie efficiënt uitgevoerd kan worden. Of het lukt, is afhankelijk van de grondverwerving.

Het overleg over de financiële bijdrage ten behoeve van de natuurdoelstelling vanuit het ministerie van Economische Zaken (nodig vanwege de verplichtingen vanuit dat ministerie op grond van de uitvoeringsovereenkomst Grensmaas) is succesvol afgerond.

Op 5 september 2013 hebben de Nederlandse minister Schultz van Haegen en de Vlaamse minister Crevits een nieuwe Vlaams-Nederlandse Intentieverklaring getekend over het gezamenlijk ten uitvoer brengen van de aanvullende Boertien-plus maatregelen. Het betreft voornamelijk maatregelen aan de Vlaamse zijde van de Gemeenschappelijke Maas, die een substantiële bijdrage leveren aan de verbetering van het systeem van de rivier.

Stand van zaken 1 december 2014

Hoewel de crisis in de bouwmarkt langer dan verwacht voortduurt, is de planning niet aangepast. Duidelijk is wel dat de planning onder druk begint te komen. Grindwinning in locaties Borgharen en Aan de Maas is afgerond. De hoogwaterstandverlagende doelstellingen ten aanzien van deze locaties zijn bereikt. Locatie Borgharen wordt in 2015 opgeleverd.

In juni 2014 is de MER over de aanvullende Boertienmaatregelen vastgesteld. In 2017 wordt dit afgerond.

Het project ligt daarmee ondanks de tegenvallende bouwmarkt nog steeds op schema. De hoogwaterdoelstelling ultimo 2017 zal worden gehaald.



Verwerkingsinstallatie Itteren

Foto: Peter Wijnands

3. Maasplassen

De programmalijn 'Maasplassen' maakt deel uit van de Gebiedsontwikkeling Midden-Limburg (GOML). Er is gekozen voor een integrale aanpak van het gebied, waarbij op duurzame wijze aandacht wordt geschonken aan hoogwaterbescherming, behoud en ontwikkeling van natuur en landschap en de gewenste ontwikkelingen met betrekking tot leisure / (water)sport, bedrijvigheid en wonen (integrale gebiedsontwikkeling). Deze aanpak is neergelegd in een Masterplan Maasplassen dat in juni 2011 in de bestuurlijke werkgroep Maasplassen is vastgesteld en in oktober 2011 aan de raden van de deelnemende gemeenten en aan PS is aangeboden. Samen met de regiopartners wordt (inhoudelijk) sturing gegeven aan de totstandkoming van een intergemeentelijke structuurvisie voor het Maasplassengebied. Deze structuurvisie is in de diverse gemeenten reeds in februari 2014 vastgesteld. (zie melding in de vorige (derde) voortgangsrapportage hieronder). De scope van het onderdeel 'Maasplassen' binnen het programma Maasvallei beperkt zich tot de waterstaatkundige aspecten (hoogwaterveiligheid, toepassing Beleidslijn Grote Rivieren) van de ontwikkelingen in de Maasplassen. Doel van de programmalijn 'Maasplassen' is: 'Het optimaal en duurzaam benutten van het economisch potentieel van de Maasplassen en het in balans brengen van de verschillende functies, zodat de Maasplassen als herkenbaar en samenhangend gebied op de kaart worden gezet en daarmee een functie kunnen vervullen in de branding van Midden-Limburg. Gedeputeerde Staten participeren in de Stuurgroep GOML en in de Bestuurlijke Werkgroep Maasplassen. PS bepalen mede de kaders voor toekenning van bijdragen uit het Regiofonds Midden-Limburg aan GOML-projecten binnen de programmalijn 'Maasplassen'.

Melding in de vorige (derde) voortgangsrapportage

Het 'Masterplan Maasplassen' is inmiddels omgevormd tot een intergemeentelijke structuurvisie (IGSV) voor dit deel van het Maasdal. Het betreft de gemeenten Echt-Susteren, Maasgouw, Roermond, Leudal en Beesel. De gemeenteraden van de genoemde gemeenten hebben in januari / februari 2014 de IGSV vastgesteld. De financiën lopen via de regio.

In het 'Masterplan Maasplassen' is de ambitie van de regio verwoord om uit te groeien tot topwater-recreatiegebied. Om aan die ambitie invulling te kunnen geven is in 2012 gestart met het opstellen van een 'Nautisch Programma van Eisen' (NPvE). Dit NPvE is in februari 2013 aan bestuurders van de gemeenten, ondernemers en andere stakeholders gepresenteerd. Het NPvE is meegenomen in het traject van de IGSV. In het kader van dit IGSV is mogelijk extra aandacht nodig voor duurzame hoogwaterbescherming, (zie ook punt 14 van dit voortgangsbericht, Deltaprogramma).

Om de economische ontwikkelingen in het Maasplassengebied mogelijk te maken geldt de eis van compensatie en netto rivierverruiming, zoals bedoeld in artikel 6d van de beleidslijn grote rivieren. De Stuurgroep GOML heeft een bedrag van € 1,5 miljoen beschikbaar gesteld om de hiermee samenhangende hoogwatermaatregelen te kunnen financieren. Dit geld wordt in een 'Maasplassenfonds' gestort dat de Provincie in samenspraak met de regio zal beheren.

In 2014 wordt de GOML afgebouwd en omgevormd t.b.v. de uitvoeringsfase. De provincie zal daar vanuit haar eigen rol en taak bij betrokken blijven. Gedeputeerde Staten hebben een besluit genomen over de verdeling van een deel (2 M euro) van de eerder toegezegde middelen (5 M euro) voor de diverse projecten in Maasplassen.

Stand van zaken 1 december 2014:

- in juni 2014 is een "initiatievenloket" ingesteld. Samen met initiatiefnemers en Rijkswaterstaat – Zuid is een aantal projecten voor nadere uitwerking in het kader van art. 6d Beleidslijn Grote Rivieren geselecteerd. Het is nu zaak om de initiatieven los te trekken en de projecten tot stand te brengen. Die mogelijkheid dient zich aan maar het vergt nog de nodige creativiteit en organisatie (financiële arrangementen, afspraken over beheer en aanwending van ruimte voor nieuwe initiatieven, financieel beheer van het fonds) om tot realisering te komen. De komende periode is daarin cruciaal.;
- deze projecten vormen daarmee tevens de blauwdruk om het instrumentarium verder uit te werken. De verwachting is dat hierdoor de beoogde economische en recreatieve ontwikkelingen nieuwe impulsen kunnen krijgen.



Maasplassen

4. Stadsweide

In opdracht van de Provincie Limburg is een nevengeul in het gebied Stadsweide op de oostelijke oever van de Maas iets benedenstrooms van Roermond aangelegd. De nevengeul heeft het karakter van een 2,4 kilometer lange beek die om de stuw bij Leeuwen heen loopt. Een permanent meestromende nevengeul is van groot belang om de karakteristieke natuurlijke processen, weer terug te brengen in de Maas. De waterkwaliteit zal hierdoor ook verbeteren. Er ontstaat zo een aantrekkelijk landschap met struiken en stroomdalgraslanden. Dit natuurerrein biedt veel ruimte bieden voor recreanten om te wandelen, te fietsen of te vissen.

Projectpartners zijn Rijkswaterstaat, de gemeente Roermond en het waterschap Roer en Overmaas. Zoals in de 3^{de} voortgangsrapportage gemeld is de nevengeul gerealiseerd en is thans ook opgeleverd. Deze wordt door de omgeving zeer positief ervaren.

Gezien de afronding van dit project zal hierover in de volgende rapportage niet meer worden gerapporteerd.



5. Lomm

DCM Exploitatie Lomm BV realiseert met zandwinning een hoogwatergeul ter hoogte van Lomm aan de oostzijde van de Maas. Dit gebeurt in nauwe samenwerking met Rijkswaterstaat Maaswerken. Daarmee wordt uitvoering gegeven aan dit onderdeel van het Tracébesluit Maasroute/Zandmaas 2002. Het belangrijkste doel van deze twee kilometer lange geul is hoogwaterbescherming. Dat wordt een inham van de Maas die bij hoogwater gaat meestromen. De geul leidt daardoor tot lagere hoogwaterstanden. Niet alleen ter plaatse, maar ook verder stroomopwaarts ter hoogte van Venlo. Bovendien ontstaat er door de hoogwaterbescherming een gebied met nieuwe, 'natte' natuur. Sinds mei 2006 legt uitvoerder DCM er de hoogwatergeul Lomm aan.

Melding in de vorige voortgangsrapportage 2014

Er is een nieuw initiatief om aan de noordzijde een aanvullende by-pass te realiseren. Voorts is er een initiatief om aan de zuidzijde extra werkzaamheden uit te voeren en (los van het initiatief van DCM) een aantal kassen te saneren. Hierdoor wordt een waterstandsverlaging van 5 cm bereikt.

Stand van zaken 1 december 2014

Voor de initiatieven aan de noord- en de zuidzijde, alsmede het oorspronkelijke gebied is op 4 september 2014 een ontgrondingsvergunning verleend. Deze heeft een geldigheidsduur van 9 jaren. De ontgroning verloopt volgens planning. Daarmee worden de hoogwaterbeschermingsdoelstellingen binnen de gestelde termijnen gehaald.



HOOGWATERGEUL LOMM



6. Gebiedsontwikkeling Ooijen-Wanssum

Door een integrale benadering is het gebied straks niet alleen beter beschermd tegen hoog water, maar ontstaat ook ruimte voor recreatie, landbouw en andere economische ontwikkelingen. Met het heropenen van de Oude Maasarm en andere herstellende ingrepen in de rivierbedding ontstaat bovendien een uniek, waterrijk natuurlandschap.

Afspraak in de bestuursovereenkomst

Bekostiging/Rijksbijdrage loopt binnen de MIRT-spelregels (Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport). De Provincie trekt de uitvoering van de nu eerst noodzakelijke MIRT verkenning. Partijen verplichten zich tot een inzet die het mogelijk maakt de voorkeursbeslissing in het BO MIRT voorjaar 2012 te nemen. Een aantal nader genoemde zaken uit het Startbesluit Mirt, worden in dit proces uitgewerkt.

Door uit te gaan van een integrale aanpak wordt het mogelijk om tussentijdse waterstandsverhogingen tijdens de uitvoering toe te staan, mits daarvoor voldoende draagvlak bestaat bij mogelijk benadeelde bewoners in het gebied. Partijen zullen voor mei 2012 samen onderzoeken wat hiertoe de mogelijkheden zijn. Onderdeel van het project is dat behaalde overruimte ingezet kan worden om ruimtelijke initiatieven in het plangebied mogelijk te maken. Daarvoor zal een afwegingskader worden ontwikkeld om deze overruimte gedurende de looptijd van de gebiedsontwikkeling op zorgvuldige wijze aan initiatieven toe te kunnen wijzen.

Melding in de vorige voortgangsrapportage 2014

Ten aanzien van de beoogde acties in de planning van 2013:

- de versoberingsopties zijn vastgesteld;
- de Businesscase en de inverdienmogelijkheden worden nauwlettend beheerst via vast terugkerende rapportages in de Stuurgroep. Er zijn vooralsnog geen wijzigingen geconstateerd;
- als gevolg van de herijking ILG, staat de dekking van het provinciaal aandeel in het projectbudget onder druk. Over dit risico, en de beheersingsmogelijkheden c.q. oplossingsrichtingen, worden PS apart geïnformeerd rond de zomer van 2014 (integrale business case en bijbehorend kredietvoorstel worden dan voorgelegd ter besluitvorming);
- in de begroting van 2014 hebben PS een budget van 14 M euro voor de grondverwerving beschikbaar vrijgemaakt op basis van de toegezegde middelen vanuit de (voormalige) Veerman gelden;
- de Mer-onderzoeken zijn in volle gang;
- de grondverwerving is voortvarend voortgezet. Per 1 februari 2014 is ca. 60 % van het benodigde areaal beschikbaar.

Er zijn via het initiatievenloket in totaal 48 concrete initiatieven ingediend. Deze kunnen volgens een eerste toets vanuit waterstandseffecten in beginsel alle worden gehonoreerd. Enkele initiatieven hebben een zodanige samenhang met de maatregelen in de GOW dat wordt voorgesteld deze rechtstreeks mee te nemen in het PiP. De betreffende initiatiefnemers zijn hierover geïnformeerd. Overig:

Minister Schultz van Haegen bezocht op 4 september 2013 de gebiedsontwikkeling. Zij was zeer positief over de integrale aanpak en de wijze van (vergaande) samenwerking tussen publieke partijen en belanghebbenden.

Het Rijk heeft eind 2013 conform de afspraken in de BOK planuitwerking van 2012 een eerste bedrag van 8,2 M euro beschikbaar gesteld als bijdrage in de proceskosten.

Stand van zaken 1 december 2014:

- Provinciale Staten stellen in december via de eindejaarsbijstelling het integrale kredietbesluit vast. Daarmee is de basis gelegd voor de volgende toetsing begin 2015 in het kader van het Mirt, de zogenaamde Gate Markt. Deze is nodig om de formele aanbestedingsprocedure te kunnen starten in maart 2015;
- In 2014 is voorbereiding van het PIP ter hand genomen. De Mer onderzoeken zijn afgerond en er hebben gezamenlijke ontwerpateliers plaatsgevonden met alle stakeholders en belanghebbenden. Een tiental vooraf bepaalde knel- en discussiepunten in dit traject is zodoende van een gedragen aanpak voorzien. Het ontwerp PIP wordt medio 2015 ter inzage gelegd;
- Ook in het kader van de voorbereiding van de aanbesteding ligt deze gebiedsontwikkeling goed op koers. Het Projectbureau heeft een inkoopplan opgesteld op basis van een design en construct aanpak. De EMVI criteria zijn bepaald en er is ingestoken op het zoveel mogelijk benutten van inderdienmogelijkheden. Daartoe is in oktober 2014 een marktconsultatie gehouden. Dit betekent dat in maart 2015 conform planning de kennisgeving voor de aanbesteding plaats kan vinden;
- De grondverwerving verloopt volgens planning;
- In november heeft de ambtelijke top van het Ministerie van Infrastructuur en Milieu en Rijkswaterstaat een werkbezoek gebracht aan de gebiedsontwikkeling.



Molenbeek Wanssum



7. Maaspark Well

Ter hoogte van Well en Aijen, gemeente Bergen, heeft Rijkswaterstaat de aanleg van de hoogwatergeul Well-Aijen gepland. Dit als onderdeel van het Tracébesluit Maasroute/Zandmaas 2002. Deze moet uiterlijk in 2015 klaar zijn. Het gaat in feite om twee geulen die in elkaars verlengde liggen: de noordelijke bij Aijen, de zuidelijke bij Well. De geulen vormen 'inhammen' van de Maas die bij hoogwater gaan meestromen. Daarnaast worden de oevers bij de hoogwatergeul verlaagd. De aanleg van hoogwatergeul Well-Aijen leidt tot een daling van de waterstand die tientallen kilometers stroomopwaarts nog merkbaar is. Daarnaast ontstaat na aanleg 127 hectare nieuwe natuur. Bij de aanleg van de hoogwatergeul worden delfstoffen gewonnen.

Hoogwatergeul Well-Aijen is opgenomen in het plan Rivierverruiming Maaspark Well. Dat is een particulier initiatief waarbij de hoogwatergeul deel gaat uitmaken van een veel groter project dat onder meer nieuwe toeristische activiteiten beoogt. De gemeente Bergen is actief betrokken bij de plannen en zij is het aanspreekpunt voor dit bredere Maaspark Well.

Door integratie van deze hoogwatergeul in de gebiedsontwikkeling wordt het hoogwaterstandverlagend effect daarvan met ongeveer de factor 5 verbeterd.

Melding in de vorige voortgangsrapportage 2014

De oorspronkelijke Hoogwatergeul Well-Aijen zorgt bij hoogwater voor een 7 cm lagere waterstand. De hoogwatergeul samen met de uitbreiding van het recreatief vaarwater zal leiden tot een waterstandsding van 26 cm. De besluitvorming is grotendeels afgerond. De officiële openingshandeling voor de uitvoering vindt plaats op 20 februari 2014.

In opdracht van Rijkswaterstaat wordt ook de Zuidgeul gerealiseerd. Dit onderdeel van het Tracébesluit Zandmaas leek aanvankelijk niet nodig te zijn, maar wordt nu ingezet om de opgelopen vertraging te compenseren.

Stand van zaken 1 december 2014

Voor de ontgronding Maaspark Well is op 28 maart 2014 een ontgrondingsvergunning verleend voor een termijn van 15 jaar. Tegen dit besluit zijn twee beroepen ingesteld bij de Raad van State. Begin 2015 wordt een uitspraak verwacht.

Voor het onderdeel Noordgeul is reeds eerder een vergunning verleend. Op 20 februari 2014 is een officiële starthandeling verricht voor deze werkzaamheden. Thans is het project volop in uitvoering. De aanbesteding over de Zuidgeul heeft plaatsgevonden en de vergunningverlening is in procedure gebracht. Naar verwachting zal het project in het voorjaar van 2015 daadwerkelijk in uitvoering genomen kunnen worden.





Maaspark Well

8. Maasdal noord

De gemeenten Bergen, Gennep en Mook en Middelaar hebben samen met de provincie Limburg, ondernemers en maatschappelijke organisaties in de vorm van een regiovisie een strategisch perspectief voor de langere termijn ontwikkeld. In het voorjaar van 2010 werd de 'Regiovisie Bergen, Gennep, Mook en Middelaar' vastgesteld.

In de Regiovisie worden twee sleutelprojecten genoemd; 'N271' en 'Ontwikkeling Maasdal'.

Voor wat de ontwikkeling van het Maasdal betreft is in de Regiovisie aangegeven dat het Maasdal beleefbaar moet worden, ruimte moet bieden aan grondgebonden landbouw en dat ingrepen vanwege de hoogwaterveiligheid gecombineerd moeten worden met de toeristisch-recreatieve activiteiten en het cultuurlandschap dienen te borgen. Om de gewenste meerwaarde van het Maasdal te kunnen leveren en de (economische) ontwikkelingskansen te kunnen benutten, dienen de ontwikkelingen op het vlak van (water)veiligheid, natuurontwikkeling, regionale voedselproductie, wonen, werken, toerisme / recreatie en zorg te worden gebundeld en integraal tot ontwikkeling worden gebracht.

Daarna is een integrale visie op de (her)inrichting en het ruimtelijk gebruik van het Maasdal ontwikkeld; het zogenaamde 'Masterplan Maasdal'.

Dit 'Masterplan Maasdal' geeft een integrale visie op de (her)inrichting van het Maasdal in de gemeenten Bergen, Gennep en Mook en Middelaar met een doorkijk naar Cuijk en Boxmeer. Het Masterplan als zodanig is geen instrument van ruimtelijke ordening. Uit het Masterplan vloeien geen rechten en plichten voort. Het Masterplan zou wel kunnen worden gezien als richtinggever voor de beoogde gebiedsontwikkeling.

In het 'Masterplan Maasdal' is een pakket aan rivierverruimende maatregelen opgenomen.

Melding in de vorige (derde) voortgangsrapportage

De visie Mooi Maasdal is in de gemeenteraden behandeld. De gemeente Mook en Middelaar stemde niet in met het verder uitwerken. De gemeente Gennep gaf aan op dit moment geen nieuwe projecten te willen oppakken. De gemeente Bergen stemde in met het verder uitwerken door gemeenten en ondernemers.

Stand van zaken 1 december 2014

Geconstateerd kan worden dat ontwikkelingen nagenoeg stil zijn komen te liggen en dat ambities in het gedrang zijn gekomen. Om de ontwikkelingen ten aanzien van de hoogwaterbescherming in dit gebied echter richting en structuur te geven worden door ons tezamen met de provincie Noord-Brabant (en Gelderland) voorbereidingen getroffen om een interprovinciale gebiedsvisie te ontwikkelen waarbij de visie Mooi Maasdal (mede) input zal zijn. We achten een gezamenlijk optrekken met Noord-Brabant in dezen noodzakelijk enerzijds om tot een goede afstemming tussen de Maasvallei en de Bedijkte Maas te komen, anderzijds om zo vroegtijdig mogelijk inzicht te krijgen in de consequenties van de Deltaopgaven in het gebied en een basis te leggen onder daarbij passende oplossingsrichtingen en/of uitwerkingen. Dit initiatief is tevens gemeld in het MIRT-overleg. De aanpak wordt daarmee zowel in context als oplossingsrichtingen aanzienlijk verbreed.

Uiteraard zien wij de betrokken gemeenten, waterschappen en stakeholders in deze ontwikkeling als wezenlijke partners.

In het vervolg zal de voortgangsmelding geplaatst worden in het kader van (de uitwerking van) het Deltaprogramma.





Oud Bergen, hoogwater 2011

9. Archeologie

De afspraak in de bestuursovereenkomst heeft een duidelijk doel, namelijk het beheersen van de kosten. Ervaringen in en schattingen voor archeologisch onderzoek in de Maasvallei laten zien dat de omvang van de kosten hoog kan zijn. Proportionaliteit waarbij balans gevonden wordt tussen kennis en kosten staat centraal in de opgave.

Afspraak in de bestuursovereenkomst

Inspanningen verrichten om in het kader van gebiedsontwikkeling kosten die onder andere verband houden met cultuurhistorie, te beheersen. De provincie ontwikkelt voor de aanpak hiervan nieuw beleid waarbij wordt uitgegaan van proportionaliteit van de kosten en waardering vooraf in samenspraak met de Rijksdienst voor het Cultuurhistorisch Erfgoed (RCE).

Melding in de vorige (derde) voortgangsrapportage

In het beleidsprogramma archeologie Maasvallei is invulling gegeven en uitvoering gegeven aan de doelstelling gericht op nieuw proportioneel beleid (gerichte kennis, kosteneffectieve onderzoeken en meer duidelijkheid over de vorm en omvang van deze onderzoeken). Er is inmiddels sprake van een structurele samenwerking en synergie met het Rijk over verbeteracties archeologie. Voor Maaspark Well wordt samen met de Rijksdienst Cultureel Erfgoed gezorgd om de kosten laag te houden en zijn een aantal besparingen veilig gesteld.

Stand van zaken 1 december 2014

De uitgangspunten van het beleidsprogramma archeologie Maasvallei zijn verankerd in het nieuwe POL. Er is daarnaast een nieuwe landschapskaart voor de Maasvallei ontwikkeld, de Geomorfogenetische kaart Maasvallei. Deze kaart wordt nu in een samenwerkingsproject met het Rijk gevalideerd en aangevuld met een verwachtingskaart zodat deze begin 2015 voor iedereen vrij beschikbaar kan zijn. Dit is een van de instrumenten die in dit kader ontwikkeld worden om bij te dragen aan zorgvuldige en kosteneffectievere manieren van archeologisch onderzoek. Bij de ontwikkeling van instrumenten (zowel kennis- als methodische instrumenten) worden alle stakeholders nauw betrokken en geïnformeerd. Dit gebeurt o.a. via regulier afstemmingsoverleg met het rijk en initiatiefnemers, belangenverenigingen, expertmeetings, gemeentelijke informatiebijeenkomsten en evaluatiebijeenkomsten. Daarnaast zijn er ook initiatieven van anderen, zoals een door betrokkenen uit de sector georganiseerd Maascongres over "15.000 jaar mens en landschap" waarin het onderwerp proportionaliteit centraal op de agenda geplaatst is. Tot slot leiden ook andere manieren van aanbesteden tot verdere betrokkenheid en innovativiteit van externe partijen om kosten verder met succes te beheersen en het optimale aan kennis uit de markt te halen.



Archeologie Maaspark Well



10. Beschermingsniveau 1/250 per jaar

De veiligheidsopgave op korte termijn is het realiseren van het huidige wettelijke beschermingsniveau van 1/250 per jaar in binnendijkse gebieden. Dat wil zeggen dat de Maasdijken (dit zijn primaire waterkeringen) bestand moeten zijn tegen een Maaswaterstand die gemiddeld eens per 250 jaar voorkomt. De Maas voert dan volgens de huidige statistieken 3.275 m^3 (maatgevende afvoer) water per seconde af. Het 1/250 beschermingsniveau is vastgelegd in de Waterwet en in de statistieken van achterhaalde maar vigerende en bij de wet behorende ontwerpkaders.

Afspraak in de bestuursovereenkomst

Het binnen de dijkkringgebieden realiseren van een beschermingsniveau van 1/250 per jaar.

Hiervoor zijn reeds de nodige rivierverruimingën gerealiseerd (met name binnen de projecten Grensmaas en Zandmaas), die op een aantal trajecten langs de Maas een waterstandsverlaging teweeg hebben gebracht. Daarmee hebben deze rivierverruimingën substantieel bijgedragen aan realisatie van het beschermingsniveau. De meeste dijken voldoen echter nog niet (helemaal) aan dit beschermingsniveau. Op stapel staan nu vooral dijkverbeteringswerken teneinde het beschermingsniveau helemaal te realiseren.

Voor de goede orde moet hierbij vermeld worden dat de provincie niet verantwoordelijk is voor de voorbereiding en uitvoering van de hiervoor vereiste (verbeter-) werken. Onze wettelijke bevoegdheid beperkt zich tot het goedkeuren van projectplannen voor de verbetering van primaire waterkeringen. Voor het overige trachten wij de waterschappen met afstemming en coördinatie en zo nodig en mogelijk anderszins te faciliteren. In de Waterwet is tevens vastgelegd dat GS de coördinatie van de uitvoeringsbesluiten die nodig zijn voor de uitvoering van een projectplannen voor dijkversterking, bevorderen.

Overzicht opgaven voor de korte termijn

Er zijn keringen die op grond van een in september 2010 gesloten overeenkomst tussen de beide waterschappen en RWS Maaswerken uiterlijk in 2020 verbeterd dienen te zijn. De financiering daarvan is ten laste van de scope Maaswerken gebracht.

En er zijn keringen die op grond van de bestuursovereenkomst "Droge voeten voor Limburg" van november 2011 uiterlijk in 2024 verbeterd dienen te zijn. Financiering is gereserveerd binnen het HWBP (hoogwaterbeschermingsprogramma)

De aanvullende dijkverbeteringen (ca. 20 km) die nodig bleken op grond van de derde en de verlengde derde toetsing moeten nog worden ingepast in het HWBP. Eerst is aanmelding en prioritering in het HWBP noodzakelijk teneinde een planning hiervoor te kunnen benoemen. De verwachting is dat deze verbeteringen pas na 2024 gerealiseerd kunnen worden.

Stand van zaken peildatum 1 december 2014:

- de productie van dijkverbeteringsplannen is in volle gang;
- in 2014 is de volgende dijkverbetering gerealiseerd: Waterschap Roer en Overmaas: Sluitstukkaden cluster D in Maastricht (dijkverhoging en dijkversterking Heugem, Ceramique en Bosscherveld).

De volgende projectplannen voor dijkverbetering zijn door GS goedgekeurd en zijn in verschillende stadia van uitvoering:

- Waterschap Roer en Overmaas: Sluitstukkaden cluster E (Geulle aan de Maas, Aasterberg, Brachterbeek en Merum). De uitvoering is ter hand genomen;
- Waterschap Peel en Maasvallei: Dijkverbetering bij Maria Roepaen, gemeente Gennepe. Uitvoering is naar verwachting eind 2014 gereed;
- Rijkswaterstaat: Dijkverlegging en dijkverbetering bij Heel in verband met realisatie retentiegebied Lateraalkanaal-West. Uitvoering is gaande, gereed medio 2015;
- Waterschap Roer en Overmaas: Dijkverbetering Alexanderhaven in Roermond. Financiering vanuit het HWBP komt pas in 2017 beschikbaar. Voorfinanciering van deze dijkverbetering is geregeld. De provincie neemt de helft van de rentekosten op zich. Uitvoering is ter hand genomen, gereed 2015.



Dijkverbetering Heugem



11. Beleidslijn Grote Rivieren

Door de huidige toepassing van de Beleidslijn Grote Rivieren kunnen ontwikkelingen in de Maasvallei afgeremd worden door de eisen die ten aanzien van compensatie en het creëren van afstroomruimte met het oog op het rivierbelang moeten worden gesteld. Op basis van de bestuursovereenkomst 2011 zijn tussen het Rijk en de provincie na bestuurlijk overleg nadere afspraken gemaakt.

Daartoe is u bij de voorgaande rapportage de brief van de minister en het beleidskader ter kennisneming toegezonden. Samengevat is onder meer het volgende afgesproken:

Voor waterveiligheid blijft het beleid zoals vastgelegd in de Beleidsregels grote rivieren het uitgangspunt, ook bij het opstellen van gebiedsplannen.

Ten aanzien van riviergebonden activiteiten in het stroomvoerend bed zijn de voorwaarden helder vastgelegd: het effect op de waterstand moet worden gecompenseerd. Ten aanzien van niet-riviergebonden activiteiten in het stroomvoerend bed zonder een groot openbaar belang (artikel 6d uit de Beleidslijn grote rivieren) was deze helderheid er nog niet. Het ministerie van Infrastructuur en Milieu heeft hiervoor een 'rekenregel' ontwikkeld. Met deze rekenregel wordt de waterstanddaling die een niet-riviergebonden activiteit moet realiseren transparant gemaakt. De rekenregel legt hiervoor een relatie tussen de ruimte die de activiteit inneemt, de vrije ruimte die ter plaatse nog aanwezig is en de voor de lange termijn te realiseren hoogwaterstands daling. Vervolgens kan een verruimende maatregel worden ontworpen die deze waterstands daling duurzaam realiseert respectievelijk daaraan volgens de rekenregel voldoende aan bijdraagt.

Om in aanmerking te komen voor een vergunning, wordt onder meer de voorwaarde gesteld dat de financiering en tijdige realisatie van deze verruimende maatregel gegarandeerd is. Hieraan wordt voldaan als de maatregel vooraf of gelijktijdig met de ruimtelijke ontwikkeling wordt gerealiseerd. Omdat de verruimende maatregel bijdraagt aan de lange termijn doelstelling voor waterveiligheid, is het ook mogelijk de verruimende maatregel later te realiseren. In zo'n geval moet de initiatiefnemer, voor het verkrijgen van een watervergunning, garanties bieden over de financiering en de tijdige realisatie van de verruimende maatregel.

Tijdelijke of permanente negatieve effecten op de waterstand moeten wel direct worden gecompenseerd. Wat betreft de locatie van de compenserende en/of verruimende maatregel geldt dat deze de veiligheid op de locatie (of in de nabijheid van) van het initiatief moet borgen, respectievelijk vergroten. Indien blijkt dat dit niet mogelijk is, kan gezocht worden naar een maatregel op een andere locatie. Initiatief en maatregel moeten riviervkundig bezien wel aan elkaar gerelateerd zijn.

We gaan daar in de praktijk inhoud aangeven.

Stand van zaken 1 december 2014

Zie ook Maasplassen. Als regisseur trachten we initiatieven en hoogwaterbeschermingsopgaven met elkaar in verband te brengen. Op basis daarvan en – voor het Maasplassengebied de inzet van het Maasplassenfonds – proberen we om de nu in beeld zijnde initiatieven los te trekken.

Bij deze werkwijze is buiten het Maasplassengebied ook een initiatief in de gemeente Eijsden-Margraten aan de orde.

Ook binnen de gebiedsontwikkeling Ooijen-Wanssum is met behulp van een initiatievenloket een verdere ontwikkeling in buitendijks gebied (en dus de toepassing van artikel 6d BGR) aan de orde. Het resultaat daarvan zal in het PIP worden meegenomen (zie aldaar). Succes is nog geen zekerheid. De waarde van meer concreetheid in de beleidsregels van het Rijk moet zich nog bewijzen in de praktijk.



12. Synergie hoogwaterbeschermingsopgave met provinciale planvormen

Zowel in het POL als in het (ontwerp) Provinciaal Waterplan is de hoogwaterbeschermingsopgave (zie ook onder Deltaprogramma) op verschillende manieren (inhoud, werkwijze en samenwerkingsvormen) opgenomen en in de betreffende planvormen verwerkt.

Gezien de afronding van dit onderwerp zal hierover in de volgende rapportage niet meer separaat worden gerapporteerd.



Evacuatie Borgharen

13. Delta programma

Algemeen

Aan de hoogwaterbescherming wordt continu gewerkt. Intussen komen nieuwe uitdagingen op ons af.

Door de klimaatverandering hebben we te maken met zeespiegelstijging, toename van de kans op extreme hoogwaters in de winter en langere periodes van watertekort in de zomer.

Om ons land ook op de lange termijn te beschermen tegen hoogwater en om de zoetwatervoorziening te borgen is het nationale Deltaprogramma gestart. Hierin werken Rijk en regionale overheden samen met als doel de waterveiligheid en de zoetwatervoorziening op de lange termijn (2100) proactief veilig te stellen. Dat betekent nu handelen om de situatie 2050/2100 het hoofd te bieden.

Het Deltaprogramma bestond uit een aantal deelprogramma's waaronder het Deltaprogramma Rivieren.

Doel

Het primaire doel van het Deltaprogramma Rivieren is om de bescherming tegen overstromingen ook voor de lange termijn op orde te houden, rekening houdend met een toename van de rivierafvoer met 20% in 2100. Daarbij is het uitgangspunt dat het riviereengebied een aantrekkelijk gebied moet blijven om te leven, wonen, werken, recreëren en investeren. Daarom wordt de veiligheidsopgave gezien in combinatie met alle andere relevante opgaven voor het gebied.

Daarnaast werd een aanscherping van de veiligheidsnormen onderzocht.

De reden hiervoor is dat een disbalans is gesignaleerd tussen de bescherming en het aantal bewoners en de geïnvesteerde waarde langs de rivieren. Met andere woorden: het rivierengebied is "onderverzekerd".

De minister van I&M en de Deltacommissaris hebben de SDM gevraagd om in 2014 het Rijk te adviseren over:

- aanscherping, waar nodig, van de veiligheidsnormen voor de hoogwaterbescherming;
- een voorkeursstrategie om de hoogwateropgave voor de (toekomstige) bescherming het hoofd te bieden inclusief een (nog verder uit te werken) maatregelen pakket.

Stand van Zaken per 1 december 2014

De Stuurgroep Delta Maas (onder voorzitterschap van gedeputeerde Van der Broeck) heeft in het voorjaar mede op basis van de in het Breed Bestuurlijk Overleg Maas vastgestelde bestuursnotitie advies uitgebracht aan de Deltacommissaris. Tijdens een regionale bestuursconferentie kon het regionaal advies tevens aan de vertegenwoordiger van de Deltacommissaris worden aangeboden. Ten aanzien van het regionaal advies (op z'n kortst samengevat in het adagium "ruimte waar het kan, dijken waar het moet") is Provinciale Staten geïnformeerd.

Op basis van de voorstellen van de Deltacommissaris heeft de minister van Infrastructuur en Milieu op Prinsjesdag een Tussentijdse herziening van het Nationaal Waterplan in procedure gebracht. Naar verwachting zal deze Tussentijdse herziening medio december van dit jaar worden vastgesteld. Daarmee zullen de inhoudelijke kaders voor een vervolg van het Deltaproces vast liggen.

Momenteel worden de voorbereidingen getroffen om de opgave die aldus weer in de regio ter hand moet worden genomen verder uit te werken en naar uitvoering te brengen. Daartoe dient samenwerking tussen partners in Brabant en Limburg herijkt te worden en tot een gezamenlijk aanpak te leiden. Zo ver is het nu nog niet maar zal in het eerste kwartaal van 2015 zijn beslag moeten krijgen. We hadden de start van deze nieuwe fase in het Deltaprogramma voorzien in 2014.

Als verbinding tussen het regionaal en het nationaal niveau zal een nieuwe Stuurgroep Delta Maas worden ingesteld.

De belangrijkste opgaven op dat niveau zijn:

- a. doorwerking van de nieuwe normering in de voorkeursstrategieën;
- b. afstemming van de voorkeursstrategieën van de Onbedijkte Maas en de Maasvallei;
- c. uitwerking van de systeemwerking, dat is de invulling van al die eisen waaraan voldaan moet worden om de Limburgse keringen aan de landelijke eisen te laten voldoen (met name de eis van niet overstroombaar zijn);

Op termijn van maanden zal de voor deze nieuwe SDM aangezochte kwartiermaker definitieve voorstellen aan de bestuurlijke partners voorleggen.

In de regio zelf wordt een aantal gebiedsontwikkelingen verkend:

- d. Maastricht-Noord (een gebiedsontwikkeling vanaf de bruggen tot aan de sluis van Limmel inclusief de stedelijke gebieden op de aanliggende oostoever waarbij tevens de hoogwateropgave wordt ingevuld);
- e. Venlo-West (een gebiedsontwikkeling vanaf Baarlo tot de A 67 waarin in aansluitend op het aanliggend – veelal maar niet uitsluitend stedelijk – gebied de hoogwateropgave wordt ingevuld;
- f. de Provincie zal in samenwerking met Noord-Brabant (en Gelderland) en de betrokken partners en stakeholders een gebiedsontwikkeling op het overgangsgebied van de Bedijkte en Onbedijkte Maas ter hand nemen (zie onder Maasdal Noord; in onderstaand kaartje is het projectgebied met een cirkel weergegeven);

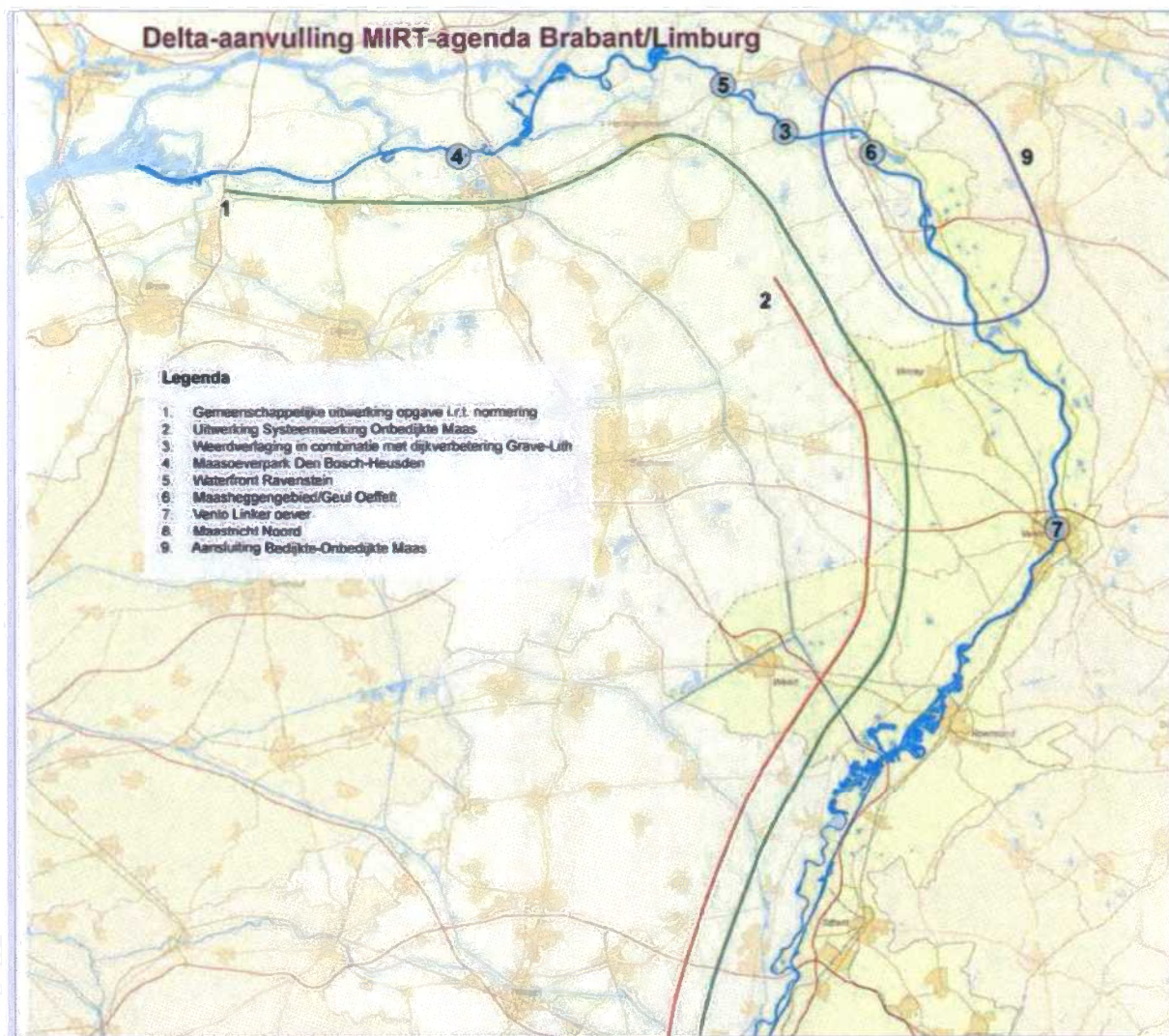
g. zodra er uit het spoor onder A voldoende resultaat naar voren komt, zal in samenspraak met de bestuurlijke partners en stakeholders langs de Limburgse Maas een verdere uitwerking van de strategie ter hand worden genomen op basis waarvan een uitvoeringsprogramma zal worden gemaakt. Dit in afstemming met een vergelijkbare actie in het gebied van de Bedijkte Maas.

Deze verkenningen, die op hun beurt tot MIRT-verkenningen zouden moeten leiden, worden mede door de provincie gefaciliteerd. Zowel door de inzet van procesmiddelen als door de inzet en het beschikbaar stellen van de daaruit voortkomende technische resultaten van (deel-)onderzoeken die (nog) nodig zijn om een verantwoorde overstap naar de vervolgfase mogelijk te maken.

Onder meer in samenspraak met de Maasgemeenten zal op korte termijn vorm gegeven worden aan het vervolg van de ontwikkelprocessen in de regio.

Tussentijdse initiatieven die passen in of aansluiten op de inmiddels geformuleerde voorkeurstrategie en waarbij sprake is van evidente maatschappelijke meerwaarde, of een kansrijk pakken van kansen waarbij andere ontwikkelingen kunnen worden mee gekoppeld, zullen eveneens worden ondersteund en zo nodig gefaciliteerd.





14. Communicatie

Onder het Breed Bestuurlijk Overleg Maas is tevens een werkgroep Communicatie actief geweest. Deze moet bevorderen dat tussen partijen ook op het gebied van communicatie synergie tot stand komt en bijzondere thema's met betrekking tot de Maas gezamenlijk worden opgepakt.

Vanuit de werkgroep is bijgedragen aan de Dag van dijk 2014, de bestuursconferenties van maart 2014 en 5 december 2014.



Startsignaal Dag van de Dijk 2014, Arcen



15. Internationaal



15.1. Vlaanderen: Vlaams Nederlandse Bilaterale Maascommissie

Mede in relatie tot het Delta-regio-proces zijn de relaties tussen de provincie en het Vlaams gewestelijk bestuur geïntensiveerd. Daarbij kon van het Vlaams Maasbekken-overleg gebruik gemaakt worden voor informatie-uitwisseling en feedback. Voor het vervolg van het Deltaproces wordt deze samenwerking bestendigd.

Tevens is de provinciale delegatie in de Vlaams-Nederlandse Bilaterale Maascommissie uitgebreid. In deze commissie worden de uitvoering van het Grensmaasproject en de projecten aan de Vlaamse zijde van de Gemeenschappelijke Maas opgevolgd. Ook de nadere overeenkomst tussen de NL minister van Infrastructuur en Milieu en de VL minister van Openbare Werken van 9 september 2013 ten aanzien van de Boertien+ locaties werd in deze commissie voorbereid. In de verslagperiode werd tevens de hand gelegd aan het tot stand brengen van beleid ten aanzien van het lange termijn beheer van zowel de rivier als de in de vallei aanwezige en tot stand te brengen natuur.

Het werkgebied van de Commissie omvat de gehele Gemeenschappelijke Maas, en daarom dus ook de zogenoemde Noordelijke Sector, voor Nederland het gebied tussen Roosteren en Maasbracht. In de commissie kwam nader onderzoek naar aldaar resterende knelpunten aan de orde en zijn afspraken gemaakt ten aanzien van een vervolg proces.

15.2. EU richtlijn Overstromingsrisico

In de verslagperiode zijn ten behoeve van de nationale implementatie van de EU-richtlijn Overstromingsrisico's (ROR) bijdragen geleverd aan de totstandkoming van het onder die richtlijn vereiste overstromingsrisicobeheersplan voor het nationale deel van het Maasstroomgebied. Ten aanzien van de grensoverschrijdende rivieren en beken die in het kader van de richtlijn relevant zijn geacht heeft de provincie internationale afstemming verzorgd. Het ontwerp-beheersplan is inmiddels gereed en wordt uiterlijk 22 december 2014 gepubliceerd. .

Het ontwerp Overstromingsrisicobeheersplan Maas is gereed. Deze van in 2015 in de inspraakprocedurekomen. Het rijk stelt het beheersplan uiterlijk 22 december 2015 vast.

15.3. Internationale Maascommissie (IMC)

De IMC is op grond van het verdrag van Gent (2002) een forum voor afstemming en informatie-uitwisseling op het niveau van het stroomgebied als geheel. Hoewel geen verdragspartij, is de provincie wel lid van de NL delegatie en neemt zij actief deel aan de activiteiten binnen de nationale delegatie en in de werkgroep "hoogwaterbescherming".

Voor de belangrijke EU-richtlijnen (kaderrichtlijn water en de richtlijn overstromingsrisico's) is de IMC verantwoordelijk voor de internationale afstemming en het tot stand komen van koepeldocumenten op de onderscheidene beheerplannen van de verdragspartijen.

In de verslagperiode is met name aandacht besteed en resultaat geboekt op het niveau van de afstemming van de grensoverschrijdende wateren, waar het de overstromingsrisico's betreft. Voorts heeft de provincie via de internationale Maascommissie (IMC) inbreng geleverd voor het overkoepelende, internationale deel A van het overstromingsrisicobeheersplan voor de Maas.

Daarnaast is een aanzet gemaakt om de doorwerking van de klimaatverandering op het stroomgebied als geheel op de agenda te plaatsen. Formeel gaat dit het mandaat op grond van het Verdrag van Gent te boven, maar de verdragspartners onderkennen dat hierin een gemeenschappelijk belang is gelegen dat - ook - een gemeenschappelijke benadering vraagt.

De eerder bereikte overeenstemming over de gemeenschappelijke signalering van droogte/laagwaters, is in de verslagperiode uitgewerkt en is getest. Naar verwachting per 2015 zal een onderling signaleringssysteem functioneren.





drs. ing. P.F.C.W. van der Broeck
Lid Gedeputeerde Staten

Statencommissie Ruimte,
Infrastructuur en Financiën



2014/64231

14-11-2014

GRIF

2-2-2015

Ons kenmerk 2014/64110
Faxnummer
Bijlage(n) 4

Provincie Limburg	PS
DOCnr.	
Ingek.	14 NOV. 2014
CASnr.	
ID.	

Uw kenmerk
Telefoon +31 43 389 73 46
Maastricht 14 november 2014

VERZONDEN 14 NOV. 2014

Onderwerp

Stand van zaken aanbesteding concessie openbaar vervoer Limburg

Geachte commissie,

Op 8 oktober jl. heb ik u door middel van een brief (kenmerk 2014/55272) geïnformeerd over de verlenging van de inschrijvingstermijn van de aanbesteding van 10 oktober naar 3 november jl. en de hieraan ten grondslag liggende redenen. Tevens heb ik u aangegeven welke consequenties deze verlenging heeft voor het verdere aanbestedingsproces. Graag wil ik u middels deze brief informeren over de verdere voortgang van het aanbestedingsproces van de OV concessie.

Kort Geding bij de Rechtbank van Maastricht

Op 16 oktober jl. heeft de voorzieningenrechter van de Rechtbank Maastricht uitspraak gedaan in het kort geding dat Veolia tegen de Provincie Limburg had aangespannen. De Rechtbank Maastricht heeft Veolia op al haar ingebrachte punten in het ongelijk gesteld. Ik heb u hierover reeds geïnformeerd via mijn bericht op 16 oktober jl. In dit bericht heb ik ook aangegeven dat de aanbestedingsprocedure nu volgens in mijn brief van 8 oktober jl. aangegeven planning zal verlopen.

Klacht bij de Autoriteit Consument en Markt

De Autoriteit Consument en Markt (ACM) heeft op 24 oktober jl., de Provincie Limburg op de hoogte gesteld van de klacht die door Veolia bij de ACM is ingediend. Veolia verzoekt hierbij de ACM onderzoek te doen naar de positie van de NS en haar dochterondernemingen bij de aanbesteding van de OV concessie. De klacht van Veolia is ingegeven vanuit het standpunt van Veolia dat de NS door deelname aan deze aanbesteding het gelijke speelveld verstoort. Verstoring van het gelijke speelveld was ook de aanleiding voor Veolia om een kort geding tegen de Provincie Limburg aan te spannen. De ACM merkt de Provincie aan als belanghebbende partij bij dit verzoek. Dat betekent dat het onderzoek niet wordt uitgevoerd naar handelen van de Provincie Limburg, maar naar handelen van de NS. Op 28 oktober jl. heeft de ACM de Provincie met enkele mededelingen geïnformeerd over de verdere aanpak. Beide brieven zijn als bijlage aan deze brief toegevoegd.



Naar aanleiding hiervan hebben Gedeputeerde Staten een brief naar de ACM gestuurd, waarin zij een aantal aandachtspunten aan de ACM naar voren brengen, die ingaan op de mogelijke impact van het onderzoek van de ACM naar aanleiding van deze klacht van Veolia op het verdere verloop van de aanbesteding en de gunning van de OV concessie. Korthedshalve wil ik met betrekking tot deze aandachtspunten verwijzen naar de betreffende brief van Gedeputeerde Staten aan de ACM van 31 oktober jl., die als bijlage bij deze brief is gevoegd. In deze brief wordt verwezen naar een notitie van onze juridische adviseurs. Deze notitie wordt niet aan u toegezonden vanwege het vertrouwelijk karakter ervan.

Klacht bij Klachtenmeldpunt aanbesteden

Veolia heeft op 21 oktober jl. een klacht ingediend bij het Klachtenmeldpunt aanbesteden over de aanbesteding van de OV concessie. Het Klachtenmeldpunt aanbesteden is door de Provincie Limburg in april 2013 ingesteld om (potentiele) deelnemers aan provinciale aanbestedingen een laagdrempelige mogelijkheid te bieden een klacht in te dienen over een lopende aanbesteding. Naar aanleiding van die klacht is door een aan het Klachtenmeldpunt verbonden onafhankelijk aanbestedingsrecht-advocatenkantoor advies uitgebracht.

De klacht van Veolia is gericht tegen de Provincie en heeft betrekking op vragen die Veolia de Provincie heeft gesteld na de laatste ronde van inlichtingen bij deze aanbesteding. De Provincie heeft Veolia laten weten dat zij daarop geen antwoord meer zou geven, omdat de termijn voor het stellen van vragen conform de planning als neergelegd in Aanbestedingsleidraad behorende bij het Bestek was verstreken. Veolia was het daar niet mee eens. Het Klachtenmeldpunt heeft geadviseerd de klacht van Veolia ongegrond te verklaren, omdat Veolia voldoende gelegenheid had gehad deze vragen eerder te stellen. Op grond van dit advies hebben Gedeputeerde Staten op 11 november jl. besloten, de klacht ongegrond te verklaren. Gedeputeerde Staten hebben daarmee aangegeven aan dat zij geen aanleiding zien voor beantwoording van de in de klacht bedoelde vragen en in verband daarmee de aanbestedingsprocedure op te schorten. Het besluit dienaangaande van Gedeputeerde Staten vindt u als bijlage bij deze brief. Het advies van het Klachtenmeldpunt is niet toegevoegd aan deze brief. Indien gewenst, kunt dit advies opvragen bij de statengriffie.

Vervolg aanbestedingsprocedure

Zoals u reeds vernomen heeft, zijn op 3 november jl. drie inschrijvingen ontvangen op de aanbesteding van de OV concessie. Zoals ik reeds in mijn brief van 8 oktober jl. heb aangegeven, zullen Gedeputeerde Staten begin 2015 een besluit nemen tot gunning van de concessie.

Ik hoop u hiermee op dit moment voldoende te hebben geïnformeerd.

Met vriendelijke groet,

drs. ing. P.F.C.W. van der Broeck

**Autoriteit
Consument & Markt**



College van Gedeputeerde Staten Provincie Limburg
De heer Th.J.F.M. Bovens
Postbus 5700
6202 MA MAASTRICHT

2014
2014/59299

Den Haag,

24 OKT. 2014

Aantal bijlage(n): 3

Uw kenmerk: -

Ons kenmerk: ACM/DTVP/2014/206096

Contactpersoon: V. van Kuilenburg-Brouwer | Vanessa.van.Kuilenburg@acm.nl | (070) 722 20 39

Onderwerp: 14.0983.53 Klacht Veolia in verband met aanbesteding concessie openbaar vervoer Provincie Limburg

**Pagina
1/1**

T 070 722 20 00 | F 070 722 23 55
Info@acm.nl | www.acm.nl | www.consuwijzer.nl

Muzenstraat 41 | 2511 WB Den Haag
Postbus 16326 | 2500 BH Den Haag

Geachte heer Bovens,

Namens Veolia Transport Nederland Holding B.V. (hierna: Veolia) is de Autoriteit Consument & Markt (ACM) bij brief van 8 september 2014 verzocht onderzoek te doen naar en actie te nemen tegen overtreding van artikel 67 Spoorwegwet (Sw) respectievelijk artikel 24 Mededingingswet door de N.V. Nederlandse Spoorwegen. Het verzoek houdt verband met de Europese openbare aanbestedingsprocedure voor de concessie van het openbaar vervoer per trein, bus en auto in de provincie Limburg in de periode 11 december 2016 tot en met 10 december 2031. Het initiële verzoek is nadien bekrachtigd en bij brieven van 18 en 23 september 2014 nader toegelicht dan wel gewijzigd.

ACM geeft gehoor aan het verzoek en neemt de klacht in behandeling op grond van artikel 71 Sw. Hierbij wordt de Provincie Limburg, als concessieverlener en daarmee de gunnende instantie in bovengenoemde procedure, aangemerkt als belanghebbende. Daarom doe ik u bijgaand de door Veolia in dit kader bij ACM ingediende stukken toekomen, te weten voornoemde brieven inclusief bijlagen, naar de inhoud waarvan ik u korthedshalve verwijs.

Ik hoop u hiermee voldoende geïnformeerd te hebben.

Hoogachtend,

Autoriteit Consument en Markt
namens deze,

Mr. C. de Jong-Kwestro
Teammanager Telecom, Vervoer en Post



Raad van Bestuur van de Autoriteit
Consument en Markt
De heer professor dr. F.J.H. Don
Postbus 16326
2500 BH DEN HAAG

Cluster/Bureau ONT
Ons kenmerk 2014/60632
Vpl. Nummer
E-mail t.meijvogel@prvlimburg.nl
Bijlage(n) 1

Behandeld T. Meijvogel
Uw kenmerk ACM/DTVP/2014/206096
Telefoon +31 43 389 73 46
Faxnummer +31 43 389 70 13
Maastricht 31 oktober 2014

VERZONDEN 31 OKT 2014

Onderwerp

Klacht Veolia ingediend bij de Autoriteit Consument en Markt (ACM) in het kader van de aanbesteding OV concessie

Geachte heer Don,

Veolia heeft bij brieven van 8, 18 en 23 september jl. een klacht bij ACM ingediend. ACM heeft de Provincie bij brief van 24 oktober jl. laten weten deze klacht in behandeling te zullen nemen. Op 28 oktober jl. is er overleg geweest tussen vertegenwoordigers van ACM en de Provincie over de behandeling van de klacht tegen NS. Bij brief van 28 oktober jl. heeft ACM enkele mededelingen over de verdere aanpak van de klacht gedaan.

Ons aanbestedingsteam en onze juridische adviseurs hebben een analyse gemaakt van een aantal aan deze klacht verbonden aspecten en van de impact die eventueel optreden van ACM zal hebben op de afronding van de aanbesteding en dan met name – de aanbesteding verkeert immers in de slotfase – op het gunningsproces. De notitie, waarin die analyse is neergelegd, is aan deze brief gehecht.

Wij willen als verantwoordelijk bestuursorgaan voor het openbaar vervoer in de provincie Limburg het volgende onder uw aandacht brengen.

1. Op 3 november a.s. dienen de aanbiedingen door de inschrijvende partijen in kader van de aanbesteding van de OV concessie 2016 – 2031 van de Provincie Limburg te worden ingediend. Een mogelijk optreden van de ACM naar aanleiding van de klacht van Veolia zal duidelijk zijn op het moment dat ons College aan de hand van het advies van de beoordelingscommissie een besluit kan nemen inzake de economische meest voordelige inschrijving van de concessie.



2. Eventueel verder uitstel van de aanbesteding leidt tot een onverantwoord effect op de noodzakelijke voorbereidingstijd die de winnende vervoerder nodig heeft om goed voorbereid de vijftienjarige OV-concessie te kunnen starten. Naar aanleiding van de civielrechtelijke procedure die Veolia begin oktober had aangespannen tegen de Provincie Limburg, hebben wij de indieningstermijn zoals u bekend reeds naar achteren moeten verschuiven. Overigens in deze kort geding procedure is Veolia op al haar ingebrachte punten in het ongelijk gesteld.
3. Indien uw oordeel aanleiding zal geven tot uitstel van de afronding van de aanbestedingsprocedure zal het nieuwe concessievervoer zeker niet tijdig kunnen beginnen. De Provincie Limburg zal dan ad hoc, tegen zeer hoge kosten, tijdelijk openbaar vervoer moeten inkopen bij de huidige concessiehouder, i.c. Veolia. De zo gewenste verbeteringen van het openbaar vervoer voor de reiziger (één van de speerpunten van onze nieuwe concessie) zullen dan niet kunnen worden ingevoerd. In een dergelijke situatie van (rechts)onzekerheid zal de winnende vervoerder zijn voorbereidingen geheel stopzetten. Wij hebben in dat geval geen grond om de winnende vervoerder hierop aan te spreken.
4. In de aanbestedingsprocedure hebben wij tal van adequate maatregelen genomen om alle gegadigden gelijke kansen te bieden. In het hierboven genoemde kort geding is dit ook onomstotelijk naar voren gekomen. Wij kunnen ACM daarover desgewenst tot in detail voorlichten. Wij constateren dat enkel Veolia een klacht heeft ingediend. Andere vervoerders zien blijkbaar hiervoor geen reden. Dat sterkt ons in de mening dat wij voldoende waarborgen hebben gecreëerd voor het bieden van een level playing field in onze aanbestedingsprocedure.

In uw quick scan getiteld "Personenvervoer per spoor 2013" heeft u aangegeven, dat het instrumentarium van de artikelen 67 en 71 Spoorwegwet ongeschikt is om oplossingen te bieden in situaties als deze (al aannemende, dat er een "situatie" is die opgelost moet worden). Dit standpunt is volgens ons nog steeds juist: met name aan het slot van een aanbestedingsprocedure zal toepassing van dit instrumentarium leiden tot rechtsonzekerheid en het tot stilstand komen van de voorbereiding van de concessie.

Wij willen u verzoeken het bovenstaande in uw onderzoek naar aanleiding van de klacht van Veolia te willen betrekken.

Gedeputeerde Staten van Limburg

voorzitter

secretaris

Autoriteit Consument & Markt



Provincie Limburg
Heer L. van Damme
Postbus 5700
6202 MA MAASTRICHT

Den Haag, **28 OKT. 2014**

Ons kenmerk: ACM/DTVP/2014/206138

Contactpersoon: drs. R. Knoop | Ruud.Knoop@acm.nl | (070) 722 25 65

Onderwerp: 14.0983.53 Onderzoeksprocedure ACM inzake klacht Veolia

Geachte heer Van Damme,

Veolia Transport Holding Nederland BV (hierna: Veolia) heeft de Autoriteit Consument en Markt (hierna: ACM) verzocht om (op basis van artikel 71 van de Spoorwegwet) onderzoek te doen naar en actie te nemen tegen mogelijke overtredingen van artikel 67 van de Spoorwegwet en artikel 24 van de Mededingingswet door de N.V. Nederlandse Spoorwegen (hierna: NS). Dit verzoek houdt verband met de Europese openbare aanbestedingsprocedure voor het openbaar vervoer in de provincie Limburg (hierna: de aanbestedingsprocedure). ACM heeft de Provincie Limburg bij brief van 24 september jl. medegedeeld dat de Provincie Limburg in deze procedure als belanghebbende is aangemerkt. In die hoedanigheid heeft de Provincie Limburg een afschrift van de klacht van Veolia ontvangen. ACM en de Provincie Limburg hebben deze onderzoeksprocedure en de mogelijke uitkomsten daarvan op 28 oktober jl. telefonisch besproken. Deze brief geeft een samenvatting van dat gesprek.

ACM acht het van belang om de Provincie Limburg, als concessieverlener en daarmee de gunnende instantie, op de hoogte te brengen en te houden van de planning van haar onderzoek en de mogelijke uitkomsten daarvan. Er bestaat immers een mogelijkheid dat de uitkomst van het onderzoek van ACM implicaties heeft voor de aanbestedingsprocedure en zelfs tot uitstel van de gunning leidt, zoals in het verleden in andere sectoren is gebleken na onderzoek van ACM (vergelijk bijvoorbeeld de aanbestedingsprocedure OT2010 inzake vaste telefonie).

Kortgezegd zijn er volgens ACM in ieder geval twee uitkomsten van het onderzoek denkbaar. Ten eerste kan ACM concluderen dat NS in deze zaak de Spoorwegwet en/of Mededingingswet niet heeft overtreden. ACM verwacht dat een dergelijke uitkomst de minste implicaties zal hebben voor de aanbestedingsprocedure. Ten tweede bestaat de mogelijkheid dat ACM concludeert dat NS wel een overtreding heeft begaan. In dat geval kan ACM NS verzoeken of gelasten de overtreding – of de voortdurende gevolgen daarvan – te beëindigen. Indien dit vóór de sluitingsdatum voor de inschrijvingen gebeurt, dan kan daarmee alsnog worden gegarandeerd dat NS en de regionale vervoerders zich op basis van een gelijk speelveld kunnen inschrijven. Als de termijn voor inschrijvingen echter reeds is verstreken op het moment dat ACM concludeert dat NS een overtreding heeft begaan, kan dat ertoe leiden dat een eventuele voorlopige gunning aan NS

Autoriteit Consument & Markt



civilrechtelijk wordt aangevochten. In een dergelijk scenario kan de gunning en daarmee de gehele aanbestedingsprocedure worden uitgesteld.

ACM benadrukt dat de uitkomsten van haar onderzoek op dit moment nog onbekend zijn. Ondanks de omvang en complexiteit van deze zaak spant ACM zich in om medio december een oordeel te vellen over in ieder geval het belangrijkste deel van de klacht van Veolia. Op basis van de huidige planning van uw aanbestedingsprocedure is de inschrijvingstermijn dan al verstreken.

ACM gaat er vanuit dat de Provincie Limburg op basis van deze brief als aanbestedende instantie voldoende geïnformeerd is over de mogelijke gevolgen die het bovengenoemde onderzoek van ACM kan hebben voor de lopende aanbestedingsprocedure en de planning daarvan.

Mocht u nog vragen hebben naar aanleiding van deze brief, dan verzoek ik u om contact op te nemen met de in het briefhoofd vermelde contactpersoon.

Hoogachtend,

Autoriteit Consument en Markt
namens deze,



mr. C. de Jong-Kwestro
Teammanager Telecom, Vervoer en Post



Straatman Koster Advocaten
De heer mr. J.F. van Nouhuys
Postbus 717
3000 AS ROTTERDAM

Cluster ONT
Faxnummer +31 43 361 80 99
Ons kenmerk 2014/61562
Bijlage(n) 1

Behandeld T. Meijvogel
Doorkiesnummer +31 43 389 73 46
Uw kenmerk 02-1157
Maastricht 11 november 2014

VERZONDEN 11 NOV. 2014

Onderwerp

Klacht aanbesteding concessie openbaar vervoer Limburg bij Klachtenmeldpunt aanbesteden

Geachte heer Van Nouhuys,

Op 21 oktober 2014 heeft u namens uw cliënte Veolia Transport Limburg B.V. via het Klachtenmeldpunt aanbesteden een klacht ingediend.

Klacht

In uw klachtbrief met bijlagen namens Veolia heeft u de klacht als volgt omschreven. U geeft aan dat Veolia op 15 oktober 2014 aan de Provincie Limburg een aantal vragen heeft gesteld met betrekking tot de aanbesteding Openbaar Vervoer Concessie Limburg. In haar reactie van 17 oktober 2014 is door de Provincie te kennen gegeven dat zij de vragen niet zal beantwoorden wegens het verstrijken van de vragentermijn. U beklaagt zich erover dat de Provincie de vragen onbeantwoord laat. Dat hindert volgens Veolia haar en ook de andere inschrijvers bij het opstellen van een zo gunstig mogelijke offerte. Veolia acht dit in strijd met de wettelijke verplichting alle relevante informatie te verstrekken, disproportioneel vanwege de grote consequenties die het ontbreken van antwoorden kan hebben voor de inschrijvers en in strijd met het transparantiebeginsel. Dat alles geldt volgens Veolia te meer omdat de vragen volgens haar voortkomen uit nieuwe feiten en omstandigheden en Veolia niet zou kunnen worden verweten onnodig lang te hebben gewacht met het stellen van de desbetreffende vragen.

Als mogelijke oplossing voor de klacht legt u aan het Klachtenmeldpunt voor dat wordt bepaald dat de door Veolia gestelde vragen van zodanig belang zijn dat de Provincie deze niet met een verwijzing naar de verlopen vragentermijn ter zijde kan leggen, dat de provincie wordt verplicht om de betreffende vragen te beantwoorden en gevolg te geven aan de daarin vervatte verzoeken en dat de Provincie wordt verplicht om de Aanbestedingsprocedure op te schorten tot op deze klacht is beslist, teneinde inschrijvers de gelegenheid te bieden hun inschrijving op deze beslissing en de beantwoording van de vragen af te stemmen.

2014/61555

Bezoekadres:
Limburglaan 10
NL-6229 GA Maastricht

Postbus 5700
NL-6202 MA Maastricht
postbus@prvlimburg.nl

Tel + 31 43 389 99 99
Fax + 31 43 361 80 99
www.limburg.nl

IBAN -nummer:
NL08RABO0132575728
BIC-code: RABONL2U

Bereikbaar via:
Lijn 1 (richting De Heeg)



Afhandeling van de klacht

Uw klacht is op ons verzoek door onafhankelijke deskundigen van het Klachtenmeldpunt aanbesteden beoordeeld. Het Klachtenmeldpunt aanbesteden heeft naar aanleiding van die beoordeling op 3 november 2014 advies aan ons uitgebracht over de afhandeling van uw klacht.

Dat advies is aangehecht aan deze brief. Wij onderschrijven het uitgebrachte advies. We nemen het advies over en maken de daaraan ten grondslag gelegde overwegingen tot de onze.

Oordeel over de klacht

Onder verwijzing naar het daarop betrekking hebbende advies van het Klachtenmeldpunt aanbesteden, achten wij uw klacht ongegrond. Wij zien geen aanleiding voor beantwoording van de in de klacht bedoelde vragen en in verband daarmee de aanbestedingsprocedure op te schorten.

Gedeputeerde Staten van Limburg

voorzitter

secretaris

Aan : Provincie Limburg
Van : mrs. T. van Wijk en T.A.A. Oudenhoven
Inzake : Klacht Veolia inzake aanbesteding "*Concessie Openbaar Vervoer
Limburg dec. 2016 – dec. 2031*"
Datum : 3 november 2014

Inleiding

De Provincie Limburg heeft op 26 juni 2014 de aanbesteding aangekondigd van de "*Concessie Openbaar Vervoer Limburg dec. 2016 – dec. 2031*" met 10 oktober 2014 als sluitingsdatum voor het indienen van inschrijvingen. In de Aanbestedingsleidraad is onder I.2.2. aangegeven dat er vier vragenrondes zullen zijn met vier Nota's van Inlichtingen. In de vierde Nota van Inlichtingen d.d. 30 september 2014 is onder M31 aangegeven dat vanwege een aanhangig gemaakt kort geding de sluitingsdatum is verschoven naar 3 november 2014 (om 12.00 uur). Verder is meegedeeld dat voor het stellen van vragen conform de planning van de aanbestedingsleidraad geen sprake is.

Veolia heeft op 15 oktober 2014 vragen gesteld. De Provincie heeft op 17 oktober 2014 bericht deze vragen niet in behandeling te nemen vanwege het verstrijken van de termijn om vragen te stellen. Vervolgens heeft Veolia op 21 oktober 2014 een klacht ingediend bij het in de aanbestedingsleidraad vermelde klachtenmeldpunt (klachtenmeldpuntaanbesteden.nl).

Vanwege het spoedeisende karakter heeft het Klachtenmeldpunt de conclusie van het advies op 31 oktober 2014 uitgebracht en aangegeven dat de motivering later (bij deze) volgt.

Klacht

De klacht van Veolia (aangevuld met bijlagen) luidt als volgt:

"Op 15 oktober 2014 heeft Veolia aan de Provincie Limburg ("de Provincie") een aantal vragen gesteld met betrekking tot de aanbesteding Openbaar Vervoer Concessie Limburg ("de Aanbesteding"). Deze vragen ("de Vragen") zijn bijgevoegd in Bijlage 1. In haar reactie van 17 oktober 2014 is door de Provincie te kennen gegeven dat zij de Vragen niet zal beantwoorden wegens het verstrijken van de vragentermijn.

Klacht: De Provincie laat de Vragen van Veolia ten onrechte onbeantwoord, hetgeen Veolia en ook de andere inschrijvers hindert bij het opstellen van een zo gunstig mogelijke offerte. Veolia acht dit in strijd met de wettelijke verplichting alle relevante informatie te verstrekken, disproportioneel vanwege de grote consequenties die het ontbreken van antwoorden kan hebben voor de inschrijvers en in strijd met het transparantiebeginsel. Dat alles geldt eens te meer omdat de vragen voortkomen uit nieuwe feiten en omstandigheden en Veolia niet kan worden verweten onnodig lang te hebben gewacht met het stellen van de desbetreffende vragen. Deze klacht is nader toegelicht in het Begeleidend schrijven, toegevoegd als bijlage.

Mogelijke oplossing: Veolia verzoekt u daarom: 1. te bepalen dat de Vragen van zodanig belang zijn dat de Provincie deze niet met een verwijzing naar de verlopen vragentermijn ter zijde kan leggen; 2. de Provincie te verplichten de Vragen te beantwoorden en gevolg te geven aan de hierin vervatte verzoeken; 3. de Provincie te verplichten de Aanbestedingsprocedure op te schorten tot op deze klacht is beslist teneinde inschrijvers de gelegenheid te geven hun inschrijving op deze beslissing en de beantwoording van de Vragen af te stemmen.

Beoordeling van de klacht

De door Veolia aan de orde gestelde vragen/ klachten worden hierna achtereenvolgens behandeld.

Vraag 1 d.d. 15 oktober 2014:

Is voor het aangaan van een overdraagbare leaseovereenkomst van de treinen ook een termijn van 25 jaar, gelijk aan de afschrijving termijn bij de waardebeoordeling, gegarandeerd? Met andere woorden, kunnen wij een leaseovereenkomst afsluiten voor 25 jaar waarbij wij ervan uit gaan dat na afloop van de concessieperiode 2016-2031 het leasecontract voor de resterende periode tot aan de termijn van 25 jaar wordt overgedragen aan een opvolgende concessiehouder(s)?

Bijlage "H.3 Uitvoeringsovereenkomst" maakt onderdeel uit van de op 26 juni 2014 gepubliceerde Aanbestedingsleidraad. Reeds vanaf eind juni 2014 zijn gegadigden dus op de hoogte althans hadden gegadigden op de hoogte kunnen zijn van de integrale inhoud van bijlage "H.3 Uitvoeringsovereenkomst" alsmede met de daarmee samenhangende rechten en

verplichtingen. In de Nota's van Inlichtingen is de regeling met betrekking tot de afloop van de concessieperiode desgevraagd verduidelijkt respectievelijk aangepast. Er zijn het Klachtenmeldpunt – met inachtneming van de dwingende bepaling van paragraaf 1.2.6 van de Aanbestedingsleidraad en de bestendige rechtspraak aangaande de door potentiële inschrijvers aan de dag te leggen pro activiteit - geen feiten en omstandigheden bekend geworden die maken dat de gestelde vraag niet eerder had kunnen worden voorgelegd aan de Provincie, althans Veolia heeft niet nader geconcretiseerd / gemotiveerd waarom deze vraag niet eerder dan uiterste datum van het stellen van vragen voor de Vierde Nota van Inlichtingen had kunnen worden voorgelegd.

Bij gebrek aan concrete feiten en omstandigheden die maken dat deze vraag niet eerder had kunnen worden gesteld door Veolia is het Klachtenmeldpunt van oordeel dat op de Provincie niet de verplichting rust de vraag alsnog (al dan niet onder opschorting van de thans lopende procedure) te beantwoorden.

Bovendien is het Klachtenmeldpunt van oordeel dat met betrekking tot afloop van de concessieperiode een voldoende duidelijke regeling is opgenomen via:

- artikel 9, lid 15 e.v. Bijlage H3 Aanbestedingsleidraad;
- 392 en 393 van Nota van Inlichtingen 2;
- 556 tot en met 561 Nota van Inlichtingen 3;
- 718 Nota van Inlichtingen 4.

Vraag 2 d.d. 15 oktober 2014:

“Wij verzoeken de Provincie andermaal om het gunningscriterium G1b zodanig aan te passen dat het op basis van dit criterium toe te kennen aantal punten – bij ieder verschil in aangeboden gewogen ritten – in evenredige verhouding komt te staan tot het aantal aangeboden geworden ritten door inschrijvers in onderling verband beschouwd. De huidige opzet is disproportioneel en leidt tot een perverse uitkomst, omdat per saldo een andere aanbidding dan de economisch meest voordelige inschrijving als winnaar wordt aangewezen. Wij wijzen er op dat zolang als het gunningscriterium G1b nog niet is aangepast, wij ten aanzien van dit criterium tegelijkertijd een klacht indienen bij het Klachtenmeldpunt via <http://www.klachtenmeldpuntaanbesteden.nl/limburg>. Wij behouden ons ook het recht voor onze bezwaren – die blijkens de vele vragen door de andere gegadigden worden gedeeld – na afloop naar voren te brengen indien onze vrees terecht is gebleken. Wij verzoekende

Provincie tevens om het gunningscriterium G4a2 zodanig aan te passen dat het op basis van dit criterium toe te kennen aantal punten – bij ieder verschil in aangeboden gewogen ritten – in evenredige verhouding komt te staan tot het verschil tussen de inschrijvingen. Thans geldt dat als het verschil in kosten meer dan EUR 50.000,- bedraagt ten opzichte van de laagste prijs voor deze optie, er 0 punten worden gescoord. Dat betekent dat 15 punten binnen een bandbreedte van circa 2% van de waarde van de optie worden verdeeld, hetgeen onevenredig is. Wij wijzen er op dat zolang als het gunningscriterium G4a2 nog niet is aangepast, wij ten aanzien van dit criterium tegelijkertijd een klacht indienen bij het klachtenmeldpunt via <http://www.klachtenmeldpuntaanbesteden.nl/limburg>. Wij behouden ons ook het recht voor onze bezwaren – die blijkens de vele vragen door de andere gegadigden worden gedeeld – na afloop naar voren te brengen indien onze vrees terecht is gebleken.”

In de op 26 juni 2014 gepubliceerde Aanbestedingsleidraad is in paragraaf I.6.3 omschreven met inachtneming van welke ((sub)sub)gunningscriteria de inschrijvingen worden beoordeeld. In de eerste Nota van Inlichtingen is de tekst aangaande ((sub)sub)gunningscriterium G1b gewijzigd. In de tweede Nota van Inlichtingen zijn eveneens vragen gesteld aangaande ((sub)sub)gunningscriterium G1b. De Provincie heeft desgevraagd de formule van de beoordeling van ((sub)sub) gunningscriterium G1b niet aangepast. In de derde Nota van Inlichtingen is ((sub)sub) gunningscriterium G1b weliswaar nader toegelicht (onder meer met rekenvoorbeelden) maar desgevraagd niet aangepast. In de vierde Nota van Inlichtingen is door geen van de potentiële inschrijvers verzocht om aanpassing van ((sub)sub)gunningscriterium G1b dan wel van de beoordeling op dit criterium.

Vragen over ((sub)sub)gunningscriterium G4a2 zijn in de Nota's van Inlichtingen 1 (292 en 293), 2 (412 en 413) en 4 (726) beantwoord.

Bij gebrek aan concrete feiten en omstandigheden die maken dat deze vraag niet eerder de uiterste termijn voor het stellen van vragen had kunnen worden gesteld door Veolia is het Klachtmeldpunt van oordeel dat deze vraag niet alsnog (al dan niet onder opschorting van de thans lopende procedure) door de Provincie moet worden beantwoord. Voor zover de klacht neerkomt op een herhaling van eerder naar voren gebrachte vragen/ bezwaren van Veolia die kennelijk door de Provincie niet volledig naar de wensen van Veolia zijn beantwoord/ behandeld, is het Klachtenmeldpunt van oordeel dat de Provincie niet verplicht kan worden bij een herhaling van het bezwaar (al dan niet gevolgd door een klacht bij het

Klachtenmeldpunt Aanbesteden) automatisch (alsnog anders) te antwoorden en de aanbestedingsprocedure te schorsen.

Bovendien acht het Klachtenmeldpunt niet zonder meer (op basis van de beschikbaar gestelde gegevens) aannemelijk dat van het door Veolia gestelde perverse en disproportionele karakter van de gunningscriteria sprake is.

Vraag 3 d.d. 15 oktober 2014:

“Klager verwijst voor haar vraag / klacht naar bijlage 1 van haar klacht d.d. 20 oktober 2014.”

De vraag omtrent nadere gegevens inzake MidT is ofwel reeds eerder beantwoord in een Nota van Inlichtingen ofwel had eerder (ruim vóór de vierde Nota van Inlichtingen) gesteld kunnen worden. Het Klachtenmeldpunt oordeelt daarom dat de Provincie niet verplicht is deze vraag alsnog/ wederom (al dan niet onder opschorting van de thans lopende procedure) te beantwoorden.

Bovendien heeft het Klachtenmeldpunt op basis van de verstrekte gegevens geen aanleiding te veronderstellen dat NS informatie achterhoudt met betrekking tot de omzet Midt 2010-2013. De Provincie is (zoals ook zij ook reeds in de kort gedingprocedure met kenmerk C/03/196094 / KG ZA 14-514 heeft aangevoerd en waarin op 16 oktober jl. vonnis is gewezen ECLI:NL:RBLIM:2014:8758) van oordeel dat Veolia reeds over alle relevante beschikbare informatie beschikt en dat de aan Veolia reeds beschikbaar gestelde informatie voldoende is om een passende offerte uit te kunnen brengen.

Vragen 4 en 5 d.d. 15 oktober 2014:

“Wat is de definitie van de Provincie van een aanmerkelijke verhoging van de gebruikersvergoeding spoor.”

“Kunt u in aanvulling op vraag 719 (Nvi 4) door middel van een of meerdere voorbeelden de gedetailleerde uitverking laten zien van het effect op de tariefsindex trein bij een tussentijdse herijking van de wegingsfactoren als gevolg van een 20% verhoging van de gebruikersvergoeding spoor. Bij de voorbeelden kunt u voor het gemak uitgaan van 100% electra treinen”

Het Klachtenmeldpunt zal de bovenstaande vragen gezamenlijk beantwoorden en overweegt aangaande de bovenstaande vragen /klachten als volgt.

In de eerste Nota van Inlichtingen is aangaande de gebruiksvergoeding het volgende vermeld:

Wat is de definitie van aanmerkelijke verhoging ?

Er is sprake van aanmerkelijke verhoging als de gebruiksvergoeding ineens zodanig wordt verhoogd dat het naar het oordeel van de Provincie Limburg niet redelijk is om te wachten tot de reguliere driejaarlijkse herijking van de wegingsfactoren wordt doorgevoerd.

In de tweede en derde Nota van Inlichtingen zijn over de aanmerkelijke vergoeding geen nadere vragen meer gesteld. In de vierde Nota van Inlichtingen is over de aanmerkelijk vergoeding het volgende bepaald:

Prorail verhoogt in opdracht van het Rijk de gebruikersvergoeding op het spoor in de jaren 2015 en 2016 met in totaal (voor alle vervoerders samen) € 50 mio. Dit is een kostenstijging ten opzicht van 2014 met 20%. Gaat de Provincie deze kostenstijging compenseren via de Tarieven Index Trein Limburg (of anderszijds) en hoe ziet de uitwerking hiervan er dan uit. Aanpassing van de wegingsfactor binnen de Tarieven Index Trein Limburg biedt geen compensatie omdat de gebruikersvergoeding, als onderdeel van kostensoort 'Overig' via de CPI geïndexeerd wordt. De CPI is in de voorlopige cijfers MEV 2012-cijfers d.d. 14 aug 2014 geraamd op 1,25% in 2015 . Aanpassing heeft bovendien het risico dat de compensatie lager kan uitvallen; dit is het geval als de index op kostensoort loon en energie harder stijgt dan de CPI.

Bij de Tarief Index Trein Limburg wordt uitgegaan van 3 kostensoorten, namelijk loon, energie (electrisch / diesel) en overig. De kostenstijging van de verschillende kostensoorten wordt gewogen met behulp van wegingsfactoren. Elke 3 jaar worden de wegingsfactoren herijkt. Mocht de stijging van de gebruikersvergoeding op het spoor van dien aard zijn dat een tussentijdse aanpassing van de wegingsfactoren naar het

oordeel van de Provincie Limburg wenselijk is dan zal de Provincie de wegingsfactoren aanpassen.

Uit het hierboven aangehaalde antwoord van de Provincie blijkt dat de Provincie zich de vrijheid wenst voor te behouden, onder meer wegens de looptijd van 15 jaar en eventuele niet voorzienbare omstandigheden, om tot een passende oplossing met de (toekomstige) concessiehouder te komen indien wegens een stijging van de gebruikersvergoeding de driejaarlijkse herijking niet meer redelijk zou zijn.

Het Klachtenmeldpunt is van oordeel dat het de Provincie niet is verboden een dergelijke vrijheid voor te behouden wegens eventuele onzekere toekomstige omstandigheden en dat zij hiermee evenmin in strijd handelt met de vigerende toepasselijke aanbestedingswet- en regelgeving of met enig aanbestedingsbeginsel.

Vraag 6 d.d. 15 oktober 2014:

"U verlangt van de concessiehouder een bankgarantie, hetgeen wij niet onbegrijpelijk achten. Echter, als wij de voorwaarden van de bankgarantie leggen naast de overige concessievoorwaarden, dan begrijpen wij dat de concessiehouder na het trekken van de bankgarantie de verplichting heeft weer opnieuw een bankgarantie te stellen. Deze kan ook weer worden getrokken, waarna andermaal een bankgarantie moet worden gesteld. Etc. Deze "repeterende verplichting" achten wij disproportioneel in de zin van het aanbestedingsrecht. Per saldo gaat het om een onbeperkte verplichting die naar de aard een zware wissel trekt op de continuïteit van het bedrijf, omdat uiteindelijk alle liquiditeit op deze wijze uit het bedrijf wordt getrokken. Voorts is het gebruikelijk dat de bankgarantie een klein, evenredig percentage van de opdrachtsom beslaat en die in de praktijk aanvaardbaar geachte norm wordt op deze wijze omzeild. Tot slot herbergt de gekozen systematiek het risico dat als de eerste bankgarantie ten onrechte wordt getrokken (sic), wij ten aanzien van dit criterium tegelijkertijd een klacht indienen bij het Klachtenmeldpunt via <http://www.klachtenmeldpuntaanbesteden.nl/limburg>. Wij behouden ons ook het recht voor onze bezwaren – die blijken de vele vragen door de andere gegadigden worden (sic)"

De door de Provincie geraamde waarde van de concessie gedurende 15 jaar bedraagt om en nabij € 1.650.000.000,- (15 x €110.000.000,-).

Volgens de Gids Proportionaliteit wordt de verplichting om een bankgarantie te stellen van 5% of minder van de opdrachtwaarde proportioneel geacht. Het Klachtenmeldpunt constateert dat de gevraagde bankgarantie van € 10.000.000,- ruimschoots onder de 5% blijft van de totale opdrachtwaarde. Het 'repeterende' karakter van de bankgarantie wordt evenmin disproportioneel geacht aangezien de te verstrekken bankgarantie tot zekerheid van de Provincie dient en de bankgarantie slechts onder voorwaarden kan worden getrokken. Die voorwaarden doen zich in de regel pas voor bij (ernstig) toerekenbaar tekortschieten zijdens de concessiehouder. In dat geval zal de Provincie (onverlet eventuele andere (rechts)maatregelen) de bankgarantie willen lichten voor zover de bankgarantie de geleden schade dekt. Voorts behoeft niet voor de gehele looptijd van de concessie een bankgarantie afgegeven te worden maar (slechts) voor de begin- en eindjaren.

Tot slot geldt (ook hier) dat Veolia deze vraag veel eerder (ruim voor de vierde Nota van Inlichtingen) had kunnen stellen. Het Klachtenmeldpunt oordeelt daarom dat de Provincie niet verplicht is (al dan niet onder opschorting van de thans lopende procedure) te antwoorden.

Begeleidende brief d.d. 21 oktober 2014:

In de begeleidende brief d.d. 21 oktober 2014 wordt onder meer gesteld dat recent zou zijn gebleken dat (i) slechts één producent in staat zou zijn het treinmateriaal te leveren, (ii) deze producent niet bereid zou zijn risico's over te nemen, (iii) reeds voor het moment dat er een concessiebeschikking verschijnt circa 5,8 mln aan kosten zouden moeten worden gemaakt en (iv) een gestanddoeningstermijn tot augustus 2015 disproportioneel zou zijn.

Ook hier geldt dat het Klachtenmeldpunt het niet aannemelijk acht dat deze bezwaren niet ruim voor de vierde Nota van Inlichtingen aan de orde gesteld hadden kunnen worden, zodat de Provincie niet verplicht kan worden (al dan niet onder opschorting van de thans lopende procedure) te antwoorden.

Het Klachtenmeldpunt heeft van de Provincie begrepen dat de mogelijke problemen inzake het beperkte aanbod van producenten reeds in het kader van voornoemd kort geding uitvoerig aan de orde is gekomen en geen aanleiding is geweest voor de voorzieningenrechter om de aanbestedingsprocedure te staken. Het Klachtenmeldpunt acht het –zonder nadere onderbouwing- niet aannemelijk dat inschrijvers verplicht zijn reeds vóór het verschijnen van

een concessiebeschikking circa 5,8 mln aan kosten te maken. Tot slot acht het Klachtenmeldpunt het niet disproportioneel een gestanddoeningstermijn tot augustus 2015 te hanteren, gelet op de ruime bestuursrechtelijke bezwaar- en beroepsmogelijkheden.

Advies

Het Klachtenmeldpunt acht de klachten **ongegrond** althans oordeelt dat de Provincie niet verplicht is de litigieuze vragen te beantwoorden en bijgevolg de aanbestedingsprocedure op te schorten.



2014/64596

17-11-2014

GRIF

3-2-2015

Provinciale Staten

Provincie Limburg	PS
DOCnr.	
Ingek.	17 NOV. 2014
CASnr.	
ID.	

Cluster EZ
Faxnummer
Ons kenmerk 2014/61497
Bijlage(n) 1

Behandeld P.H.M. Raeyen
Doorkiesnummer +31 43 389 75 10
Uw kenmerk
Maastricht 11 november 2014

VERZONDEN 17 NOV. 2014

Onderwerp

Herziening SILG hoofdstuk landbouw

Geachte Staten,

Op 22 februari 2013 heeft u ingestemd met de ambitienota 'Limburgse Land- en tuinbouw Looft' en met het POL 2014. Ten aanzien van de intensieve veehouderij is beschreven dat verdergaande emissiereductie een speerpunt is; hiervoor is de term 'schone stallen' gebruikt.

Stimulering hiervan zal plaats vinden door aanpassing van de Subsidieregeling Inrichting Landelijk Gebied (SILG; hoofdstuk Landbouw). Bijgevoegd doen wij u de conceptherziening van de relevante paragraaf ter informatie toekomen.

Gedeputeerde Staten van Limburg

voorzitter

secretaris



Informerend stuk

Onderwerp

1.

Eindconcept herziening SILG (hoofdstuk Landbouw, onderdeel Excellent produceren (schone stallen)) en informatie over Verkavelen voor Groei

2. **Inleiding/aanleiding incl. beoogd resultaat**

Provinciale Staten hebben op 23 februari 2013 de ambitiesnota Limburgse Land- en tuinbouw Loont vastgesteld en recent het POL 2014 vastgesteld. Ten aanzien van de intensieve veehouderij is beschreven dat verdergaande emissiereductie een speerpunt is ('schone stallen'). Hiervoor is een adequaat stimuleringsbeleid belangrijk.

Deze stimulering wordt geoperationaliseerd via de Subsidieverordening inrichting landelijk gebied Limburg (SILG; hoofdstuk 1 Landbouw). In dit hoofdstuk wordt paragraaf 1.4 "Excellent produceren" aangepast en opgesplitst. Het eindconcept dat betrekking heeft op de veehouderij hiervan treft u bijgaand ter kennisneming aan conform een toezegging aan de commissie RIF.

Overigens wordt bij deze gelegenheid geheel hoofdstuk 1 van de SILG herzien in verband met wijzigingen van de Europese Staatssteunkaders en worden (enkele) aanpassingen doorgevoerd met het oog op uitvoering van een adequaat provinciaal Landbouwinnovatiebeleid uitgaande van genoemde ambitiesnota.

In november 2013 is een Manifest ondertekend met LLTB, Dienst Landelijk Gebied (DLG) en het Kadaster om de verkaveling van het landelijk gebied in Limburg effectiever aan te pakken. De (elders) succesvolle aanpak op basis van het Verkavelen voor Groei concept vormt het uitgangspunt. Over de wijze van operationalisering voeren wij overleg met DLG en LLTB. In de SILG is een van de paragrafen (1.1) gericht op Verkavelen voor Groei.

Het voornemen is om het herziene hoofdstuk 1 van de SILG op 9 december 2014 vast te stellen. Via separate openstellingsbesluiten geven Gedeputeerde Staten richting aan de uitvoering van (onderdelen van) de SILG.

Zodra POP-3 in werking treedt (medio 2015) volgt indien gewenst en nodig en mogelijk een volgende (juridische) aanpassing van de SILG.

3. **Bevoegdheid**

Normaliter is het vaststellen c.q. wijzigen van een verordening ingevolge artikel 143 en 145 Provinciewet een bevoegdheid van Provinciale Staten. Op 26 september 2014 is deze bevoegdheid voor de diverse subsidieregelingen op het beleidsterrein natuur en plattelandsontwikkeling gedelegeerd aan Gedeputeerde Staten.

4. Risico's

Openstelling van de SILG, hoofdstuk 1 Landbouw, is mede afhankelijk van de operationalisering van POP 3 (cofinanciering). Gedeputeerde Staten nemen specifieke openstellingsbesluiten waaruit blijkt op welk moment een of meerdere paragrafen worden opgesteld en hoeveel budget beschikbaar is.

5. Periodieke informatie/sturingsinformatie

☐ **Via Jaarstukken en Begroting**

- ☐ Paragraaf Projecten
- ☐ Paragraaf Financieringen
- ☐ Paragraaf Verbonden Partijen
- ☐ Paragraaf Bedrijfsvoering
- ☒ Programmaverantwoording

☐ **Voortgangsrapportages Regeling Grote Projecten**

6. Relatie met Programmabegroting – financiële aspecten

De middelen zijn vastgelegd in de Programmabegroting (Programma 2, Fysiek beleid en mobiliteit, Programmalijn 209 Platteland, Resultaatgebied 20902 Land- en tuinbouw).

7. Meegezonden bijlagen

SILG, paragraaf 1.4.a en c.

1.4a Excellent produceren, innovaties in de veehouderij (grensverleggende projecten)

Doel	Realisatie maatregel 7 in de beleidsnota "Limburgse land- en tuinbouw loont" voor de veehouderij en gericht op het realiseren van een lager emissieniveau voor ammoniak, geur en fijn stof (schone stallen). De projecten zijn vernieuwend, hebben een integraal karakter en de potentie voor uitrol.
Beoogde activiteiten	Het ontwikkelen en realiseren van grensverleggende stalconcepten gericht op 'nul-emissie' die geen of verwaarloosbaar hinder / risico voor de omgeving opleveren (schone stallen) en betrekking hebben op: - ontwikkeling van nieuwe (technische) concepten - optimalisatie van bestaande concepten; - realisatie - beproeven gericht op erkenning (certificering) en uitrol.
Aanvrager	Landbouwers of andere bedrijven die activiteiten verrichten op het gebied van ontwikkeling / optimalisatie van (technische) systemen voor landbouwbedrijven.
Toepassingsgebied	Gehele provincie.
Subsidiabele kosten/niet-subsidiabele kosten	A. Kosten van door derden (onderzoekers, technici e.d.) geleverde kennis voor genoemde activiteiten. B. Fysieke investering en overige kosten die nodig zijn voor het ontwikkelen en beproeven van innovaties in de fase waarin prototypes in de praktijk getest en gedemonstreerd worden gericht op realisatie; C. Meerkosten van investeringen bij grensverleggende projecten die leiden tot bovenwettelijke milieuprestaties. Reguliere productieve investeringen en eigen uren van ondernemers zijn niet subsidiabel.
Subsidiepercentage/bedrag	Voor de subsidiabele kosten als genoemd onder: A en B tezamen: maximaal 50% tot een maximum van € 50.000,- . C: Maximaal 50% tot een maximum van € 200.000,- De totale subsidie op basis van deze paragraaf bedraagt maximaal € 250.000,-. Cumulatie van subsidie met andere provinciale regelingen voor hetzelfde project / dezelfde activiteiten is niet mogelijk.
Nadere eisen, voorwaarden en verplichtingen; EU-kaders	In een innovatieproces worden de volgende stappen onderscheiden: 1. Fundamenteel onderzoek 2. Vraaggerichte idee-uitwerking (van idee naar projectplan) 3. Van projectplan met behulp van haalbaarheidsonderzoek naar businessplan of investeringsplan 4. Ontwikkelen en beproeven van concepten door middel

van metingen, prototypes, pilots
5. Implementatie en uitrol.

Deze subsidieparagraaf is gericht op fase 3 en 4 van
bovenstaande indeling.

EU:

Aanvrager is een landbouwer of andere ondernemer: artikel
25 Algemene Groepsvrijstellingsverordening (steun voor
onderzoeks- en ontwikkelingsprojecten).

Aanvrager is geen landbouwer of andere ondernemer: geen
EU-kader

1.4.c. Excellent produceren: Verbeteringen in de Veehouderij (emissies bestaande stallen)

Doel	Realisatie maatregel 7 in de beleidsnota "Limburgse land- en tuinbouw loont" gericht op emissiereductie naar de lucht bij bestaande stallen in de veehouderij met een hoofdaccent op geur.
Beoogde activiteiten	Toepassing van nieuwe inzichten en maatregelen gericht op het verminderen van geuremissies en / of het verminderen van de geurbelasting van de omgeving die verder gaan dan de wettelijke eisen of vergunningvoorschriften door middel van: bronmaatregelen, emissiepuntmanagement en aanvullende technieken..
Aanvrager	Landbouwers of andere ondernemers die activiteiten verrichten op het gebied van ontwikkeling / optimalisatie van (technische) systemen voor landbouwbedrijven.
Toepassingsgebied	Gehele provincie.
Subsidiabele kosten/niet-subsidiabele kosten	• Fysieke investeringen gericht op het verminderen van uitstoot en overlast van ammoniak, geur- en fijnstof; • Kosten vandoor derden geleverde technische kennis. Reguliere productieve investeringen en uren inzet van ondernemers zijn niet subsidiabel.
Subsidiepercentage/bedrag	Maximaal 50% van de subsidiabele kosten tot een maximum van € 10.000,00 per stal en € 20.000,00 per bedrijf
Nadere eisen, voorwaarden en verplichtingen; EU-kaders	Het accent ligt op het substantieel verlagen van de geurbelasting door middel van (eenvoudige) praktijkmaatregelen. In aanmerking komen de belangrijkste geurbronnen van het bedrijf die verantwoordelijk zijn voor de geurbelasting op de omgeving. EU: Aanvrager is een landbouwer of andere ondernemer: artikel 25 Algemene Groepsvrijstellingsverordening (steun voor onderzoek en ontwikkeling in de landbouw). De subsidieverlening wordt rechtstreeks aan de onderzoeksorganisatie betaald.

Van: info ROL <info@reizigersoverleglimburg.nl>
Verzonden: maandag 17 november 2014 14:05
Aan: _staten
CC: 'Monique Quint'
Onderwerp: FW: afschrift brief ROL over kaartautomaten
Bijlagen: ROL 28-14 Brief Rocovs over kaartautomaten op de stations.pdf

Aan de griffie van de Statencommissie voor Ruimte, Infrastructuur en Financiën,

Hierbij stuur ik u een afschrift van de brief die het ROL zond aan de heer De Jongh en de heer Van der Broeck over de toekomst van de kaartautomaten op de stations, met het verzoek deze brief door te geven aan de betrokken leden van de Statencommissie voor Ruimte, Infrastructuur en Financiën.

Met vriendelijk groet,

Sjouke de Boer
ambtelijk secretaris Reizigersoverleg Limburg
info@reizigersoverleglimburg.nl



2014/64885

18-11-2014

GRIF

3-2-2015

Province Limburg	PS
DOCnr.	
Ingek.	17 NOV. 2014
CASnr.	
ID.	

Provincie Limburg
T.a.v. Dhr. J. de Jongh
Postbus 5700
6202 MA Maastricht



Secretariaat Reizigersoverleg Limburg
Goordijk 4
7275 CA Gelselaar
06 29 43 79 20
info@reizigersoverleglimburg.nl
www.reizigersoverleglimburg.nl

Plaats en datum: Maastricht, 17 november 2014
Betreft: Brief over kaartautomaten op de stations
Ons kenmerk: ROL 28-14

Geachte heer De Jongh,

In de vergadering van de Landelijke Werkgroep van de Rocov's op maandag 16 juni jl. is het onderwerp 'huur omgebouwde NS automaten op regionale stations' besproken.

Aanleiding is de ombouw van deze automaten in verband met het verdwijnen van de papieren kaartjes en de introductie van de eenmalige chipkaart.

Aangezien ons signalen bereiken dat de decentrale concessieverleners overwegen om de ombouw en huur van de bestaande automaten vanwege de hoge kosten te beëindigen en te vervangen door automaten met alleen een regionaal kaartassortiment, willen wij een beroep doen op alle betrokkenen om de NS automaten op alle, zowel de landelijke als de regionale stations te handhaven.

Naast de verkrijgbaarheid van de eenmalige chipkaart zijn deze automaten ook onmisbaar voor de reguliere treinreiziger om producten te laden en/of informatie op te halen. Vervangen van de bestaande automaten door automaten van de regionale vervoerder betekent voor doorgaande reizigers extra handelingen en meestal ook extra kosten, hetgeen het gebruik van het OV en zeker het gemak van de OV-chipkaart niet ten goede komt.

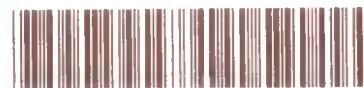
In dit kader doen wij dan ook een dringend beroep op de NS om de belangen van de reiziger, zoals beloofd, op één te zetten en in nauw overleg met de decentrale overheden en vervoerders tot een redelijke vergoeding voor de huur van de automaten te komen.

Het ROL verwacht dat het weghalen van de NS automaten op de kleinere stations in Limburg als gevolg heeft dat deze stations minder aantrekkelijk worden voor reizigers, omdat de automaten ontbreken waar een eenmalige chipkaart kan worden gekocht of waar reisproducten op de chipkaart kunnen worden geladen. Dit kan er toe leiden dat het handhaven van een dienstregelingen met haltes op kleinere stations onder druk komt te staan. Uiteindelijk is het tellen van passagiers een belangrijk meetgegeven zodra men kosten wil terugdringen. Een ander effect kan zijn dat reizigers eerst met de auto naar een NS/intercity station reizen in plaats van te kiezen voor een vertrek vanaf een klein regionaal station. Voor het spoornetwerk in delen van Limburg is het resultaat wellicht dat het regionale gebruik van de trein onder druk komt te staan. Dit heeft gevolgen voor de mobiliteit, met name voor de mensen die geen auto hebben.

Met vriendelijke groet,



Monique Quint
voorzitter Reizigersoverleg Limburg



Van: Petra Angelone <stowa@stowa.nl>
Verzonden: maandag 17 november 2014 16:29
Aan: Petra Angelone
Onderwerp: SAVE THE DATE; Versnel Beekherstel. Noteer in uw agenda! Woensdagmiddag 7 januari 2015
Bijlagen: Uitnodiging 7 januari 2015.pdf

2014/65059

18-11-2014

GRIF

3-2-2015

L.S.,

Versnel beekherstel, natuurlijk aan de slag!

Save the date: woensdag 7 januari 2015

12.30 – 16.30 uur

Kasteel Heeswijk, Heeswijk Dinther

Provincie Limburg	PS
DOCnr.	
Ingek.	17 NOV. 2014
CASnr.	
ID.	

De afgelopen jaren is veel geïnvesteerd in het herstel van beekdalen, met als doel het verbeteren van omstandigheden voor functies in het beekdal, zoals natuur, watervoorziening en recreatie. Er is al veel gebeurd, maar de opgave is groot en er zijn afspraken gemaakt op nationaal en internationaal niveau.

Hoe zorgen we voor versnelling?

U bent uitgenodigd om op woensdag 7 januari 2015 het bestuurlijk symposium "Versnel beekherstel" bij te wonen en mogelijkheden te verkennen voor natuurlijk(er) en versneld beekherstel.

Met partners uit het gebied wordt het gesprek gevoerd over beekherstel ten behoeve van diverse ecosysteemdiensten zoals recreatie, landbouw en natuur.

Gesprekspartners en genodigden zijn bestuurders en medewerkers van provincies, waterschappen, recreatie, landbouw, Kamerleden en natuurorganisaties.

Uw dagvoorzitter is Inge Diepman.

Meer informatie over het programma volgt, u kunt u nu al aanmelden via [AGENDA | STOWA 7 januari 2015](#)

Deze uitnodiging is als pdf ook bijgevoegd bij deze e-mail.

Met vriendelijke groet namens de organisatie,

Petra Angelone
Officemanager STOWA
033-4603200

Dit evenement wordt georganiseerd door STOWA, de koploper Building with Nature in beken en het Platform Beek- en Rivierherstel. Uw gastheer is waterschap Aa en Maas.

Versnel Beekherstel



Versnel beekherstel, natuurlijk aan de slag!

Save the date: woensdag 7 januari 2015

12.30 – 16:30 uur

Kasteel Heeswijk, Heeswijk Dinther

Versnel beekherstel!

De afgelopen jaren is veel geïnvesteerd in het herstel van beekdalen, met als doel het verbeteren van omstandigheden voor functies in het beekdal, zoals natuur, watervoorziening en recreatie. Er is al veel gebeurd, maar de opgave is groot en er zijn afspraken gemaakt op nationaal en internationaal niveau. Hoe zorgen we voor versnelling?

U bent uitgenodigd om op woensdag 7 januari 2015 het bestuurlijk symposium "Versnel beekherstel" bij te wonen en mogelijkheden te verkennen voor natuurlijk(er) en versneld beekherstel. Met partners uit het gebied wordt het gesprek gevoerd over beekherstel ten behoeve van diverse ecosysteemdiensten zoals recreatie, landbouw en natuur.

Gesprekspartners en genodigden zijn bestuurders en medewerkers van provincies, waterschappen, recreatie, landbouw, Kamerleden en natuurorganisaties. Uw dagvoorzitter is Inge Diepman.

Meer informatie over het programma volgt, u kunt u nu al aanmelden:

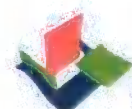
[AGENDA | STOWA 7 januari 2015](#)

Dit evenement wordt georganiseerd door STOWA, de koploper Building with Nature in beken, en het Platform Beek- en Rivierherstel. Uw gastheer is waterschap Aa en Maas.

stowa

Platform
Beek- en Rivierherstel

BEKEN
BUILDING WITH NATURE

 **Waterschap
Aa en Maas**



2014/65239

18-11-2014

GRIF

4-2-2015

provincie limburg



Statencommissie Ruimte,
Infrastructuur en Financiën

Provincie Limburg	PS
DOCnr.	
Ingek.	18 NOV. 2014
CASnr.	
ID.	

Cluster WL
Faxnummer (043) 361 80 99
Ons kenmerk 2014/63242
Bijlage(n) 1

Behandeld P.L.G.M. van Noorden
Doorkiesnummer (043) 389 71 91
Uw kenmerk
Maastricht 18 november 2014

Onderwerp
Status beleid volkshuisvesting

VERZONDEN 18 NOV. 2014

Geachte commissie,

Hierbij bieden wij u een informerend stuk aan.

Gedeputeerde Staten van Limburg

voorzitter

secretaris

2014/63239

Bezoekadres:
Limburglaan 10
NL-6229 GA Maastricht

Postbus 5700
NL-6202 MA Maastricht
postbus@prvlimburg.nl

Tel + 31 43 389 99 99
Fax + 31 43 361 80 99
www.limburg.nl

IBAN –nummer: NL08RABO0132575728. Lijn 1 (richting De Heeg)
Bereikbaar via:
BIC-code: RABONL2U



Informierend stuk

1. Onderwerp

Status beleid volkshuisvesting, i.c.

- a. T1419: evaluatie van effecten van de inzet van de verordening Wonen Zuid-Limburg
- b. Verkenningproces reductie plancapaciteit

2. Inleiding/aanleiding incl. beoogd resultaat

- a. Bij de behandeling van de verordening Wonen Zuid-Limburg in juni 2013 hebben PS gevraagd om een evaluatie van de effecten van het instellen van deze verordening. Om uitspraken te kunnen doen over de effecten van de verordening is minimaal een jaar ervaring gewenst, is daarbij aangetekend. Uit contacten met gemeenten maken wij op dat zij in de praktijk verschillend omgaan met aanvragen die getoetst moeten worden aan de verordening (als die plannen überhaupt al worden ingediend) en dat daardoor niet alle effecten meetbaar zullen zijn.

Met het oog hierop wordt een evaluatie in beperkte vorm gehouden om de diverse ervaringen in kaart te brengen, rekening houdend met het hanteren van de verordening in de dagelijkse praktijk. Omdat de verordening is gericht op gemeenten blijft ook de evaluatie beperkt tot gemeenten.

De resultaten van deze beperkte evaluatie zullen uiterlijk in januari 2015 aan de Staten worden aangeboden.

- b. Naar aanleiding van het ontwerp POL 2014 en zienswijzen daarop is de Provincie met de Regieraad Bouw / Bouwend Nederland, NVB (brancheorganisatie voor ontwikkelaars en bouwondernemers) en enkele marktpartijen in contact getreden over de Limburgse woningmarkt en als onderdeel daarvan de bestaande plancapaciteit. Daarbij is geconcludeerd dat een gedeeld beeld van de omvang van de plancapaciteit een belangrijke basis vormt om verder overleg te kunnen voeren over het in het POL 2014 geschetste dynamisch voorraadbeheer. Om dit gedeeld beeld te kunnen bereiken hebben GS bij enkele marktpartijen een (beperkte) validatie uitgevoerd van de bestaande plancapaciteitsgegevens die door E,til bij de gemeenten zijn verzameld en als basis hebben gediend voor de Woonmonitor 2013. De validatie toont enkele verschillen aan, die per saldo gering zijn.

Om tegemoet te komen aan de kern van de bezwaren van ontwikkelende marktpartijen is in het POL – in interactie met deze belanghebbenden – de passage over het schrappen van plancapaciteit aangepast. De aanpassing biedt gemeenten meer tijd om – in regionaal verband – te komen tot een zorgvuldige programmering (waar de bijgestelde plancapaciteit deel van uitmaakt). Wel is duidelijk dat de Provincie aandringt op voortvarende aanpak door de huidige gemeenteraad.

De genoemde aanpassing is uitvoerig toegelicht in de zienswijzennota POL.

Tijdens een bijeenkomst op 15 oktober is in het bijzijn van enkele gemeentebestuurders geconstateerd dat het wenselijk is om samen met de stakeholders te komen tot een verkenning van een proces(aanpak) gericht op een in kwantitatief en kwalitatief opzicht gezonde Limburgse woningmarkt en bijhorende programmering. Afgesproken is om in een compacte 'kopgroep' met daarin een relevante vertegenwoordiging van stakeholders zo'n procesaanpak t.b.v. programmering voor de Limburgse woningmarkt te verkennen. Hierbij zijn volgende partijen betrokken: marktpartijen: ontwikkelaars, bouwers, beleggers, koepels Bouwend Nederland, NVB-Bouw, Neprom), gemeenten, corporaties en Provincie. Voor de uitwerking hiervan hebben de betrokken partijen op dinsdag 4 november 2014 nadere afspraken gemaakt.

Het doel van deze verkenning is een advies ter inspiratie voor de regionale uitwerking en programmering. Dat gebeurt zonder dat de Provincie daarbij ingrijpt in de gemeentelijke autonomie of zich inhoudelijk mengt in discussies die regionaal gevoerd moeten worden.

3. Bevoegdheid

De genoemde onderdelen van het woningmarktbeleid behoren tot het autonoom beleid.

- a. De onder a genoemde verordening is gebaseerd op een bevoegdheid uit de Wro.
- b. De provincie stuurt in het POL 2014 aan op gezamenlijk in regionaal op te stellen gemeentelijke Wro-structuurvisies op het gebied van Wonen en leefbaarheid. De reductie van plancapaciteit is in het POL 2014 beschreven als een uitgangspunt voor deze drie regionale (Wro-)structuurvisies. De verantwoordelijkheid voor het invullen en effectueren van die reductie is een bevoegdheid van de gemeente. De rol van de Provincie is stimulerend en faciliterend.

4. Risico's

- a. n.v.t.
- b. De autonomie van de gemeenteraad voor het vaststellen van bestemmingsplannen is geregeld in de Wro. Dat gegeven limiteert de betrokkenheid van deze kopgroep tot het geven van een advies, teneinde inmenging in de gemeentelijke autonomie te vermijden.

5. Periodieke informatie/sturingsinformatie

☐ **Via Jaarstukken en Begroting**

- ☐ Paragraaf Projecten
- ☐ Paragraaf Financieringen
- ☐ Paragraaf Verbonden Partijen
- ☐ Paragraaf Bedrijfsvoering
- ☒ Programmaverantwoording

☐ **Voortgangsrapportages Regeling Grote Projecten**

6. **Relatie met Programmabegroting – financiële aspecten**
n.v.t.
7. **Meegezonden bijlagen**
geen.

Van: Info Reizigersoverleg Brabant <info@reizigersoverlegbrabant.nl>
Verzonden: maandag 17 november 2014 11:36
Onderwerp: Herinnering aanmelding symposium "Is het OV-Europaproof?"
Bijlagen: Vernieuwde Uitnodiging Symposium 27-11-2014.docx

Heeft u zich al opgegeven voor het symposium : "Is het OV-Europaproof?" op donderdag 27 november a.s.? In de bijlage treft u het programma aan.

Ontvangst vanaf 13:30 uur
Start om 14.00 uur in Theater aan de Parade in 's-Hertogenbosch

Na afloop van dit symposium, om 17.00 uur, wordt er door alle gezamenlijke Rocov's een borrel aangeboden omdat de heer Herman Bouma afscheid neemt als landelijk vertegenwoordiger van de Rocov's. Graag vragen wij uw medewerking om dit alles geheim te houden voor Herman Bouma zodat de verrassing compleet is.

Meldt u nu per email aan via: info@reizigersoverlegbrabant.nl, want er is maar een beperkt aantal plaatsen beschikbaar.

Ook als u alleen van de gelegenheid gebruik maakt om afscheid van Herman Bouma te nemen ontvangen wij graag uw aanmelding per email.

Met vriendelijke groet,
namens

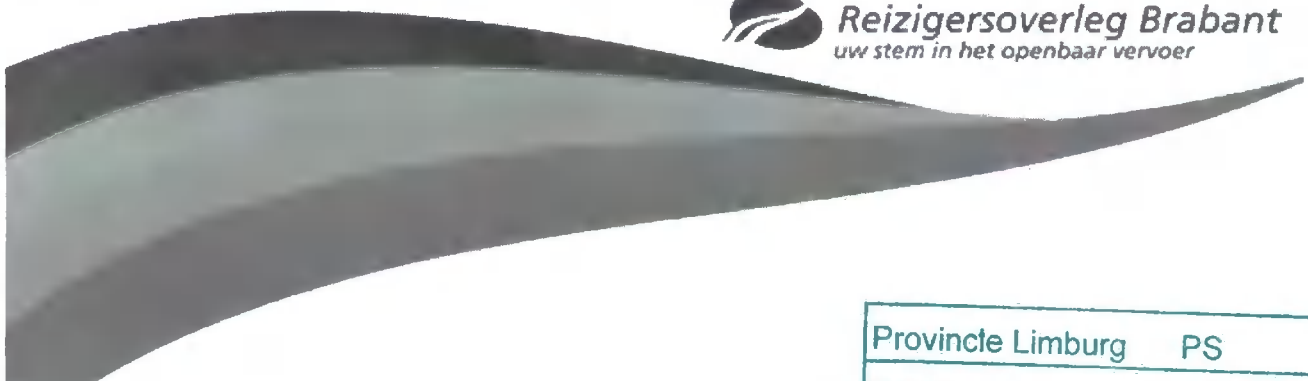
Monique Quint, voorzitter Rocov Limburg, Ben Mouw, voorzitter Rocov Gelderland en Jan Hendriks Voorzitter Reizigersoverleg Brabant

Julianaplein 2
5211 BC 's-Hertogenbosch
073 - 69 00 518
www.reizigersoverlegbrabant.nl



Reizigersoverleg Brabant
uw stem in het openbaar vervoer

R



Met vriendelijke groet,

W. (Wendy) Waddilove
Managementassistente
(Werkzaam op maandag, dinsdagochtend en vrijdagochtend)

wwaddilove@reizigersoverlegbrabant.nl

Julianaplein 2
5211 BC 's-Hertogenbosch
073 - 69 00 518

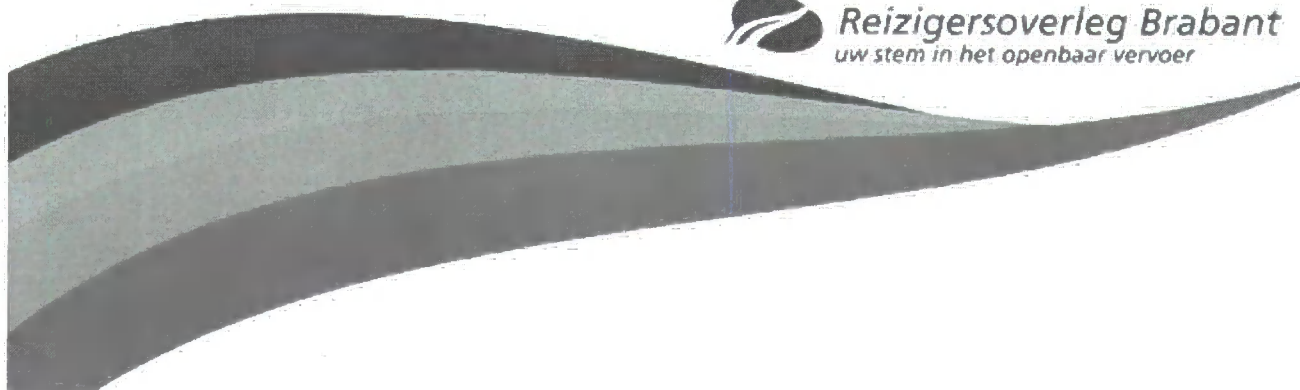


Provincie Limburg	PS
DOCnr.	
Ingek.	17 NOV. 2014
CASnr.	
ID.	



2014/64882
GRIF

18-11-2014
3-2-2015



Het Reizigersoverleg Brabant, Reizigersoverleg Limburg en Rocov Gelderland Stadsregio nodigen u graag uit voor het symposium:

Is het OV Europaproof?

Landsgrensoverschrijdend vervoer, waar liggen de knelpunten en hoe lossen we dit op?

Presentaties van onder andere:



Michèle Klaverdijk
*Directeur Mobiliteit
en Infra
Provincie
Noord-Brabant*



Jeroen Alting Von Geusau
Regio Directeur Zuid NS



Nienke Meijer
*Voorzitter college van
bestuur Fontys
Hogescholen*



Holger Plotz
*Leiter
Unternehmensentwicklung
Deutsche Bahn*



**Patrick
van der Broeck**
*Gedeputeerde
Provincie Limburg*



Marc Maartens
Dagvoorzitter

Wanneer: Donderdag 27 november 2014
Tijd: 14:00 uur tot 17.00 uur (inloop vanaf 13.30 uur)
Waar: Theater aan de Parade in 's-Hertogenbosch (Parade 23, 5211 KL 's-Hertogenbosch)
Toegang: Gratis

Bij gelegenheid van dit symposium bieden de gezamenlijke rocov's u de borrel aan voor het afscheid van Herman Bouma als landelijk vertegenwoordiger van de gezamenlijke rocov's. Graag vragen wij uw medewerking om dit alles geheim te houden voor Herman Bouma zodat de verrassing compleet is.

Meldt u nu per mail aan via: info@reizigersoverlegbrabant.nl want er is maar een beperkt aantal plaatsen beschikbaar.



Is het OV Europaproof?

27 november 2014

Theater aan de Parade, Parade 23, 's-Hertogenbosch

Programma

- 13.30 uur Ontvangst
- 14:00 uur Start Symposium
 Opening door Jan van Leijenhorst
- 14:10 uur Presentatie door Michèle Klaverdijk
 Directeur Mobiliteit en Infra, Provincie Noord Brabant
- 14:30 uur Presentatie door Nienke Meijer
 Voorzitter van het college van bestuur van Fontys Hogescholen
- 14:50 uur Presentatie door Jeroen Alting von Geusau
 Regio directeur Zuid van de NS
- 15:10 uur Presentatie door Holger Plötz
 Leiter Unternehmensentwicklung, Deutsche Bahn
- 15.30 uur Pauze
- 15:40 uur Paneldiscussie met Linda van der Eijck en eerdere sprekers
- 16:30 uur Presentatie door Patrick van den Broeck
 Gedeputeerde Zuid Limburg
- 16:50 uur Afscheid Herman Bouma door Monique Quint
- 17:00 uur Start Borrel
 Dit afscheid wordt aangeboden door de gezamenlijke rocov's



2014/65767

19-11-2014

GRIF

5-2-2015

Provinciale Staten

Provincie Limburg	PS
DOCnr.	
Ingek.	19 NOV. 2014
CASnr.	
ID.	

Cluster/Bureau OI
Ons kenmerk 2014/63215
Vpl. Nummer
E-mail rlm.helwig@prvlimburg.nl
Bijlage(n) 1

Behandeld R.L.M. Helwig
Uw kenmerk
Telefoon (043) 389 73 89
Faxnummer
Maastricht 18 november 2014

VERZONDEN 19 NOV. 2014

Onderwerp
 Toezegging 1607

Geachte Staten,

Tijdens de PS-vergadering van 20-12-2013 is door gedeputeerde Koppe toegezegd om de toelichting op de structurele toename van de IPO-bijdrage t.b.v. de provinciale samenwerking op ICT-gebied schriftelijk aan Provinciale Staten te laten toekomen. Middels bijgevoegd stuk wordt invulling gegeven aan deze toezegging.

Gedeputeerde Staten van Limburg

voorzitter

secretaris



Informerend stuk

1. Onderwerp

Betreft de toezegging 1607 m.b.t. agendapunt G-13-034 Statenvoorstel Financiële Eindejaarsbijstelling Programmabegroting 2013.

Toezegging 1607:

Gedeputeerde Koppe zegt toe om de toelichting op de structurele toename van de IPO-bijdrage t.b.v. provinciale samenwerking op ICT-gebied schriftelijk aan Provinciale Staten te laten toekomen.

2. Inleiding/aanleiding incl. beoogd resultaat

Bij de eindejaarsbijstelling 2013 is het IPO-budget verhoogd naar € 1 mln.

De provincie Limburg draagt in 2014 € 0,450 mln bij aan de organisatiekosten van het IPO-bureau. Dit bedrag is sinds de afslanking van het IPO-bureau vanaf 2011 teruggelopen van € 0,670 mln. Aan de andere kant worden ook meer kosten gemaakt omdat in toenemende mate op het gebied van ICT samenwerking met de andere 11 provincies plaatsvindt. Dat is voornamelijk uit efficiency-overwegingen, omdat deze activiteiten anders voor Limburg veel duurder uit zouden pakken. Het gaat hier met name om samenwerking op het gebied van gezamenlijk ict-beheer op wettelijk verplichte taken (verplichte basisregistraties, Geo-administraties, beheren van de risicokaart enz.). Deze activiteiten worden uitgevoerd in het GBO, de Gezamenlijke Beheerorganisatie die louter beheertaken vervult en geen ontwikkeltaken op zich neemt. Het totaalbudget 'IPO' bestaat dus voor de helft uit ICT-gerelateerde kosten.

3. Bevoegdheid

Afhandeling toezegging

4. Risico's

n.v.t.

5. Periodieke informatie/sturingsinformatie

☐ Via Jaarstukken en Begroting

- ☐ Paragraaf Projecten
- ☐ Paragraaf Financieringen
- ☐ Paragraaf Verbonden Partijen
- ☐ Paragraaf Bedrijfsvoering
- ☐ Programmaverantwoording

☐ Voortgangsrapportages Regeling Grote Projecten

6. Relatie met Programmabegroting – financiële aspecten

IPO begroting FCL 63244

7. Meegezonden bijlagen

n.v.t.



2014/65370

19-11-2014

GRIF

4-2-2015

> Retouradres Postbus 20011 2500 EA Den Haag

geadresseerde

Province Limburg	PS
DOCnr.	
Ingek.	18 NOV. 2014
CASnr.	
ID.	

Raad voor de financiële verhoudingen

Korte Voorhout 7
Den Haag
Postbus 20011
2500 EA Den Haag
www.rob-rfv.nl

Contactpersoon

Eric Laken
T 070-4267540
eric.laken@rob-rfv.nl

Kenmerk

2014-0000585565

Uw kenmerk

Bijlage(n)

1

Datum 13 november 2014

Betreft Advies 'Tussen betalen en bepalen, publieke bekostiging van maatschappelijk initiatief'

Geachte mevrouw, heer,

Hierbij ontvangt u het advies *Tussen betalen en bepalen, publieke bekostiging van maatschappelijk initiatief*, dat de Raad voor de financiële verhoudingen op 11 november aan minister Plasterk aanbod.

De Raad voor de financiële verhoudingen (Rfv) onderzocht op welke wijze overheden financieel betrokken zijn bij maatschappelijke initiatieven en wat die betrokkenheid betekent voor die overheden. Financiële betrokkenheid bij initiatieven houdt meer in dan het verstrekken van subsidies. Het gaat om het opnieuw verdelen van verantwoordelijkheden, bevoegdheden en taken.

Uit het onderzoek blijkt dat bekende instrumenten zoals subsidies veel gebruikt worden. Er is een enorme variëteit aan samenwerkingsvormen. De financiële vormgeving daarvan is in het advies 'Tussen bepalen en betalen' systematisch in kaart gebracht.

Bij de voorbereiding van dit advies zag de Raad dat op vele plaatsen in het land overheden en initiatieven elkaar weten te vinden en intensief samenwerken. Door publieke bekostiging kunnen initiatieven uitstijgen boven de mogelijkheden van de initiatiefnemers.

Het Kabinet heeft de wens uitgesproken om maatschappelijke initiatieven te ondersteunen en te faciliteren. Dat gaat het best als het Rijk ruimte biedt aan decentrale overheden. De Raad bepleit daartoe een groter lokaal en een herkenbaar provinciaal belastingsgebied. Decentrale overheden kunnen zo inspelen op behoeften van inwoners.

De Raad voorziet dat als gevolg van decentralisaties rond natuur (provincies) en het sociale domein (gemeenten) ruimte ontstaat voor samenwerking tussen publieke en maatschappelijke partijen. Mochten overheden deze ruimte in samenwerking met maatschappelijke initiatieven willen invullen, dan is dit advies daar een handreiking voor.

Het advies is via de website www.rob-rfv.nl/rfv/publicaties_rfv te downloaden voor verdere verspreiding. De Raad levert graag een bijdrage aan de bespreking van het advies in uw kring.

Met vriendelijke groet,

De Raad voor de financiële verhoudingen,



Mr. M.A.P. van Haersma Buma, voorzitter



Dr. C.J.M. Breed, secretaris

Datum

13 november 2014

Kenmerk

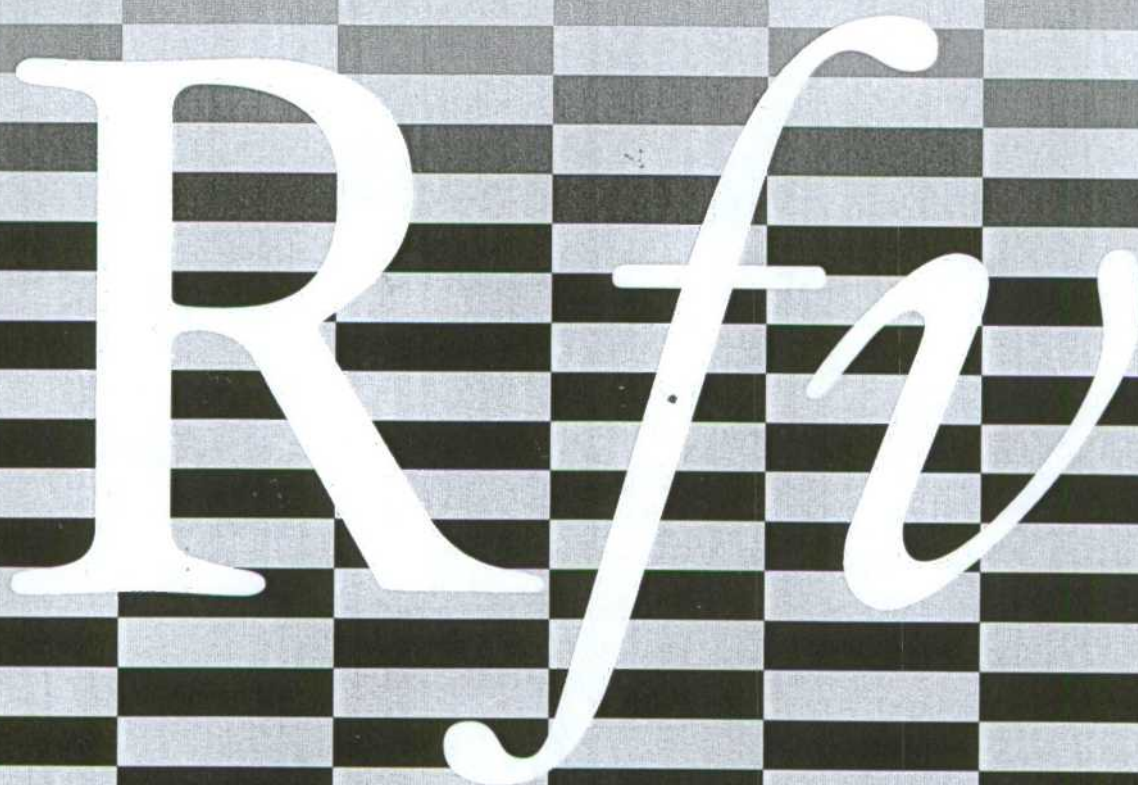
2014-0000585565

Raad voor de financiële verhoudingen

Tussen betalen en bepalen

Publieke bekostiging van maatschappelijk initiatief

November 2014



Rfz



Inhoud

Voorwoord	5
Samenvatting	7
1 Inleiding en probleemstelling	
1.1 Aanleiding	11
1.2 Probleemstelling	11
1.3 Afbakening, definities en terminologie	13
1.4 Leeswijzer	16
1.5 Verantwoording werkwijze	17
2 Tussen betalen en bepalen	
2.1 Inleiding	19
2.2 Publiek geld verplicht	19
2.3 Rolzuiverheid en distantie	20
2.4 Publiek risico	21
2.5 Het primaat van de raad of van de straat?	23
2.6 Belemmering of passend arrangement?	24
2.7 Publiek belang betekent nog geen publieke bekostiging	25
2.8 Verantwoording	25
2.9 Conclusies	27
3 Maatschappelijk initiatief publiek bekostigd	
3.1 Inleiding	29
3.2 Theorie en empirie	29
3.3 De praktijk	30
3.4 Bevindingen	31
3.5 Beschrijving van bekostigingsvormen	35
3.6 Conclusies	35
4 De betekenis van vermaatschappelijking voor het stelsel van financiële verhoudingen	
4.1 Inleiding	57
4.2 Redenen voor overheidsinterventie	57
4.3 Taakverdeling	58
4.4 Bekostiging van publieke taken	60
4.5 Slotbeschouwing	63

5	Conclusies en aanbevelingen	
5.1	Conclusies	65
5.2	Aanbevelingen	66
	Bijlage 1	
	Adviesaanvraag	69
	Bijlage 2	
	Literatuur	75
	Bijlage 3	
	Overzicht gesprekpartners	82
	Bijlage 4	
	Samenstelling Raad voor de financiële verhoudingen	84

Voorwoord

De verhoudingen tussen publiek en privaat, tussen overheid en maatschappij, zijn permanent in beweging. In toenemende mate betreden maatschappelijke initiatieven domeinen die lange tijd als publiek werden beschouwd. Tegelijkertijd bezinnen overheden zich op hun takenpakket en rolopvatting. Deze bewegingen sluiten op papier op elkaar aan en de praktijk leert dat ze een bron zijn van grote verwachtingen. Enerzijds valt loslaten als bestuurlijke discipline niet mee, anderzijds zijn de reflexen om terug te vallen op de overheid als het zelf niet lukt, hardnekkig.

De overheid is er om gemeenschappelijke belangen te realiseren, maar heeft daarop niet het monopolie. Ook bedrijven, maatschappelijke organisaties en (groepen van) burgers kunnen werken aan gemeenschappelijke doelen. Gemeenschappelijke belangen kunnen onder andere worden gerealiseerd door de inzet van publieke middelen voor maatschappelijke initiatieven. Waar publiek en privaat samenkomen ter behartiging van publieke belangen ontstaan nieuwe vraagstukken en werkvormen. Deze staan centraal in dit advies.

Vanuit zijn taak om te adviseren over de inrichting en het functioneren van het openbaar bestuur alsook over een evenwichtige verdeling van publieke middelen, geeft de Raad voor de financiële verhoudingen in samenwerking met de Raad voor het openbaar bestuur met dit advies nader invulling aan hun eerdere bevindingen rond nieuwe verhoudingen tussen burger en bestuur. Lag de nadruk in het rapport *Verdelen, vertrouwen en verantwoorden* (2011) op de mogelijke effecten van horizontalisering, in dit advies staat vermaatschappelijking centraal. Naast de vraag of vermaatschappelijking van invloed is op de financiële verhoudingen, gaat dit advies nader in op de wijze waarop overheden met publiek geld een bijdrage leveren aan maatschappelijk initiatief.

Het gaat dan om meer dan het verstrekken van een subsidie. Het betreft vraagstukken rond deerschikking van verantwoordelijkheden, bevoegdheden en taken. Eigenaarschap, risico en zeggenschap krijgen een nieuwe betekenis.

Ook de overheid zelf is te beschouwen als een maatschappelijk initiatief. Een gezamenlijk aangelegde dijk tegen natte voeten is een sterk versimpeld maar onverminderd krachtig beeld wanneer het gaat om de essentie van een samenleving: samen kan je iets tot stand brengen wat individueel niet lukt. Tussen de eerste dijk en de geformaliseerde publieke taak van dit moment liggen eeuwen, waarin overheden en gezamenlijke initiatieven van burgers eigen logica en competenties ontwikkelden. De competenties van beide domeinen vullen elkaar aan indien de onderlinge afstand kan worden overbrugd. Voor het oplossen van ingewikkelde vraagstukken is het de kunst de flexibiliteit van maatschappelijke initiatieven te combineren met de waarborgen van het overheidsbestel.

Bij de voorbereiding van dit advies zag de Raad dat op vele plaatsen in het land overheden en initiatieven elkaar weten te vinden en intensief samenwerken. Door publieke bekostiging kunnen initiatieven uitstijgen boven de mogelijkheden van de initiatiefnemers en ontstaat maatschappelijke

meerwaarde. Vanuit een gedeeld belang wordt gewerkt aan lokale en regionale vraagstukken. Dat is vaak niet eenvoudig. Er staan wetten in de weg noch praktische bezwaren, maar er is niet langer een vaste relatie tussen betalen en bepalen. Om die reden zijn rolzuiverheid en heldere communicatie over wensen en verwachtingen belangrijke voorwaarden voor een vruchtbare samenwerking tussen overheden en initiatieven.

De Raad voor de financiële verhoudingen werkte bij de voorbereiding nauw samen met de Raad voor het openbaar bestuur. De gezamenlijke voorbereiding stond onder leiding van de heer prof. dr. M.A. Allers (Rfv) en de heer prof.dr. M.J.G.J.A. Boogers (Rob). Dit project werd vanuit de staf ondersteund door Kirsten Veldhuijzen MSc, drs. Eric Laken, mr. Gerber van Nijendaal, dr. Marjolijn Blom en Floor Kleemans BSc. Wij danken Hans van Emmerik MSc en mr. Robert 't Hart voor het delen van hun kennis van theorie en praktijk rond risico en lokaal bestuur.

De Raad voor de financiële verhoudingen,

Mr. M.A.P. van Haersma Buma, voorzitter

Dr. C.J.M. Breed, secretaris

Samenvatting

Dit advies geeft antwoord op de vraag of vermaatschappelijking betekenis heeft voor het financieel instrumentarium van de overheid en het stelsel van financiële verhoudingen.

Om deze vraag te beantwoorden onderzocht de Raad voor de financiële verhoudingen op welke wijze overheden met publiek geld een bijdrage leveren aan maatschappelijk initiatief en wat die betrokkenheid betekent voor het handelen van die overheden.

Bij de voorbereiding van dit advies zag de Raad dat op vele plaatsen in het land overheden en initiatieven elkaar weten te vinden en intensief samenwerken. Door publieke bekostiging kunnen initiatieven uitstijgen boven de mogelijkheden van de initiatiefnemers en ontstaat maatschappelijke meerwaarde. Vanuit een gedeeld belang wordt gewerkt aan lokale en regionale vraagstukken. Dat is vaak niet eenvoudig. Er staan wetten in de weg noch praktische bezwaren, maar er is niet langer een vaste relatie tussen betalen en bepalen. Om die reden zijn rolzuiverheid en heldere communicatie over wensen en verwachtingen belangrijke voorwaarden voor een vruchtbare samenwerking tussen overheden en initiatieven.

Financiële betrokkenheid houdt meer in dan het verstrekken van een subsidie. Het betreft vraagstukken rond de herschikking van verantwoordelijkheden, bevoegdheden en taken. Ook eigenaarschap, risico en zeggenschap krijgen een nieuwe betekenis. Daarover gaat dit advies.

In essentie is het antwoord op de adviesvraag dat vermaatschappelijking vooralsnog geen betekenis heeft voor het financieel instrumentarium van de overheid, noch voor het stelsel van financiële verhoudingen.

Wie zich verdiept in de 'achterkant van de praktijk' kan vaststellen dat voor overheden het bestaande financiële instrumentarium zeer effectief blijft voor het realiseren van gemeenschappelijke belangen. Dit geldt onverminderd wanneer deze worden gerealiseerd door middel van financiële participatie in maatschappelijke initiatieven.

De Raad voor de financiële verhoudingen constateert dat ontwikkeling plaatsvindt in werk- en organisatievormen tussen overheid en maatschappij. Die ontwikkeling komt tot uitdrukking in de bekostigingsvormen die provincies en gemeenten hanteren wanneer zij maatschappelijk initiatief financieel faciliteren. Er is een grote variëteit aan samenwerkingsvormen die in dit advies systematisch in kaart is gebracht. Een overzicht van bekostigingsvormen illustreert de rijkgeschakeerde praktijk en biedt concrete handelingsperspectieven voor decentrale overheden.

Vermaatschappelijking leidt tot andere vormen van zeggenschap over de aanwending van publiek geld of geëxpliciteerd gedeeld eigenaarschap van publieke belangen. Aldus blijven overheden betrokken bij het realiseren van publieke belangen, ook buiten het publieke domein. Het huidige

stelsel van financiële verhoudingen faciliteert de veranderende verhoudingen en is er op dit moment geen aanleiding om het stelsel te herzien om reden van vermaatschappelijking alleen.

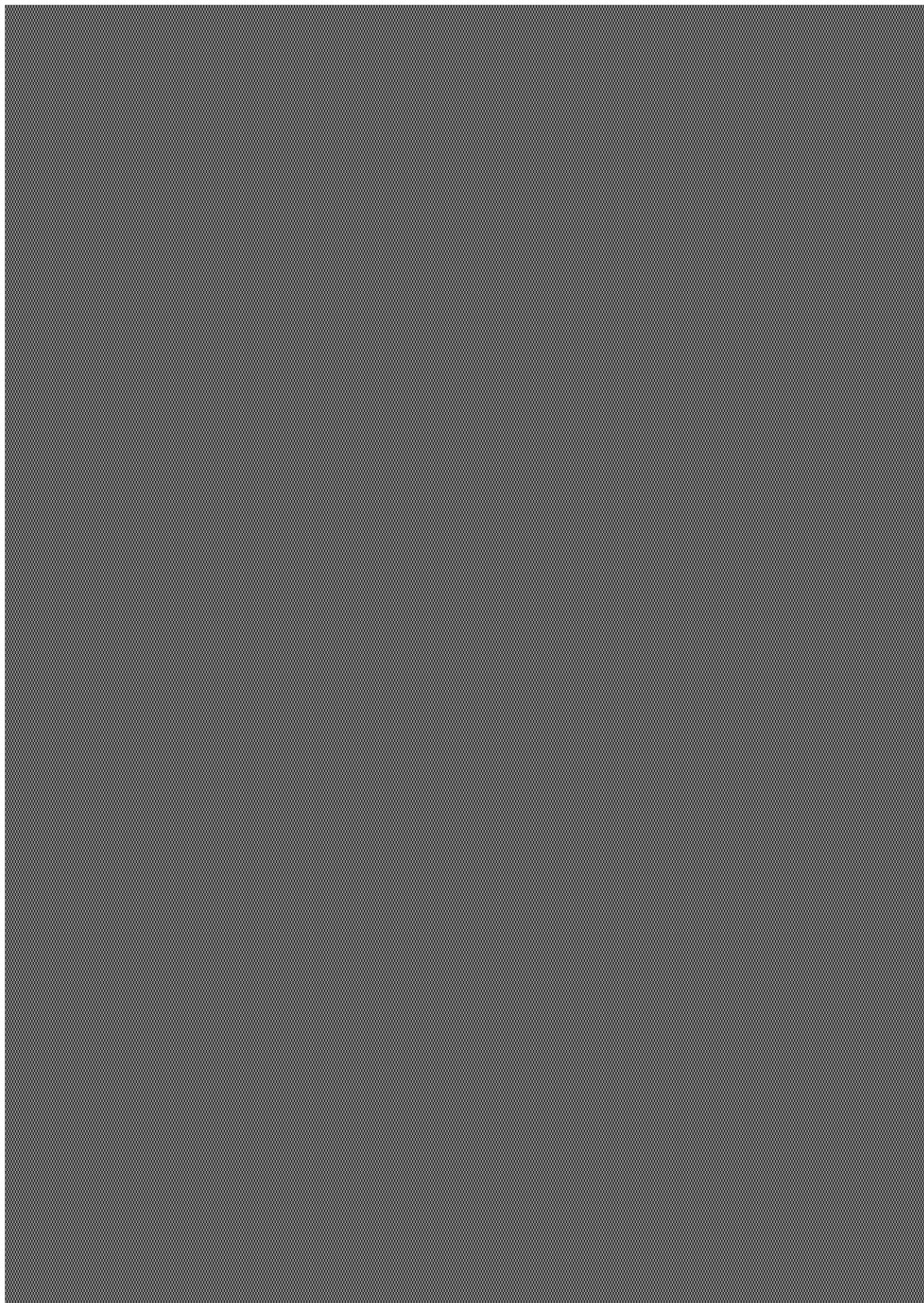
Publieke belangen die buiten de overheid belegd of geïdentificeerd zijn, kunnen een aanleiding zijn voor publieke bekostiging, maar dat hoeft niet. Financiële betrokkenheid van overheden is geen automatisme wanneer overheid en initiatief elkaar vinden in een gedeeld belang. Niet alleen leven er bij initiatieven andere behoeften dan publiek geld, er zijn ook andere manieren waarop overheden initiatieven tegemoet komen. Overheden zijn belangrijk voor maatschappelijke initiatieven. Niet alleen omdat zij in coproductie met die initiatieven publieke belangen realiseren, maar ook omdat zij bijdragen aan de continuïteit van initiatieven, bijvoorbeeld door financiële ondersteuning.

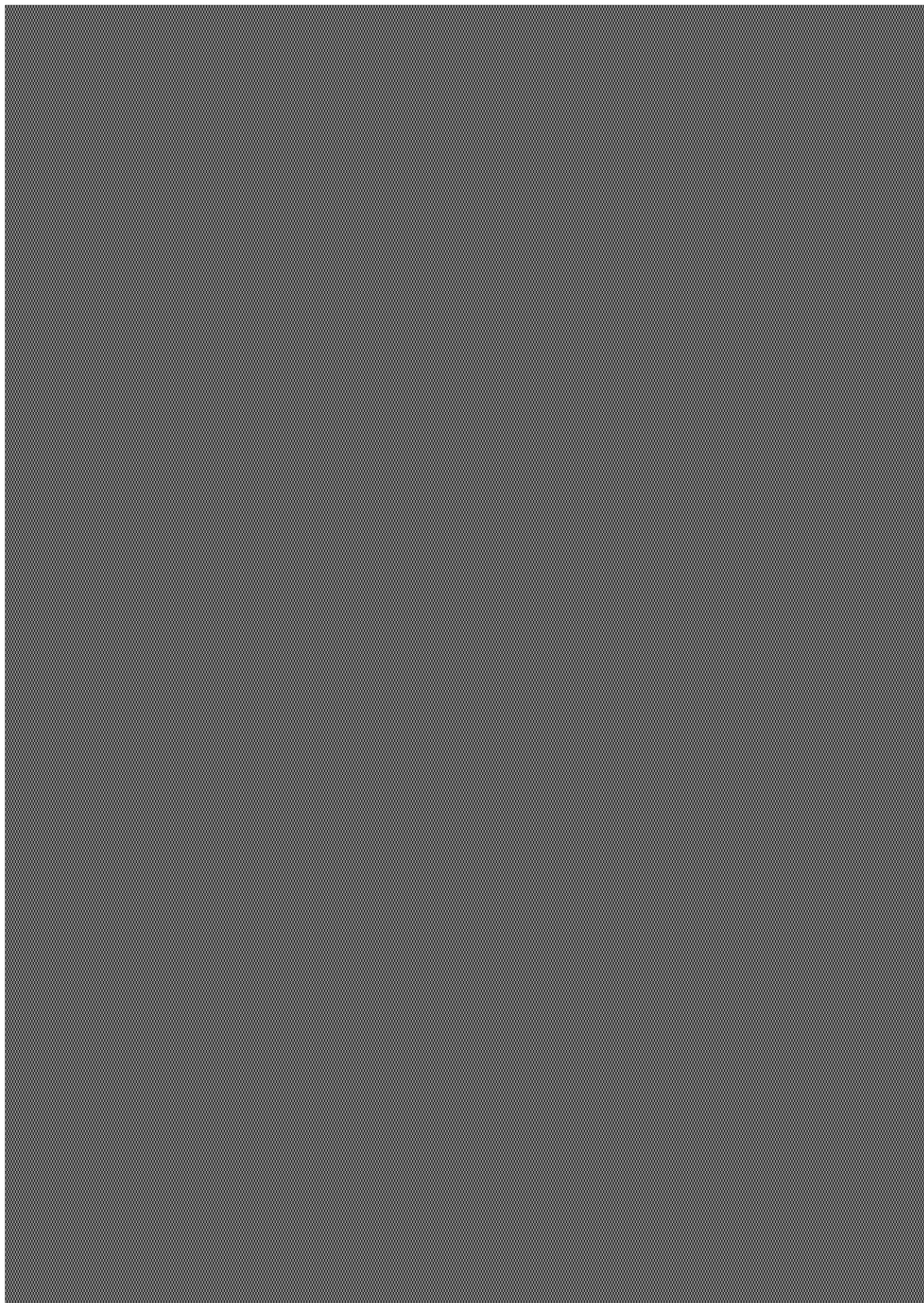
De Raad is van mening dat het aan de individuele overheid is om te bepalen of en zo ja welke initiatieven zij wenst te ondersteunen en of die ondersteuning een financieel karakter dient te hebben. De door het Kabinet uitgesproken wens om maatschappelijk initiatief te ondersteunen en te faciliteren, ruimte hiervoor te scheppen en richting te geven aan het door de overheid te hanteren beleid ten aanzien van maatschappelijke initiatieven, is het meest gebaat bij het bieden van ruimte aan decentrale overheden. Naar de opvatting van de Raad leidt dat tot een pleidooi voor een globalere verdeling, een groter lokaal en een herkenbaar provinciaal belastinggebied. Decentrale overheden kunnen zo beter inspelen op maatschappelijke behoeften. De Raad wil het Rijk daarover nader adviseren.

De Raad voorziet dat als gevolg van vermaatschappelijking en decentralisaties rond natuur (provincies) en het sociale domein (gemeenten) ruimte ontstaat voor de vormgeving van nieuwe publiek-private arrangementen. Mochten overheden deze ruimte in samenwerking met maatschappelijke initiatieven willen invullen, dan biedt dit advies daar een handreiking voor.

De nieuwe relaties tussen overheden en initiatieven op zowel het fysieke als het sociale domein wil de Raad vanuit het financiële perspectief nauwgezet blijven volgen. Aldus is mogelijk snel in te spelen op de behoefte aan nieuwe financiële arrangementen, mocht de praktijk zich in die richting ontwikkelen. Inpassing in het bestaande stelsel van financiële verhoudingen dan wel het herontwerp van het stelsel ten behoeve van de toekomstbestendigheid, hebben de aandacht van de Raad.

Daarnaast neemt de Raad waar dat ook andere dan publieke geldstromen (zoals pensioengelden, private en charitatieve fondsen) worden ingezet ten behoeve van het realiseren van publieke belangen. Het kan dan gaan om de samenloop van publieke en private middelen binnen één beleidsdomein, maar ook om de effecten van privaat geld op het realiseren van publieke belangen. Deze fenomenen vielen buiten de opzet van dit advies, maar de toenemende relevantie van deze geldstromen is voor de Raad aanleiding deze te identificeren als vervolgvraag voor nadere advisering.





Inleiding en probleemstelling

1.1 Aanleiding

De aanleiding voor dit advies is drieledig. De concrete aanleiding is de adviesaanvraag van de minister van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties om te adviseren over de betekenis van vermaatschappelijking voor het financieel instrumentarium van de overheid.¹ Daarnaast constateerde de Raad voor de financiële verhoudingen in 2011 dat vermaatschappelijking² nieuwe eisen stelt aan overheden rond risico en verantwoording.³ Voorts was het financiële aspect een steeds terugkerend thema in de dialogen met gemeenteraden, Statenfracties, colleges en ambtenaren in vervolg op het advies van de Raad voor het openbaar bestuur, *Loslaten in vertrouwen*.⁴

In hun eerdere adviezen over vermaatschappelijking gingen beide Raden in op de betekenis van deze ontwikkeling, maar niet eerder werd specifiek ingegaan op de financiële aspecten. Met dit advies wordt hierin voorzien.

1.2 Probleemstelling

De minister van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties vraagt de Raad voor de financiële verhoudingen “wat de veranderende verhoudingen in de samenleving betekenen voor het financieel instrumentarium van de overheid om maatschappelijke initiatieven te ondersteunen en te faciliteren”, met de suggestie de expertise van de Raad voor het openbaar bestuur te betrekken in het advies.

Deze vraag gaat uit van de wens of noodzakelijkheid dat publiek geld maatschappelijke initiatieven ondersteunt. Het is naar het oordeel van de Raad aan de individuele overheid om te bepalen of en zo ja welke initiatieven zij wenst te ondersteunen en of die ondersteuning een financieel karakter dient te hebben. Het takenpakket van de decentrale overheden enerzijds en de schaal en oriëntatie van initiatieven anderzijds brengt met zich mee dat provincies en gemeenten intensief bezig zijn met dit vraagstuk, zo nam de Raad waar bij de voorbereiding van dit advies. Alle gemeenten en provincies hebben aansprekende voorbeelden uit de dagelijkse praktijk die illustreren welke werkvormen mogelijk zijn. Deze publiek-private samenwerking bevindt zich grotendeels in een experimenteel stadium, zeker wanneer die wordt afgezet tegen de decennialange ervaring met subsidieverlening aan geïnstitutionaliseerde partijen of publieke taakuitvoering. Tegelijkertijd is het de vitale samenleving in vol bedrijf, met alle verwachtingen en teleurstellingen die daarbij horen.

Wie zich verdiept in de ‘achterkant van de praktijk’ kan vaststellen dat voor overheden het bestaande financiële instrumentarium zeer effectief blijft voor het realiseren van

¹ Zie bijlage 1 Adviesaanvraag

² Hiervan is sprake wanneer het oplossen van maatschappelijke vraagstukken onderwerp wordt van particulier initiatief en/of ondernemingszin, al dan niet in coproductie met een overheid. Rfv (2011), pag. 64 e.v.

³ Ibidem, pag. 80

⁴ Rob (2012a)

gemeenschappelijke belangen. Dit geldt onverminderd wanneer deze worden gerealiseerd door middel van financiële participatie in maatschappelijke initiatieven. Publieke bekostiging doet initiatieven uitstijgen boven de individuele mogelijkheden van de deelnemers, met een groter maatschappelijk rendement als resultaat, maar is even vaak de eerste stap om een ontwikkeling van de grond te krijgen. Zo valt op dat in het ruimtelijke domein veel initiatieven, ook zonder publieke financiering, tot bloei komen, terwijl dat rond zorg (nog) minder het geval is.⁵

De minister verzoekt de Raad advies uit te brengen over de betekenis van de veranderende verhoudingen in de samenleving voor het financieel instrumentarium van de overheid. De Raad acht het te vroeg voor een allesomvattende beoordeling van het gehele financiële instrumentarium van overheden als gevolg van vermaatschappelijking. De discussie hierover is levendig⁶, maar theorievorming en empirie zijn nog schaars en het experimenteergehalte van de zich ontwikkelende praktijk is hoog. Ook voor het in kaart brengen hoeveel publiek geld in initiatieven omgaat, is het nog te vroeg. Naar het oordeel van de Raad is op dit moment de zeggingskracht van de herverdeling van taken en rollen groter dan die van het bedrag dat daar op dit moment mee gemoeid is.

Daar komt bij dat tegelijkertijd met de vermaatschappelijkingstrend een decentralisatie van taken, middelen en verantwoordelijkheden naar gemeenten op het terrein van maatschappelijke zorg, participatie en jeugd plaatsvindt met een omvang die zijn weerga niet kent. Deze taakoverdracht is ingrijpend voor de bestuurlijke, financiële en maatschappelijke verhoudingen. Het betreft een transformatieopgave waar niet alleen een budget van in totaal 10 miljard mee gemoeid is, de operatie gaat gepaard met een versobering van het voorzieningenniveau en een verandering in aanspraken van burgers op de overheid. Als gevolg hiervan zullen de verhoudingen tussen burger en de overheid als geheel, sterk wijzigen. Immers, verzekerde rechten op nationaal niveau worden ingeruild voor voorzieningen, waarvan de inhoud, beschikbaarheid en reikwijdte worden bepaald door lokale democratische besluitvorming en beschikbaarheid van middelen.

Doordat rechten van burgers worden ingeruild voor voorzieningen door gemeenten, ontstaat er ruimte voor de vormgeving van arrangementen die er eerder niet was. Het uitvoeren van aanspraken op individuele rechten op zorg en hulp laat weinig ruimte voor maatschappelijk initiatief, terwijl decentralisatieparadigma's als de publieke voorziening, eigen kracht en lokaal maatwerk daarvoor meer mogelijkheden bieden. Zo ontstaat in het sociale domein ruimte waarbinnen nieuwe initiatieven, al dan niet met winst oogmerk, zich zouden kunnen ontwikkelen. Al is het nog te vroeg om uitspraken te doen over de feitelijke invulling daarvan.⁷

5 SCP (2008)

6 Zie bijlage 2: Literatuur

7 Putters (2013)

Dit advies borduurt voort op de bevindingen uit de heroriëntatie op het stelsel van financiële verhoudingen⁸ en de dialogen in het land die de Raad voor het openbaar bestuur voerde in het kader van zijn visie op vermaatschappelijking, *Loslaten in vertrouwen*.⁹ De adviesvraag “wat de veranderende verhoudingen in de samenleving betekenen voor het financieel instrumentarium van de overheid om maatschappelijke initiatieven te ondersteunen en faciliteren”¹⁰ wordt beantwoord door nader in te gaan op een aantal vraagstukken en inzicht te geven in de manier waarop overheden hun relaties met initiatieven vormgeven.

De probleemstelling van dit advies is dan ook:

Welke vraagstukken ontstaan bij de publieke bekostiging van maatschappelijk initiatief?

Op welke wijze geven overheden publieke bekostiging van maatschappelijk initiatief vorm?

De vraagstukken die de Raad identificeerde zijn zeggenschap, eigenaarschap, verantwoording en risico, de betekenis van vermaatschappelijking voor de financiële verhoudingen en de vormgeving van publieke bekostiging van maatschappelijke initiatieven.

1.3 Afbakening, definities en terminologie

Overheden zijn in vele sectoren van de maatschappij dominant waar het gaat om sturen met geld of beslissen over financiële arrangementen. Ze zijn in vele domeinen beslissingsbevoegd, ook zonder dat publieke middelen direct in het geding zijn. Voorbeelden daarvan zijn het verbindend verklaren van CAO's, banktoezicht, de regulering van hypotheekverstrekking of de invoering van de euro. Anderzijds spelen charitatieve instellingen, pensioenfondsen, het bedrijfsleven en het maatschappelijk middenveld een belangrijke rol in de realisatie van publieke belangen.

Dit advies beperkt zich tot de publieke bekostiging van maatschappelijke initiatieven door de twee met algemeen bestuur belaste decentrale overheidslagen in Nederland. Het gaat dan om *de overdracht van financiële middelen aan maatschappelijke initiatieven met of zonder winstoogmerk, waar een besluit van een provincie of een gemeente aan ten grondslag ligt*. Aangezien het financieel instrumentarium breder is, zijn ook afgeleide vormen van directe geldoverdracht betrokken. Het betreft dan bijvoorbeeld lokale fiscale maatregelen of fondsvorming.

De focus in dit advies ligt bij de vraagstukken rond de overdracht en aanwending van publiek geld (spending) ter realisatie van publieke belangen. Het vergaren van geld door overheden (funding) passeert zijdelings de revue (hoofdstuk 4). Hoewel bij maatschappelijke initiatieven beide aspecten aan de orde kunnen zijn, ligt in dit advies de nadruk op de financiële betrokkenheid in de vorm van geldoverdrachten van publieke naar private domeinen.

8 Rfv (2011)

9 Rob (2012a)

10 Zie bijlage 1 Adviesaanvraag

Wat is maatschappelijk initiatief?

Het definiëren van het begrip ‘maatschappelijk initiatief’ is complex. Strikt genomen is nagenoeg elke gezamenlijke activiteit vóór de voordeur te scharen onder de term ‘maatschappelijk initiatief’: mensen ondernemen van alles waar zijzelf of hun omgeving beter van worden, ongeacht of de maatschappij in zijn geheel ook wel vaart bij die activiteiten. Activiteiten waarbij de negatieve effecten van privaat initiatief worden afgewenteld op het collectief (criminaliteit, ongezonde leefstijl, vervuiling etc.) zijn daarvan te onderscheiden, maar overeenstemming over wat ‘maatschappelijk’ is, of (collectief) eigenbelang, is minder eenvoudig. Dit komt ook doordat de term ‘maatschappelijk’ in de loop der tijd een normatieve lading kreeg; iets wat ‘maatschappelijk’ is, is niet alleen in objectieve zin iets ‘van de maatschappij’, maar ook ‘goed’.

En dan is er nog het verschil in interpretatie naar plaats en tijd. Wat in de ene gemeente beschouwd wordt als een maatschappelijk initiatief, is in de andere vast onderdeel van het reguliere maatschappelijk verkeer tussen individuen of partijen waar geen enkele overheid bemoeienis mee heeft. Dit is onder meer af te leiden uit het verschil in gebruik van voorzieningen. Zelfs binnen een klein land als Nederland bestaan relatief grote verschillen in de mate waarin burgers bij zorgvragen een beroep doen op de overheid. Deze verschillen zijn soms diepgeworteld in de samenleving.

Dan is er nog de duiding in de tijd. Zoals Van Twist¹¹, het SCP¹² en de WRR beschrijven, is het aantal inwoners dat actief iets doet voor de samenleving groot en is dat geen nieuw fenomeen, maar is de aandacht ervoor wel toegenomen.¹³ De ontwikkeling van de overheid zelf, initiatieven als de Maatschappij tot nut van het Algemeen, Fonds 1818, vakbonden, leeszaal, jeugdhulp, de ANWB of Natuurmonumenten zijn alle te beschouwen als maatschappelijke initiatieven. Hedendaagse voorbeelden hiervan zijn voedselbanken, zorg- en energievoorzieningen, lokale gemeenschapsfondsen en wijkbedrijven.

Een definitie naar juridische vorm, financieel aspect of kwantitatief criterium is niet mogelijk, aangezien maatschappelijke initiatieven zich kenmerken door vormvrijheid en informele structuren. Ze zijn derhalve niet via ‘harde’ criteria te selecteren.

Om enerzijds toch het onderwerp van dit advies af te bakenen en anderzijds tegemoet te komen aan de grote variatie in verschijningsvormen, is ervoor gekozen zelfkwalificering door initiatiefnemers te betrekken in de definitie. Met ‘maatschappelijk initiatief’ worden daarom die activiteiten aangeduid, waarbij *(groepen van) burgers zich inzetten voor een taak of belang waar zij zelf een publieke waarde aan toekennen*.

¹¹ Van Twist e.a. (2014)

¹² SCP (2009)

¹³ WRR (2012), Rob (2012), RMO (2013)

Deze definitie berust op twee benaderingen. De eerste betreft de rolverdeling tussen overheid en samenleving zoals die wordt gehanteerd bij het begrip ‘voorwaardenscheppende staat’ op de wijze die Van der Meer uitwerkt in zijn oratie: “Een enabling state kan dan omschreven worden als een staat waarbij het openbaar bestuur (bestaande uit het geheel van overheden en andere instanties bekleed met publiek gezag) de randvoorwaarden schept voor een ordentelijk maatschappelijk verkeer, *waarbij de samenleving zelf vorm geeft aan de invulling en uitvoering van de eigen en gedeelde belangen.*”¹⁴

De tweede is ontleend aan het publieke waardebegrip dat Mark Moore in 1995 introduceerde voor het betekenis geven aan het handelen van publieke organisaties. Hij definieert publieke waarde, ook wel maatschappelijke meerwaarde, als de waarde die publieke organisaties toevoegen aan de maatschappij. Wat die waarde is of waar die uit zou moeten bestaan, wordt vastgesteld in deliberatie met de omgeving, waarbij aan de (lokale) politiek en inwoners een belangrijke stem toekomt.¹⁵

Aldus is de publieke waarde van initiatieven te definiëren als *de bijdrage die initiatieven leveren aan de samenleving*. Zelfkwalificering door de initiatiefnemers staat hierbij op de voorgrond, deliberatie met de omgeving, waaronder de politiek, is pas aan de orde wanneer een initiatief zich institutionaliseert tot een maatschappelijke organisatie of een beroep doet op het politieke bestuur voor geld of ruimte.

Definities en terminologie

Met de afbakening door het besluitbegrip beperkt dit advies zich tot het overhedenperspectief, waarbij de nadruk ligt op de handelingsperspectieven van en voor decentrale overheden. Ten behoeve van de leesbaarheid worden niet steeds beide bestuurslagen genoemd of onderscheiden. Gemeenten en provincies hebben elk een eigen oriëntatie op en omgang met de samenleving, maar met betrekking tot de thematiek van dit advies zijn de overeenkomsten tussen beide bestuurslagen groter dan de verschillen.

In dit advies wordt naast het gebruik van de algemene term ‘overheid’ ook meer specifiek verwezen naar ‘de politiek’, ‘het bestuur’ en ‘het politieke bestuur’. Wanneer in dit advies wordt gesproken over de politiek, worden de volksvertegenwoordigende organen de gemeenteraad, Provinciale Staten en de Tweede en Eerste Kamer als ook hun leden bedoeld. Het bestuur duidt op de bestuurlijke organen die wij in dit land hebben: het college van burgemeester en wethouders, Gedeputeerde Staten en het Kabinet. Wanneer politiek en bestuur samen worden genomen tot ‘het politieke bestuur’ gaat het om het samenstel van gekozen politici en bestuurders.

De ministeriële adviesaanvraag spreekt van ‘financieringsarrangementen’ en in het rapport *Verdelen, vertrouwen verantwoorden* hanteert de Rfv zowel de terminologie ‘alternatieve financiering’ als ‘alternatieve bekostiging’ omdat dit samenhangt met de wijze waarop uit materiaal van derden

¹⁴ Van der Meer (2012), pag. 10

¹⁵ Moore (1995), Geuijen (2014), pag. 87-96

wordt geciteerd. In dit advies wordt zo veel mogelijk de term ‘bekostiging’ gebruikt. Het onderscheid tussen bekostiging en financiering houdt verband met het al dan niet realiseren van financieel rendement. Er kan onderscheid gemaakt worden tussen geld uitgeven ter realisatie van een publiek doel (bekostiging) en het doen van een investering (financiering), dat ook een publiek doel kan dienen. Het gehanteerde perspectief in dit advies is dat van overheden in hun rol van bekostiger, vandaar de dominantie van de term.

De focus op het financiële aspect brengt met zich mee dat in dit advies de scheidslijnen tussen publiek en privaat scherp worden getrokken, alsof het openbaar bestuur en de maatschappij twee werelden zijn die elkaar van grote afstand gadeslaan. Maar als er nu iets naar voren kwam in de gesprekken en contacten met overheden en initiatieven, was juist dat men elkaar in de praktijk uitstekend weet te vinden, in meer of minder formele kaders, geheel overeenkomstig de principes en mores van de netwerksamenleving. Wat overigens botsende visies en teleurstellingen over en weer niet uitsluit. De informele wijze waarop overheden deelnemen aan netwerken en initiatieven komt onder andere tot uiting in het ter beschikking stellen van mensuren en materiaal; onder het helpen aanleggen van menig stadsakker ligt geen collegebesluit maar een gesprek ten grondslag.

Samenvattend kan worden gesteld dat de Raad met dit advies een nog relatief onontgonnen terrein in kaart brengt, zowel wat de praktijk als de wetenschap betreft, om daarmee te voorzien in de behoefte aan handelingsperspectieven voor beleid en uitvoering op verschillende niveaus van het Nederlandse openbaar bestuur.

1.4 Leeswijzer

Hoofdstuk 2 gaat in op de context van financiële participatie. Zo wordt ingegaan op eigenaarschap, het politieke primaat, verantwoording en risico. Is het primaat van de raad of van de straat als het gaat om aanwending van publiek geld via een maatschappelijk initiatief? Als de raad geld beschikbaar stelt, hoe ver reikt haar zeggenschap dan? Past de logica van kaderstelling en controle door gemeenteraden en Staten nog langer, wanneer bestuurders het algemeen belang borgen via niet-geïstitutionaliseerde gelegenheidscoalities?

De vormgeving van publieke bekostiging van maatschappelijk initiatief is het onderwerp van hoofdstuk 3. Verschillende werkvormen en constructies zijn geïnventariseerd en worden als matrix gepresenteerd. Dit hoofdstuk is de basis van dit advies en fungeert als handreiking aan gemeenten en provincies voor concrete handelingsperspectieven.

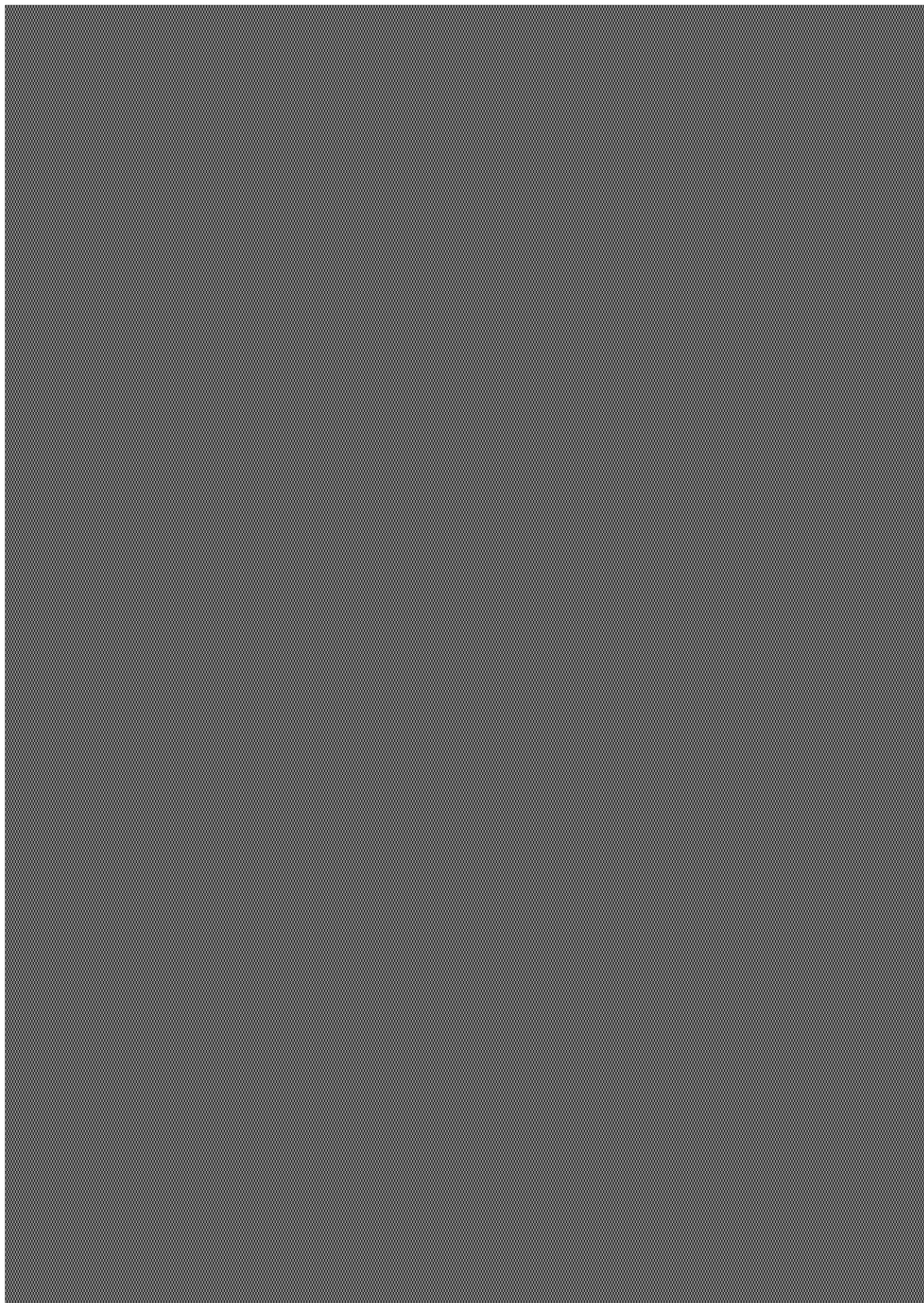
In hoofdstuk 4 wordt ingegaan op de betekenis van vermaatschappelijking voor de financiële verhoudingen en de redenen van overheidsinterventie vanuit economisch perspectief. Het borduurt voort op de bevindingen van de Rfv in zijn rapport *Verdelen, vertrouwen en verantwoorden*.¹⁶

¹⁶ Rfv (2011)

In hoofdstuk 5 worden conclusies getrokken en aanbevelingen gedaan met betrekking tot de verschillende vraagstukken. Centraal staat het antwoord op de adviesvraag en wat hiervan de betekenis is voor het Rijk en de decentrale overheden.

1.5 Verantwoording werkwijze

Voor de totstandkoming van dit advies is naast literatuuronderzoek en het napluizen van websites van initiatieven en overheden, vooral veldwerk verricht. Decentrale overheden en maatschappelijke initiatieven zijn bevraagd over de wijze waarop zij hun relaties vormgeven en in welke financiële arrangementen die samenwerking vorm krijgt. Ook zijn gesprekken gevoerd met vertegenwoordigers van diverse wetenschappelijke disciplines.



2.1 Inleiding

Is het primaat van de raad of van de straat als het gaat om aanwending van publiek geld via een maatschappelijk initiatief? En als de raad geld beschikbaar stelt, hoe ver reikt haar zeggenschap dan? Wat het betekent voor *overheden* wanneer publiek geld zijn weg vindt naar maatschappelijke initiatieven, komt in onderstaande paragrafen aan de orde.

2.2 Publiek geld verplicht

Het is een belangrijke rol van een decentraal bestuurder: hij of zij is uitgenodigd door inwoners, bedrijven of instellingen of een combinatie daarvan, om in een vrolijk-plechtig ritueel de start te bezegelen van een initiatief. De uitnodiging is aanvaard omdat het initiatief bijdraagt aan welzijn of welvaart in de regio, de gemeente of de wijk. Woorden van waardering, dank en aanmoediging gaan over en weer. Met dit ritueel bezegelt een bestuurder de publieke waarde of het belang dat met het initiatief gediend wordt. De bestuurder staat daar immers niet namens zichzelf, maar als vertegenwoordiger van de samenleving waar het initiatief uit voortkomt.

En of het nu een wijkbedrijf¹⁷ betreft of een zorginitiatief waar jongeren die buiten formele zorgkaders vallen, toch op weg geholpen worden¹⁸, ze zijn alle te kwalificeren als maatschappelijk initiatief. Inwoners, in hun rol van vrijwilliger, (sociaal) ondernemer of werknemer, zetten zich in voor een taak of belang waar zij zelf een publieke waarde aan toekennen. Het initiatief kan alle mogelijke vormen aannemen; er is wel of geen winstoogmerk, het is een rechtspersoon of een gelegenheidscoalitie.

De bestuurder die met zijn of haar aanwezigheid de maatschappelijke meerwaarde van het initiatief benadrukte, vertrekt, al dan niet voorzien van bloemen of een streekproduct. De vrijblijvende aanmoediging die van het ritueel uitgaat, krijgt een andere lading wanneer het bestuur dat een vertegenwoordiger afvaardigde, publieke middelen aan het initiatief toekende. De financiële betrokkenheid leidt ertoe dat de mechanismen die het openbaar bestuur kenmerken, zich gaan manifesteren rond het initiatief. Vrijblijvende aanmoediging verwordt – ook onbedoeld – tot sturing: *publiek geld verplicht*. Tot publieke verantwoordingslogica, tot oordelen over doelmatigheid en efficiëntie. Goed bestuur impliceert dat gemeenteraden en Staten hun kaderstelling en democratische controle niet ontnomen wordt, terwijl rekenkamers in staat moeten worden gesteld tot oordelen over doeltreffendheid en rechtmatigheid. Het is de vraag in hoeverre de initiatiefnemers die zich eerder het eigenaarschap van een publiek belang toe-eigenden¹⁹ nog langer eigenaar zijn of zich dat voelen. Door publieke bekostiging, hoe laag het bedrag ook, gaat het initiatief deel uitmaken van het waardenstelsel van het publieke domein.

¹⁷ Bijvoorbeeld www.wijkonderneming.nl, www.bewonersbedrijven.nl

¹⁸ Bijvoorbeeld www.deoverbrugging.nl

¹⁹ RMO (2014)

De vraag wie bepaalt wat er met het geld gebeurt waarmee de overheid het initiatief ondersteunt, wordt relevant.

2.3 Rolzuiverheid en distantie

Waar publiek en privaat elkaar vinden in een gedeeld belang, ontstaan coproducties met gedeelde verantwoordelijkheid, die onder meer tot uitdrukking komt in financiële betrokkenheid van partijen. Voor het oplossen van ingewikkelde vraagstukken is het de kunst de flexibiliteit van maatschappelijke initiatieven te combineren met de waarborgen van het publieke bestel. Daarvoor is nodig dat beide domeinen rolzuiverheid en een zekere distantie nastreven. Rolzuiverheid bestaat uit transparantie over vanuit welke verantwoordelijkheid partijen bijdragen aan het bereiken van maatschappelijke doelen. Distantie houdt in dat partijen de wederzijdse (on)mogelijkheden onderkennen en zo handelen dat competenties elkaar aanvullen.²⁰

Aldus erkennen initiatief en overheid een onderlinge afhankelijkheidsrelatie, maar zij claimen geen eigenaarschap ten opzichte van elkaar. Wel delen ze eigenaarschap ten aanzien van de gedeelde opgave en expliciteren ze verantwoordelijkheden. Financieel bijdragen aan een initiatief resulteert dan ook niet in eigenaarschap van het initiatief. De mate waarin een overheid zich eigenaar beschouwt, wordt bepaald door de eigen rolopvatting, niet door de wijze of hoogte van de bekostiging. Voor een deel ligt de rol van de overheid vast in regelgeving: ook het aan inwoners overgedragen zwembad moet voldoen aan eisen van brandveiligheid.

Wanneer een initiatief nauw aansluit op het bestaande beleid, dan vindt de bekostiging ervan hierin zijn rechtvaardiging. Het initiatief wordt een voertuig voor beleid en dat is niet bezwaarlijk, zolang initiatief en overheid het in hoge mate eens zijn over het beoogde doel en rolzuiverheid en distantie betrachten. Deze benadering draagt ook bij aan het overbruggen van de verschillen in logica tussen overheid en initiatief. Besturen gaat over richting geven, problemen temmen en doelen realiseren. Dat zijn activiteiten met een, idealiter, lineair karakter. Initiatieven komen onder andere voort uit de behoefte 'dat er zoiets is' en ze blijven bestaan zolang ze in die behoefte voorzien. Het doel is het bestaan van het initiatief zelf, zonder dat daar per se een strategie of smart geformuleerde doelen aan ten grondslag liggen. Initiatieven gaan teloor zodra de behoefte niet langer bestaat of het beoogde doel werd gerealiseerd. Zoals de praktijk uitwijst, ondersteunen overheden initiatieven vanwege de doelen en worden ze bekostigd aan de hand van prestatieafspraken. Maar dat gebeurt evengoed op grond van het enkele feit dat ze er zijn, zonder dat een prestatie of beleidsrealisatie aan de orde is.²¹ Institutionaliseren initiatieven zich tot maatschappelijke organisaties, dan kunnen overheden daar structurele relaties mee aangaan.

Rolzuiverheid en distantie vergen zorgvuldige communicatie met alle betrokken partijen: bestuurders dienen helder en vooraf te communiceren wat de aard en omvang is van hun betrokkenheid en vooral ook waar die ophoudt.

²⁰ Zie o.a. de overheidsparticipatietrap, Rob (2012)

²¹ Hiervoor wordt de zgn. 'waarderingssubsidie' gebruikt.

Dit betekent niet dat hun maatschappelijke aanspreekbaarheid afneemt, wel dat zij hun doen en laten adequaat verantwoorden.

Zoals de grote variatie van bekostigingsvormen in hoofdstuk 3 aantoont, is het goed mogelijk door de vormgeving van ondersteuning een rolopvatting tot uitdrukking te brengen. Wanneer raden en Staten het algemeen belang borgen via niet-geïstitutionaliseerde gelegenheidscoalities en hun dagelijks bestuur controleren op de uitvoering daarvan, hebben zij rekening te houden met de logica die initiatieven kenmerkt. Het gaat niet om beleidsuitvoerders, maar partijen waaraan men zich verbindt vanuit een gedeelde visie of omdat het bestaan als zodanig een publieke waarde vertegenwoordigt. Zo blijft een initiatief eigendom van de lokale of regionale samenleving waar het uit voortkwam en kan het politieke bestuur de eigen taken en verantwoordelijkheden waarmaken.

2.4 Publiek risico

De omgang met maatschappelijke initiatieven roept vragen op omtrent de risico's van overheden. Initiatieven zijn immers geen vrijblijvende variaties op het maatschappelijk middenveld, maar wezenlijk andere entiteiten die zich kenmerken door flexibiliteit en betrokkenheid, maar evenzeer door discontinuïteit en persoonlijke relaties.

Vraagstukken over maatschappelijke ordening kunnen het best benaderd worden vanuit de vraag wat de overheid *kan* doen, dan vanuit de vraag wat zij *moet* doen.²² De uitdaging is om de balans te vinden tussen wat van de overheid wordt verwacht in de omgang met risico's rond initiatieven en waar maatschappelijk initiatief de volle verantwoordelijkheid draagt, risico's inbegrepen.

Bestuurlijk handelen is keuzes maken. Besturen betekent woekeren met ruimte, tijd, geld en vrijheden. Deze keuzes werken door in de risicodiscipline van een decentrale overheid. De maatschappelijke aanspreekbaarheid die de decentrale politiek kenmerkt²³, leidt ertoe dat bestuurders en raadsleden op alles wat in hun omgeving gebeurt, worden aangesproken. Dit geldt ook voor deelneming in of ondersteuning van initiatieven, waardoor ook beperkte (financiële) facilitering een groot politiek-bestuurlijk effect kan hebben: wie mee doet voor een deel, is aanspreekbaar op het geheel.

Dit mechanisme roept belemmeringen op rond publieke bekostiging. Successen kunnen gedeeld worden en stralen af op alle betrokken partijen. Maar als onverhoopt doelen niet worden bereikt, is het politieke bestuur formeel niet méér probleemeigenaar dan voortvloeit uit haar rol. Materieel ligt dit anders. De reflex die optreedt bij allerhande tegenslag in de publieke ruimte, en dus ook rond maatschappelijk initiatieven, is “wat gaat de wethouder/gedeputeerde hieraan doen?”

Deze reflex en het inzicht in het mechanisme van aanspreekbaarheid, dragen bij aan een groot risicobewustzijn rond initiatieven. Want aan wie en waaraan verbindt het bestuur zijn lot?

²² Rob (2012b), pag. 7

²³ Tops en Zouridis (2002), pag. 36

Overheden voeren de discussie over risico's veelal in termen van beheersbaarheid. De belangrijkste beheersmaatregel van een risico is duidelijk belegd eigenaarschap; het eigendom van een taak of belang impliceert het dragen van het bijbehorende risico, tenzij dit elders is belegd en geëxpliciteerd. Goed bestuur, publiek én privaat, houdt ook in dat eigenaarschap en risico bij voorkeur samengaan. Bij maatschappelijke initiatieven zal dit in eerste instantie zijn bij diegene die ook eigenaar is van het initiatief. Hier gaat het om de spanning tussen vasthouden of loslaten. De overheid kan niet altijd een 'veilig vangnet' zijn voor het geval er iets misgaat. Maar het kan zijn dat het geven van ondersteuning een maatschappelijk initiatief net dat steuntje in de rug geeft dat nodig is. De afweging of die risico's voor een overheid acceptabel zijn, is er een die zij eigenstandig maakt.

In essentie wijkt de risicoafweging rond publieke bekostiging daarmee niet af van andere risicoafwegingen: het gaat om de vraag of de waarde van het participeren in een maatschappelijk initiatief opweegt tegen de (financiële) risico's die daarmee samenhangen. Van belemmeringen rond publieke bekostiging om reden van risico alleen, hoeft dan ook geen sprake te zijn.

In zijn advies over openbaar bestuur, incidentreflexen en risicoaanvaarding²⁴ betoogde de Raad voor het openbaar bestuur dat over risico's vaak wordt gedacht in termen van voorkomen of elimineren. De overheid heeft in veel gevallen juist de taak toebedeeld gekregen om risico's te lopen omdat die in een individuele context niet te dragen zijn. De allocatie en de aanvaardbaarheid van risico's is onderdeel van het afwegingsproces over het al dan niet faciliteren van een maatschappelijk initiatief.

Financieel risico

De betrokkenheid van overheden kan zich vertalen in zuiver financiële risico's. Het betreft dan risico's als gevolg van openeinderegelingen of door het inroepen van garanties bij het teloorgaan van een maatschappelijk initiatief, het niet meer terug kunnen betalen van de lening die als startkapitaal is verstrekt, enzovoort. Omdat decentrale overheden niet failliet kunnen gaan vormen ze voor derden een ideale achtervang en kunnen ze tegen lage rentevergoedingen leningen aangaan. Het aangaan van garanties werd lange tijd gezien als een veilige en goedkope manier van overheidsinterventie. Recente gebeurtenissen rond (dreigende) faillissementen, bijvoorbeeld van woningbouwcorporaties, tonen aan dat garanties niet zonder financiële risico's zijn. Bij de dreigende teloorgang van een initiatief, kan de publieke waarde die daarmee verloren gaat een reden zijn voor een overheid om te besluiten tot instandhouding door middel van publieke bekostiging.

Decentrale overheden zijn verplicht in de paragraaf over het weerstandsvermogen de risico's te inventariseren (risicoparagraaf) en de mogelijkheden om die risico's op te vangen (weerstandscapaciteit) te benoemen. Bij de budgettaire risico's horen ook de gevolgen die voortvloeien uit de samenwerking met derden, de verbonden partijen. Decentrale overheden kennen in hun financiële verslaglegging een aparte paragraaf verbonden partijen. Bij verbonden partijen gaat het om organisaties waarbij er sprake is van een bestuurlijke zeggenschap en/of sprake is van een financieel belang. Dat financieel belang kan er in bestaan dat het ter beschikking gestelde

²⁴ Rob (2012b)

bedrag (lening) niet meer verhaalbaar is of dat er aansprakelijkheid ontstaat als de organisatie haar verplichtingen niet nakomt. De decentrale overheid draagt dan ook het financiële risico. Bij garanties dient een realistisch inzicht te bestaan in de mogelijke omvang van een te lijden verlies en het beslag daarvan op de gemeentelijke middelen.

Het optreden van een gemeente of provincie als bankier of borg is niet een primaire overheidstaak. Financieringssteun is alleen mogelijk voor de uitvoering van de publieke taak. Bij activiteiten die hier boven uit gaan is het verwijt van staatssteun reëel. Gemeenteraad en Provinciale Staten bepalen het kader van de publieke taak. Dat is de context voor betalen, daaronder begrepen het verstrekken van leningen en garanties aan instellingen die, in de beleidsvisie van het bestuur, bijdragen aan de invulling van de publieke taak.

2.5 Het primaat van de raad of van de straat?

Op het moment dat initiatiefnemers een publieke waarde toekennen aan hun activiteiten, is het vanwege de jarenlange dominante aanwezigheid van de overheid als maatschappelijke probleemoplosser pur sang, een automatisme dat óf door politieke agendering, óf door het openbaar bestuur zelf, de vraag wordt opgeworpen of het initiatief 'hier wel over gaat'. Betreft het geen taak of belang die de lokale of provinciale politiek aan zich zou moeten trekken? Het eigenaarschap van een taak wordt als het ware opgeëist.

Het antwoord op de vraag waar het primaat ligt, is in principe de uitkomst van een maatschappelijk debat. Dat geldt zeker voor taken die niet bij wet of in medebewind, bij decentrale overheden zijn belegd. Provincie- en Gemeentewet kennen het principe van de 'open huishouding'²⁵, waardoor overheden vrij zijn in het tot hun taak rekenen van een opgave of belang, zo lang hogere regelgeving niet anders bepaalt. Aldus bepaalt de provinciale/lokale democratie zelf waar zij over gaat.

Deze autonomie biedt alle ruimte om met maatschappelijke initiatieven samen te werken, activiteiten over te dragen of de uitvoering van beleid buiten institutionele kaders te beleggen, maar daaruit volgt niet als vanzelf waar het primaat ligt. Het primaat ligt daar waar de samenleving van oordeel is dat het beste wordt voorzien in wensen en noden. De rol die overheden krijgen toebedeeld danwel voor zichzelf opeisen, varieert steeds.^{26 27} Het debat over wie het primaat heeft rond een publiek belang vindt dan ook niet alleen plaats in raads- of Statenzaal maar juist ook daarbuiten met (groepen van) burgers die een maatschappelijke opgave tot onderwerp van hun activiteit maakten.

Dit mechanisme wordt doorbroken wanneer het een financiële betrokkenheid van de overheid betreft. Het verdelen van publiek geld is voorbehouden aan de hoogste organen binnen de democratie, waardoor het primaat van de bekostiging bij raden en Staten ligt. Vanuit het streven om de participatie van burgers te vergroten als het om publiek geld gaat, zijn er verschillende

²⁵ Artikel 124 Grondwet, artikel 105 Provinciewet, artikel 108 Gemeentewet

²⁶ Zie de overheidsparticipatietrap, Rob (2012)

²⁷ Van der Steen e.a. (2013)

vormen van medezeggenschap over publiek geld ontwikkeld. Budgetmonitoring (burgers praten mee aangaande aanwending budgetten), een burgerbegroting²⁸ of competitities tussen initiatieven, waarbij het winnende voorstel met publiek geld wordt gerealiseerd.²⁹ Dat zijn echter vormen van zeggenschap, die op zichzelf niet resulteren in overdracht van het financiële primaat van raden en Staten aan derden. Ze kunnen daarvoor niet in de plaats worden gesteld. Wel is mogelijk de nadere besluitvorming over de aanwending van budgetten aan (groepen van) burgers of initiatieven over te dragen, waarbij raden of Staten kaders meegeven.

2.6 Belemmering of passend arrangement?

Het is de vraag of het primaat van de raden en Staten inzake bekostiging een belemmering vormt voor initiatieven. Het verwijt over de niet op de initiatiefrijke burger of ondernemer ingestelde gemeente of provincie is immers alom aanwezig. Tegelijkertijd zien overheden belemmeringen in wet en budget voor een actieve respons op initiatieven.

In de voorbereiding van dit advies constateerde de Raad dat echter individuele wethouders en gedeputeerden een actieve rol spelen in het verbinden van beleid met initiatieven of het overdragen van taken. Ook zijn in vele collegeprogramma's die na de raadsverkiezingen van maart 2014 werden opgesteld, aparte paragrafen gewijd aan de ruimte voor maatschappelijk initiatief en zelfdoen.³⁰ Verder komt uit het onderzoek dat ten grondslag ligt aan dit advies naar voren dat overheden die initiatieven financieel ondersteunen, daar het bestaande instrumentarium voor gebruiken. Dit instrumentarium komt voort uit bestaande wet- en regelgeving en betreft subsidies, garantstellingen, leningen en fondsen, combinaties daarvan of variaties daarop (zie hoofdstuk 3). De mogelijkheden tot maatwerk die dit instrumentarium biedt, stelt overheden in staat om relaties aan te gaan met initiatieven.

De vormgeving van subsidies van de gemeente Delft maakt het mogelijk dat ook niet op prestatie gerichte activiteiten subsidie kunnen ontvangen:

Het gemeentelijke beleid wordt voor een deel via subsidieverstreking aan een grote diversiteit van organisaties in de stad uitgevoerd. Subsidies worden in verschillende vormen verleend:

1. Prestatiesubsidies: de prestatiesubsidie legt een relatie tussen de door de gemeente essentieel geachte activiteiten/resultaten die bijdragen aan het realiseren van de hoofddoelstelling en of beleidsdoelen van het beleid én de subsidie. Veelal wordt de prestatiesubsidie verleend aan professionele organisaties waar beroepskrachten worden ingezet. Met deze organisaties worden afspraken gemaakt over de te leveren producten, prestaties en kwaliteit (maatschappelijke effecten, output en activiteiten).

²⁸ Een burgerbegroting is een besluitvormend proces waarin burgers meedenken en onderhandelen over het verdelen van publiek geld. Zie ook Hofman (2011)

²⁹ Bijvoorbeeld www.stadsinitiatief.nl

³⁰ Vriesema, in NRC, 10 juli 2014

2. Waarderingsubsidies: de waarderingssubsidie beoogt de instemming en waardering van de gemeente uit te drukken voor bepaalde activiteiten waar geen, of in mindere mate, resultaatgerichte activiteiten worden geëist.
In plaats van een producten- en prestatieovereenkomst, wordt een budgetovereenkomst afgesloten. Hiermee wordt duidelijk gemaakt dat het bedrag (budget) voor het uitvoeren van de afgesproken activiteit het maximaal beschikbare subsidiebedrag is. Deze subsidievorm is bedoeld als bijdrage in de kosten die de subsidieaanvrager denkt te hebben.
3. Incidentele subsidies: deze kunnen worden toegekend voor evenementen en incidentele activiteiten, die bijdragen aan gemeentelijke doelen.³¹

2.7 Publiek belang betekent nog geen publieke bekostiging

De verdeling van publiek geld blijft een taak van het politieke bestuur. Na de afweging van vele belangen kan tot de conclusie worden gekomen dat het faciliteren van een initiatief geen goed idee is. Raden en Staten hebben een brede verantwoordelijkheid voor vele beleidsterreinen en kunnen tot de conclusie komen dat het algemeen belang niet gediend wordt met bekostiging. Daar kunnen allerlei redenen voor zijn: een initiatief vertegenwoordigt een te beperkt deelbelang, het na te streven belang wordt niet gezien als publiek belang, er zijn twijfels over de realisatie van de plannen, continuering van een taak in het publieke domein blijft geboden et cetera. Want waar gaat een bemoedigend financieel steuntje in de rug voor de stadsakker over in de financiële bevoordeling van een particulier deelbelang? Het oordeel daarover is een afweging die plaatsvindt in de politieke arena.

Een vergelijkbare situatie doet zich voor wanneer overheden, nu banken hoge eisen stellen aan kredietverlening, worden gezien als herkansingsplatform voor initiatieven met een - op termijn - bedrijfsmatig karakter. Marktfalen deed de initiatiefnemer omzien naar publiek geld omdat niet elk initiatief dat waarde toevoegt in staat is om zichzelf te bedruipen. Maar al deelt het politieke bestuur de overtuiging dat het gaat om een nastrevenswaardig doel, bekostiging is ook dan geen automatisme.

Zoals in hoofdstuk 3 wordt beschreven, zijn overheden actief in het mee zoeken naar financiering of dragen zij anderszins bij aan de verduurzaming van een initiatief opdat het zich ook op termijn weet te handhaven. Het verbinden van baathebber en betaler is een aspect van verduurzaming. Met deze aanpak wordt invulling gegeven aan een gedeelde verantwoordelijkheid, zonder dat dit resulteert in beslag op het publieke budget. Wie bepaalt, betaalt vaak, maar niet altijd. Het primaat van de raad waarborgt dat ook andere belangen worden meegewogen in de publieke ruimte dan die van het initiatiefrijke deel van de inwoners.

2.8 Verantwoording

Bij verantwoording gaat het over de vraag wie waarover aan wie verantwoording aflegt. In 2011 schreef de Raad dat vermaatschappelijk nieuwe eisen stelt aan overheden rond risico en

³¹ Gemeente Delft, *Jaarverslag 2013, boekwerk 1* (2014)

verantwoording.³² Met betrekking tot verantwoording van decentrale overheden schreef de Raad: “de lokale/regionale omgeving is de plek waar verantwoording moet worden afgelegd: dat geldt niet alleen voor decentrale overheden tegenover hun democratisch gekozen gremia, maar moet zich naar het oordeel van de Raad breder ontwikkelen. Zo acht de Raad het reëel dat een schoolbestuur of woningbouwcorporatie, nauw betrokken bij het realiseren van beleidsdoelen in ketens met overheden, zich daarover gezamenlijk verantwoordt met die overheden, zowel ten overstaan van het eigen bestuur als ten overstaan van betrokken gemeenteraden. Dit komt ook tegemoet aan de omstandigheid dat taken en verantwoordelijkheden slechts bij hoge uitzondering bij één overheid of organisatie uit het maatschappelijk middenveld kunnen worden belegd. De maatschappelijke complexiteit geeft in dat meerdere partijen alleen in samenwerking maatschappelijk effect sorteren. Wederzijds verantwoording afleggen is dan een logisch vervolg op samenwerking.”³³

Is deze meervoudige verantwoording al niet simpel, met betrekking tot de verantwoording over financiële participatie in maatschappelijke initiatieven ligt de verantwoording nog complexer. In eerste aanleg wijkt de verantwoording niet af van die over ander geld; de aanwending van publiek geld is een digitale aangelegenheid. Keuzes zijn expliciet en het politieke bestuur moet dan ook verantwoording afleggen over de hoogte en aanwending van publieke middelen en de daarmee gerealiseerde doelen.

Echter, de overwegingen inzake eigenaarschap en zeggenschap illustreren dat publiek geld in maatschappelijk initiatief zich lastig laat verantwoorden. Een initiatief is geen vrijblijvende versie van het geprofessionaliseerde maatschappelijk middenveld en dat werkt door in de verantwoording. Maatschappelijke initiatieven zijn in veel gevallen geen geïnstitutionaliseerde partijen met een rechtspersoonlijkheid, die ten overstaan van de raad jaarlijks verantwoording komen afleggen. Het ligt in de rede dat bij grote projecten waarbij een initiatief de uitvoering van beleid overnam, een dergelijke sessie met raad of Staten onderdeel is van de relatie tussen raad en straat. Maar dit is niet vanzelfsprekend. Raden en Staten geven kaders en controleren op hoofdlijnen. Daaruit volgt dat elk democratisch gremium niet alleen zelf bepaalt in hoeverre publieke bekostiging gewenst is, maar ook in welke mate het een oordeel toekomt over het reilen en zeilen binnen een initiatief. Ook al is dit met publiek geld bekostigd. De grote variatie aan bekostigingsvormen die voorhanden is en de flexibiliteit van het bestaande instrumentarium maakt dit mogelijk.

Dit betekent ten aanzien van de verantwoording dat het antwoord op de vraag wie waarover aan wie verantwoording aflegt, volgt uit de rolverdeling tussen overheid en initiatief. Geeft een gemeente een waarderingsubsidie dan is de verantwoording, ongeacht of het initiatief zich anders ontwikkelde dan ten tijde van het bekostigingsbesluit, anders dan wanneer geld werd overgedragen ten behoeve van een te leveren prestatie. In het eerste geval betreft de verantwoording het budget, in het tweede geval is ook aan de orde in welke mate de doelen zijn bereikt.

³² Rfv (2011), pag. 80

³³ Ibidem, pag. 71

Publiek geld impliceert publieke verantwoording. Een project dat niet afhankelijk is van overheidsfinanciering heeft zijn handen vrij om zonder randvoorwaarden zoals publieke verantwoording, aan de slag te gaan. In alle andere gevallen ontstaat met de toekenning van middelen een verantwoordingsrelatie, ongeacht de participatievorm of –zwaarte. Tussen de gemeenteraad die geld beschikbaar stelt en de wethouder belast met de feitelijke overdracht, tussen het initiatief en de gemeente. En tussen de bij het initiatief betrokken partijen en/of inwoners. Verantwoording vergt dan ook een bij de relatie passend arrangement waarin tegemoet wordt gekomen aan logica van bestuur en initiatief.

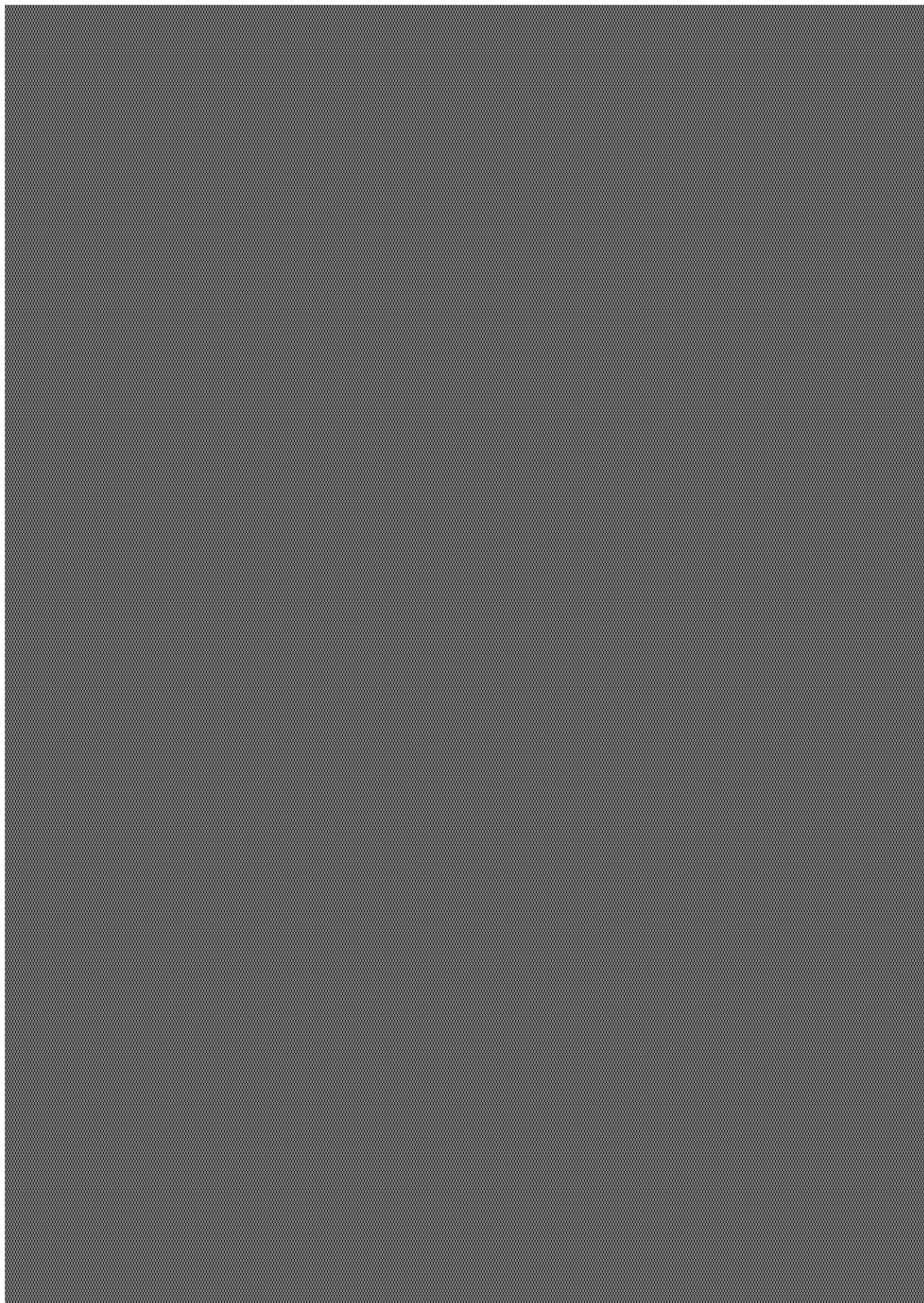
2.9 Conclusies

Het antwoord op de vraag wat het betekent voor overheden wanneer publiek geld zijn weg vindt naar maatschappelijke initiatieven is meervoudig.

Publiek geld verplicht. De aanwending van publiek geld ten behoeve van maatschappelijke initiatieven activeert de publieke verantwoordingslogica. Ook onbedoeld kan hiervan sturing uitgaan. Het is van belang dat initiatief en overheid een onderlinge afhankelijkheidsrelatie erkennen, maar geen eigenaarschap ten opzichte van elkaar claimen. Financieel bijdragen aan een initiatief resulteert niet in eigenaarschap van het initiatief. De mate waarin een overheid zich eigenaar beschouwt, wordt bepaald door de eigen rolopvatting. Niet door de wijze of hoogte van de bekostiging. Deze rolopvatting komt onder meer tot uitdrukking in communicatie en de gehanteerde bekostigingsvorm.

Ten aanzien van risico kan de brede aanspreekbaarheid van het bestuur belemmerend werken op de bereidheid om te participeren in maatschappelijke initiatieven. Dit is deels te ondervangen door een duidelijk belegd eigenaarschap, waar ook risico onderdeel van is. In essentie wijkt de risicoafweging rond publieke bekostiging niet af van andere risicoafwegingen; het gaat om de vraag of de waarde van het participeren in een maatschappelijk initiatief opweegt tegen de (financiële) risico's die daarmee samenhangen.

Het verdelen van publiek geld is voorbehouden aan de hoogste organen binnen de decentrale democratie, raden en Staten. Dit primaat van de raad waarborgt dat ook andere belangen worden meegewogen in de publieke ruimte dan die van het initiatiefrijke deel van de inwoners. Uit dit primaat volgt dat elk democratisch gremium niet alleen zelf bepaalt in hoeverre publieke bekostiging gewenst is, maar ook in welke mate het een oordeel toekomt over het reilen en zeilen binnen een initiatief. Ook al is dit met publiek geld bekostigd. Dit betekent dat het antwoord op de vraag wie waarover aan wie verantwoording aflegt, volgt uit de rolverdeling tussen overheid en initiatief.



Maatschappelijk initiatief publiek bekostigd

3.1 Inleiding

Maatschappelijke initiatieven hebben een eigen dynamiek en zijn uitkomst en oorzaak van veranderende verhoudingen in de samenleving. Overheden kunnen op verschillende manieren betrokken zijn bij maatschappelijke initiatieven. Betrokkenheid kan zich uiten in ondersteuning met kennis of advies, in het verbinden aan deskundigen of netwerken, het beschikbaar stellen van mensuren en materiaal, maar ook in het verstrekken van een financiële bijdrage. In welke mate en op welke wijze is afhankelijk van de keuzes van die betreffende overheid en het initiatief. In hoofdstuk 2 is beschreven hoe overheden zich tot maatschappelijke initiatieven kunnen verhouden en wat daarvan de betekenis is voor de overheid.

Om collectieve belangen te realiseren staan overheden verschillende instrumenten ter beschikking. Deze instrumenten bestaan onder andere uit formeel gezag, juridische bevoegdheden, kennis en organisatorische capaciteiten, maar ook uit financiële middelen.³⁴ Het financieel instrumentarium van overheden om maatschappelijke initiatieven te ondersteunen bestaat grotendeels uit subsidies, leningen, garantstellingen en fondsen en is de basis van verscheidene bekostigingsvormen die in dit hoofdstuk de revue passeren. Deze instrumenten zijn niet altijd heel scherp van elkaar te onderscheiden of zijn in juridische zin zelfs één.³⁵ Decentrale overheden mogen overigens uitsluitend leningen aangaan, middelen uitzetten en garanties verlenen voor de uitoefening van de publieke taak.

Subsidie: Een eenmalige of periodieke financiële bijdrage aan personen of instellingen, waaraan voorwaarden ten aanzien van de aanwending kunnen zijn verbonden.

Lening: Een geldoverdracht voor bepaalde tijd tegen een vergoeding.

Garantstelling: Een financiële verplichting van een overheid jegens een wederpartij die kan worden ingeroepen indien zich een vooraf bepaalde situatie voordoet.

Fonds: Een afgescheiden vermogen in beheer bij een derde voor het doen van uitgaven.

3.2 Theorie en empirie

Om een beeld te krijgen over theorievorming en empirisch onderzoek naar bekostiging van vermaatschappelijking is gezocht naar wetenschappelijke publicaties over dit thema. Daartoe zijn aan de hand van uiteenlopende zoektermen verschillende onderzoeks- en universiteitsdatabases

³⁴ Rfv (2011), pag. 62

³⁵ De Algemene wet bestuursrecht beschouwt garanties en geldleningen als subsidies. Dat betekent dat er een wettelijke grondslag vereist is voor financiële betrokkenheid.

doorzocht. Over de veranderende verhoudingen in de samenleving en de wijze waarop overheden maatschappelijke initiatieven ondersteunen is veel gepubliceerd.³⁶ Daarin komt het financiële aspect echter nauwelijks aan de orde, hooguit wordt geconstateerd dat financiële ondersteuning door overheden een bijdrage kan leveren aan het bevorderen van burgerinitiatieven. Daarbij is het gebruik van subsidieregelingen alomtegenwoordig.³⁷ Dieper wordt ingegaan op de wijze waarop overheden burgerinitiatief kunnen bevorderen, bijvoorbeeld door het faciliteren van initiatieven met kennis en ervaring. Ook het anders organiseren van samenwerking tussen overheden en initiatieven wordt beschreven.³⁸

De Raad constateert dat veel wordt gepubliceerd over de veranderende verhoudingen in de samenleving en de relatie tussen overheden en maatschappelijke initiatieven³⁹, maar de vormgeving van publieke bekostiging of de effecten ervan op maatschappelijke initiatieven is een nog niet breed ontwikkeld onderzoeksveld. Een verklaring daarvoor zoekt de Raad in de brede toepassingsmogelijkheden van het bestaande financiële instrumentarium van overheden; gelet op de grootschalige toepassing in de praktijk voldoet het aan de eisen die aan publieke bekostiging van initiatieven wordt gesteld. Een tweede verklaring is dat de praktijk zich deels nog in een experimenteelfase bevindt.

3.3 De praktijk

De Raad heeft geïnventariseerd hoe overheden maatschappelijke initiatieven bekostigen.

De geïnventariseerde bekostigingsvormen zijn getoetst bij een groot aantal maatschappelijke initiatieven in het land. Ook zijn de betrokken partijen, zoals overheden en maatschappelijke organisaties bevroegd. Zo is inzicht verkregen in de wijze waarop bekostigingsvormen worden gehanteerd.

Of en in welke mate overheden initiatieven bekostigen is steeds het resultaat van lokale of provinciale politieke besluitvorming. Het is maatwerk waarbij behoeften, feiten en omstandigheden de uitkomst van het discours bepalen.

De vormen zijn in paragraaf 5.6 beschreven, waarbij de volgende kenmerken aan bod komen:

1. eenmalig/structureel: wordt er eenmalig of op structurele basis geld ter beschikking gesteld;
2. geld/diensten: vindt bekostiging plaats in geld of gaat het om andere facilitering/ondersteuning/diensten;
3. schenking/wederprestatie: heeft de bekostiging de vorm van een schenking of een lening waarover rente (in de vorm van geld of een wederprestatie) wordt betaald;
4. directe/indirecte aansturing: is er directe of indirecte invloed door overheden op het orgaan dat de middelen verstrekt, wordt er beslissingsbevoegdheid overgedragen aan dat orgaan;

36 Zie voor een inventarisatie van literatuur: Voorberg e.a. (2013) en Van de Wijdeven e.a. (2013)

37 Bakker e.a. (2012), pag. 405

38 Janssen e.a., (2014)

39 Zie bijlage 2: Literatuur

5. zeggenschap/deelneming: houdt een overheid beschikkingsrecht over de financiering of is dit overgedragen, en zo ja, aan wie?;
6. enkelvoudig (bilaterale)/meervoudig (multilaterale) relatie: is er een 1-op-1 relatie tussen bekostigende overheid en begunstigde of zijn er meerdere partijen betrokken bij de constructie.

3.4 Bevindingen

Uit het onderzoek komt naar voren dat een breed assortiment aan bekostigingsvormen voorhanden is dat steeds het bestaand financieel instrumentarium als basis heeft. In de vorm komt de verhouding tussen initiatief en overheid tot uitdrukking. De betekenis van vermaatschappelijking voor het financieel instrumentarium van de overheid is dat nieuwe werkvormen en relaties tot ontwikkeling komen, dat zijn bekostigingsvormen die voorafgaan aan de inzet van het bestaande financieel instrumentarium. Het instrumentarium als zodanig verandert niet, wel de context waarbinnen het wordt ingezet. Dit heeft gevolgen voor aspecten als eigenaarschap en zeggenschap (hoofdstuk 2).

Zorgcoöperatie

Austerlitz Zorg⁴⁰ is opgericht met als doel dat ouderen zo lang en zo zelfstandig mogelijk in hun dorp kunnen blijven wonen met alle essentiële zorg- en welzijnsvoorzieningen in de buurt. De coöperatie organiseert steun, zorg en hulp. Die varieert van vervoer, maaltijdvoorziening, klussendienst, huishoudelijke hulp tot thuiszorg en indicatiestelling Wmo. Veel van deze activiteiten worden door vrijwilligers verricht. Leden van de coöperatie betalen contributie. Bij de oprichting van de coöperatie is samengewerkt met de gemeente Zeist die tevens een subsidie verstrekt. Ook is er samenwerking met de welzijnsorganisaties in de gemeente.

Energiecoöperatie

TexelEnergie⁴¹ heeft als doel het produceren en leveren van duurzame energie. De coöperatie investeert in projecten om zelf energie te winnen en energie te besparen. Inwoners kunnen lid worden door aandelen te kopen. Inkomsten komen uit de verkoop van energie. De doelen van de coöperatie passen bij de duurzaamheidsdoelstellingen van de gemeente Texel. De gemeente heeft ook geïnvesteerd in projecten van de coöperatie met geld uit een fonds van de provincie Noord-Holland. De coöperatie werkt samen met verschillende partners uit de private en publieke sector aan energieprojecten.

De bekostigingsvorm varieert steeds met de aard van de betrokkenheid van overheden. De keuze voor een bepaalde werkwijze is afhankelijk van wat een overheid met haar betrokkenheid beoogt. Dat kan variëren van het bevorderen van inspraak door burgers, het verkrijgen van ideeën uit de samenleving, het overdragen van een voorheen publieke taak tot het opstarten van initiatieven als eigenstandig doel.

⁴⁰ www.austerlitzzorgt.nl

⁴¹ www.texelenergie.nl

Bewonersbudgetten

In Hoogeveen⁴² is voor buurten een budget vrijgemaakt waar de bewoners zeggenschap over hebben. Het geld komt van de gemeente die de randvoorwaarden voor besteding stelt. Bewoners bepalen in samenspraak met betrokken partijen (woningbouwcoöperaties, welzijnsorganisatie, politie en gemeente) waar het budget aan wordt uitgegeven. Een stuurgroep en wijkteams (in beide hebben bewoners zitting) coördineren dat de besteding van de verschillende bewonersbudgetten op elkaar aansluit.

Budgetmonitoring

In Amsterdam-Oost⁴³ is de gemeentelijke begroting tot op buurtniveau uitgesplitst in producten en diensten. Bewoners krijgen daardoor inzicht waar het budget aan wordt besteed en zij kunnen aangeven waarvoor het zou moeten worden ingezet. De voorkeuren van bewoners worden door de gemeente gebruikt bij het opstellen van de begroting.

Tevens komt voor dat combinaties van initiatieven, overheden, maatschappelijke organisaties en/of bedrijven elkaar vinden in een gedeeld belang, dat zij vervolgens samen vormgeven. In dat proces wordt veelal verkend wat de verdienmogelijkheden van het initiatief zijn om daarmee de continuïteit te waarborgen.

Maatschappelijk aanbesteden

In Maassluis⁴⁴ zijn lokale overheidstaken aanbesteed aan een combinatie van partijen. Daarbij zijn maatschappelijke instellingen uitgenodigd om samen met bewoners en bedrijven met voorstellen te komen op de thema's veiligheid en participatie van kwetsbare groepen. De gemeente ondersteunt met (externe) expertise. Van de ingediende voorstellen is een aantal geselecteerd (waaronder langer zelfstandig wonen voor ouderen, opruimen en opknappen van een buurt) en uitgevoerd. De projecten worden met een subsidie door de gemeente ondersteund.

Natuurbeheer

De stichting Federatie Broekpolder⁴⁵ heeft als doel het verbeteren van de kwaliteit van de Broekpolder. De federatie beheert en organiseert activiteiten in het natuurgebied rondom een aantal inhoudelijke thema's. Een groot aantal vrijwilligers zet zich in voor de federatie. De gemeente Vlaardingen, de provincie Zuid-Holland en het ministerie van Economische Zaken dragen met subsidie financieel bij aan het beheer van het natuurgebied. Tevens is er ondersteuning van instellingen, verenigingen en bedrijven. Samen met de gemeente en de andere partijen is een Integraal Inrichtingsplan Broekpolder uitgewerkt. Het initiatief past in het streven van de provincie om bewoners en ondernemers meer te betrekken bij het beheer van groen.

42 www.hoogeveen.nl/smederijen

43 www.oost.amsterdam.nl/buurten-o/buurtenpaginas/buurtbegroting-2014 en www.mijnbuurtbegroting.nl

44 www.maassluis.nl/zorg-en-welzijn/de-betrokken-stad_44155

45 www.federatiebroekpolder.nl

De bekostigingsmatrix in paragraaf 3.6 presenteert voornamelijk vormen van geldoverdracht, maar dat is niet in alle gevallen aan de orde. Zo kan worden gedacht aan een tijdelijke herbestemming van grond ten behoeve van een stadsakker, het aanbieden van expertise of het beschikbaar stellen van onroerende of materiële goederen. Het betreft dan in alle gevallen op geld waardeerbare bijdragen. Maar de overheid kan evenzeer het delen en benutten van ideeën willen stimuleren of kennis en ervaring uit de samenleving willen verkrijgen voor het oplossen van maatschappelijke vraagstukken. Het betreft in deze gevallen het op een andere manier organiseren van betrokkenheid van burgers bij maatschappelijke opgaven.

Zwembad

De vereniging Vrienden Openluchtbad Zwolle⁴⁶ heeft tot doel de exploitatie van het Zwolse openluchtbad. De vereniging beheert het zwembad met de inzet van vrijwilligers. Inkomsten komen uit lidmaatschapsbijdragen. Lid worden betekent de verplichting tot het doen van vrijwilligerswerk. Het zwembad stond op de nominatie om te worden gesloopt. Met financiële steun van de gemeente en de provincie Overijssel is het zwembad gerenoveerd. Het openluchtbad wordt door de gemeente om niet aan de vereniging ter beschikking gesteld. Onderhoud wordt in samenwerking met de gemeente en voor rekening van de vereniging uitgevoerd.

Theater

Stichting De Nieuwe Regentes⁴⁷ exploiteert een Haags wijktheater. De stichting verhuurt, programmeert en organiseert culturele activiteiten samen met kunstenaars en bewoners uit de wijk. Veel vrijwilligers zetten zich in voor het theater. Inkomsten komen uit verhuur en recettes of het ruilen van diensten. Het gebouw wordt door de gemeente Den Haag om niet aan de stichting ter beschikking gesteld. Onderhoud wordt in samenwerking met de gemeente en voor rekening van de stichting uitgevoerd. Er wordt samengewerkt met verschillende wijkorganisaties en ondernemers.

Waar geldoverdracht aan de orde is, betreft dit subsidies, garantstellingen, leningen en fondsen. Een verklaring voor het gebruik van deze instrumenten is dat die maatschappelijk breed aanvaard zijn en voldoen aan de eisen van zowel bekostiger als ontvanger. Voor maatschappelijke initiatieven bieden ze de flexibiliteit om - binnen kaders - een invulling te geven aan de besteding van de toegekende financiële middelen, terwijl overheden alle ruimte hebben om te voldoen aan de voorwaarden voor goed bestuur.

Directe en indirecte bekostiging

Een overheid kan een initiatief direct bekostigen. Daarmee heeft ze de meest directe sturing op het initiatief, voor zover dat een beoogde en geaccepteerde rol is (hoofdstuk 2). De verantwoording over de besteding van die middelen is geregeld in een beschikking of overeenkomst.

⁴⁶ www.openluchtbad-zwolle.nl

⁴⁷ www.denieuweregentes.nl

Maatschappelijk initiatief kan door een overheid ook indirect worden bekostigd als met een intermediaire constructie wordt gewerkt zoals een fonds. Het beheer en de afweging over het verstrekken van financiële middelen is gedelegeerd aan een derde partij. Invloed op de besteding bestaat dan uit het meegeven van kaders of prestatieafspraken aan de verstrekken partij. De verantwoording over de verdeling en aanwending vindt plaats door de intermediaire partij, het fondsbestuur.

Revolverend fonds

Het Nationaal Restauratiefonds verstrekt hypotheek tegen lage rentetarieven voor het renoveren, onderhouden of herbestemmen van Rijksmonumenten. Het Restauratiefonds beheert ook regionale fondsen voor provinciale en gemeentelijke monumenten. De financiële middelen in de verschillende fondsen komen van het Rijk, provincies en gemeenten. Er wordt samengewerkt met andere fondsen en private partijen. Ook maatschappelijke initiatieven kunnen bij het Restauratiefonds terecht. Plannen worden getoetst op levensvatbaarheid.

Gemeenten en provincies zetten steeds vaker in op samenwerking met fondsen voor het verwezenlijken van maatschappelijke doelen.⁴⁸ Die fondsen kunnen zowel een publieke als een private herkomst hebben, of functies combineren. De expertise en ervaring van bestaande fondsen wordt gecombineerd met de kennis van de lokale gemeenschap en netwerken van gemeenten en provincies.

Enkelvoudige en meervoudige bekostiging

Het zijn niet alleen overheden die initiatieven (financieel) ondersteunen. Ook de zorg, het onderwijs, woningcoöperaties, de wetenschap, het bedrijfsleven of particuliere fondsen vervullen die rol.⁴⁹ Een initiatief kan daarmee uit meerdere financiële bronnen worden bekostigd. Het kan gaan om verschillende publieke of private bronnen, maar ook om de combinatie van publiek en privaat. Zo worden marktpartijen betrokken, waar dan ook (een deel) van het financiële risico wordt belegd. De financiële instrumenten en expertise van de private sector worden zo benut om een maatschappelijk doel te realiseren. Die combinatie stelt eisen aan de verantwoording, omdat de herleidbaarheid van de door de individuele partijen ingebrachte middelen beperkt is. Dat vraagt om transparantie over de verantwoordelijkheden van partijen.⁵⁰

⁴⁸ zie onder andere www.lokalefondsen.nl, www.cultuurfondsen.nl, www.restauratiefonds.nl

⁴⁹ zie onder andere: www.stichtingvoorschot.nl, www.federatiebroekpolder.nl, onderzoeksprogramma STIP van de NWO, Prins Bernhard Cultuurfonds, Fonds 1818

⁵⁰ Rfv (2011), pag. 69.

Social Impact Bond

In Rotterdam is de aanpak van jeugdwerkloosheid gefinancierd met private investeerders (ABN Amro en Start Foundation).⁵¹ Het project wordt uitgevoerd door het bedrijf Buzinezzclub dat jongeren begeleidt naar werk of opleiding. Als het project slaagt, betaalt de gemeente het geïnvesteerde bedrag terug aan de investeerders middels een subsidie.

Voor het aantrekken van private financiering is een verdienmodel nodig. Met een verdienmodel wordt inzichtelijk gemaakt hoe een initiatief inkomsten kan genereren om financiering terug te betalen. Hiermee wordt zichtbaar of een initiatief dan kan blijven bestaan zonder of met een lagere (structurele) bekostiging door een overheid. Daarmee ontstaat de mogelijkheid om, naast publieke bekostiging, ook financiering uit andere financiële bronnen te verwerven. Het mede bekostigen door een overheid kan voor private partijen de opstap zijn ook een financiële bijdrage te leveren.

3.5 Conclusies

Geconstateerd kan worden dat het bestaande financieel instrumentarium zich leent voor de publieke bekostiging van maatschappelijk initiatief en dat de vernieuwing plaatsvindt door het experimenteren met nieuwe samenwerkingsvormen en het ontwikkelen van verdienmodellen. In dat proces ontstaan methoden van aanpak voor het stimuleren en faciliteren van maatschappelijke initiatieven. Initiatieven worden niet alleen met publieke, maar ook met private middelen bekostigd. De combinaties van publiek en privaat bieden mogelijkheden om complexe vraagstukken met het beste van twee werelden aan te pakken, maar vereist tevens rolzuiverheid en verantwoording die is toegesneden op de logica van het publieke en het private domein.

3.6 Beschrijving van bekostigingsvormen

Voor het beschrijven van de bekostigingsvormen is de volgende indeling gehanteerd:

- **Vorm:** de naam van de vorm van bekostiging;
- **Beschrijving:** wat de vorm van bekostigen inhoudt in termen van eenmalige of structurele bekostiging in geld of diensten en als schenking of met een wederprestatie;
- **Doel:** wat wordt beoogd;
- **Middelen:** bron van de financiële middelen;
- **Besluitvorming:** beslissingsbevoegdheid over de middelen (wie betaalt, wie bepaalt?);
- **Verantwoording:** wie verantwoordt aan wie?;
- **Betrokkenen/netwerk:** partijen die betrokken zijn en het type relatie tussen de partijen;
- **Rechtsvorm;**
- **Opmerkingen:** aanvullingen en extra wetenswaardigheden in de context van vermaatschappelijking;
- **Voorbeelden.**

⁵¹ sibrotterdam.nl

Vorm	Revolverend fonds
Beschrijving	Verstrekt financiering (leningen, garanties, participaties) aan derden. De financiering wordt afgelost inclusief (een lage) rente. De middelen die in het fonds terugvloeien worden opnieuw ingezet. Om het vermogen van het fonds in stand te houden, wordt geïnvesteerd in projecten waar een terugverdienmogelijkheid bestaat. De investeringen die worden gefinancierd hebben veelal een lange terugverdientijd.
Doel	Fondsen die werken vanuit een maatschappelijke doelstelling worden ingezet daar waar de markt een ontwikkeling niet snel genoeg oppakt of bij projecten die banken of andere marktpartijen financieel te risicovol vinden om in te investeren. Gestreefd wordt naar een combinatie van maatschappelijk en financieel rendement.
Middelen	Het vermogen kan worden verkregen uit bijdragen van de overheid, private partijen, maar ook een combinatie van publieke en private stortingen is mogelijk. Inbreng van materiële middelen (grond, gebouwen) komt ook voor.
Besluitvorming	Het beheer en daarmee de besteding van middelen ligt bij een externe fondsmanager. De fondsmanager heeft beslissingsbevoegdheid over de te nemen investeringen op basis van een investeringsstrategie. Deze wordt bepaald door de fondsparticipanten (bij de oprichting van het fonds), eventueel samen met de fondsmanager. Door het instellen van een adviescommissie kunnen fondsparticipanten hun invloed op het investeringsbeleid vergroten.
Verantwoording	De fondsmanager legt over de investering van middelen uit het fonds verantwoording af aan de fondsparticipanten.
Betrokkenen	Initiatiefnemers die financiering ontvangen.
Rechtsvorm	Verschillende rechtsvormen zijn mogelijk bij revolverende fondsen (naamloze vennootschap, besloten vennootschap, commanditaire vennootschap, stichting, uitvoeringsorganisatie).
Opmerkingen	Het is mogelijk dat private partijen storten in een fonds. Private financiering op fondsniveau is complex omdat financiers daarmee geen directe invloed hebben op investeringsbeslissingen. Investeren op project niveau is over het algemeen gemakkelijker te verwezenlijken. Revolverende fondsen kunnen worden ingezet om gelden tegen zachte aan initiatieven met een maatschappelijk doel te kunnen verlenen. Het is ook een manier om gelden flexibel in te zetten voor specifieke doelen zonder dat daar langdurige besluitvormingsprocedures voor moeten worden gevolgd.
Voorbeelden	www.startfoundation.nl www.restauratiefonds.nl

Vorm	Social Impact Investment (prestatiebekostiging)
Beschrijving	Een financiële constructie waarbij (sociaal gemotiveerde) private partijen investeren in de (preventieve) aanpak van een maatschappelijk vraagstuk. Bij het behalen van de maatschappelijke doelstelling betaalt de overheid hen terug met (een deel van) het geld dat zij hierdoor bespaart, inclusief een eventueel rendement. Overheden hoeven alleen uit te betalen indien het project zijn doelstellingen heeft behaald.
Doel	De aanpak van maatschappelijke problemen.
Middelen	De initiële financiering bestaat uit private middelen. Prestatievergoedingen worden betaald uit publieke gelden. Afhankelijk van de resultaten kan uiteindelijk de gehele investering inclusief een eventuele opslag met publieke middelen worden gefinancierd.
Besluitvorming	De uitvoering van het project ligt bij de private partijen, zij nemen gezamenlijk de beslissingen over investeringen en de besteding ervan. Overheden hebben inspraak bij het opstellen van de prestatiecontracten en –indicatoren. De indicatoren worden door een onafhankelijke derde gemonitord.
Verantwoording	De uitvoerende partijen leggen, met input van de onafhankelijke derde die de prestaties monitort, verantwoording af.
Betrokkenen	Betrokken partijen zijn een sociale onderneming (een onderneming die werkt aan het maatschappelijk vraagstuk), een investeerder (bank, fonds, e.d.) en een overheid. Daarnaast een partij die de beoogde effecten kwantificeert en een partij die de prestaties volgt.
Rechtsvorm	De intermediaire partij die de betrokken partijen verbindt en de financiering uitgeeft heeft een stichtingsvorm.
Opmerkingen	Deze vorm heeft de kenmerken van een publiek-private samenwerking op no-cure no-pay basis. Er wordt betaald / uitgekeerd als een effect is gerealiseerd. Het bevordert dat op outcome wordt gestuurd. Aandachtspunt is wel hoe de maatschappelijke waarde wordt berekend en de factoren die daarin worden meegenomen. Deze vorm is toe te passen op verschillende (sociale) domeinen. In Rotterdam is het gericht op jeugdwerkloosheid. Afhankelijk van het domein waar de vorm wordt toegepast, zijn andere termen die worden gehanteerd, social impact bond (SIB), health impact bond (HIB), innovation impact bond (IIB), development impact bond (DIP). De vorm leent zich voor het aantrekken van private gelden bij het oplossen van maatschappelijke vraagstukken op basis van resultaatsafspraken.
Voorbeelden	sibrotterdam.nl

Vorm	Bewonersbudget (of wijkbudget)
Beschrijving	(Delen van) budgetten uit de gemeentelijke begroting gereserveerd voor een wijk en waarover bewoners kunnen beschikken binnen door de gemeente aangegeven kaders. Bewoners hebben zeggenschap door het indienen van ideeën als collectief. De gemeente coördineert op samenhang van het geheel van initiatieven die worden ingediend.
Doel	Inwoners zelf laten beslissen over de bestemming van het budget in een wijk.
Middelen	Middelen komen uit de gemeentelijke begroting eventueel aangevuld met middelen van semipublieke instellingen (bijvoorbeeld een woningbouwcoöperatie).
Besluitvorming	Het bestemmen van financiële middelen als bewonersbudget wordt door de betrokken overheid vastgesteld.
Verantwoording	De gemeente legt verantwoording af over de besteding van het budget aan de raad. Bewoners leggen verantwoording af aan de gemeente.
Betrokkenen	De gemeente werkt samen met (groepen van) burgers en maatschappelijke partijen bij het bestemmen van publieke gelden.
Rechtsvorm	Burgers verenigen zich veelal in een vereniging of stichting. Dat kan een bewonersbedrijf zijn dat gericht is op het ontwikkelen van een wijk of buurt.
Opmerkingen	Is een vorm om maatschappelijk initiatief op gang te brengen en de behoeften in de samenleving boven tafel te krijgen. Het budgetbestedingsrecht wordt op deze wijze overgedragen aan burgers (beschikkingsmacht van budget gaat naar burgers of stakeholders). Representativiteit is een belangrijk aandachtspunt bij deze vorm van burgerparticipatie. Bewonersbudgetten zijn een vorm van een burgerbegroting waarbij burgers participeren en zeggenschap hebben bij het opstellen van (een deel van) de gemeentebegroting. Naast bewonersbudgetten kan dat ook middels het inventariseren van ideeën en suggesties door de gemeente voor het invullen van gemeentelijke begrotingsposten of bezuinigingen.
Voorbeelden	www.hoogeveen.nl/smederijen gemeente.emmen.nl/wonen-en-leven/leefomgeving/erkende-overlegpartners.html

Vorm	Coöperatiemodel
Beschrijving	De coöperatie is een ondernemingsvorm waarin de aangesloten leden een gemeenschappelijk voordeel nastreven. Het behalen van financieel rendement is niet het primaire doel. Bij coöperaties met een maatschappelijke of publieke taak wordt gestreefd naar een combinatie van maatschappelijk en financieel rendement.
Doel	Het behalen van voordeel voor de aangesloten leden. Dat kan zijn een goede prijs, een dienstverlening, gunstige condities, e.d.
Middelen	De leden zorgen voor de financiering van de coöperatie. Dat kunnen zowel publieke als private middelen zijn. Inbreng van materiële goederen komt ook voor, evenals immateriële (kennis, ervaring, arbeid). Financiering kan ook verkregen worden door het uitgeven van lidmaatschapsrechten, ledenaandelen, certificaten of participatiebewijs.
Besluitvorming	De leden hebben verregaande zeggenschap in het beleid en de besteding van middelen van de coöperatie.
Verantwoording	Het (dagelijks) bestuur - benoemd door de leden uit de leden - legt verantwoording af aan de leden over het gevoerde beleid en de besteding van middelen.
Betrokkenen	In een coöperatie werken publieke, private of een combinatie van beide partijen in besloten vorm samen.
Rechtsvorm	De coöperatie is een onderneming in verenigingsvorm.
Opmerkingen	Inwoners kunnen zich organiseren in coöperaties als partij voor het uitvoeren van publieke taken die worden betaald uit de reguliere overheidsbudgetten. Hun meerwaarde is veelal dat zij het efficiënter en goedkoper kunnen en beter zijn afgestemd op de behoefte van de burger. Goedkoper omdat er veel met vrijwilligers wordt gewerkt. Overheden kunnen deelnemen in een coöperatie met private partijen als daarmee een maatschappelijk belang is gediend. Overheden kunnen uitvoeringstaken beleggen in een coöperatie om zodoende gemeenschappelijke voordelen te behalen.
Voorbeelden	www.zorghelenvaen.nl www.echtvoor.nl www.gebiedscooperatiewesterkwartier.nl www.cooperatiewehelpen.nl www.wigo4it.nl

Vorm	Fiscale constructie
Beschrijving:	Regelingen waarbij overheden financiële voordelen verlenen (aan initiatieven met een maatschappelijk doel). Bijvoorbeeld verminderde belastingen (extra aftrekposten), vrijstelling van OZB of leges voor vergunningen.
Doel	Fiscale constructies met een maatschappelijk doel beogen maatschappelijke initiatieven of sociaal ondernemers, veelal in de opstart, te ondersteunen door hun lasten te beperken en daarmee hun overlevingskansen te vergroten.
Middelen	Fiscale constructies zijn een vorm van indirecte financiering met publieke middelen middels het verlagen van lasten (belastinguitgaven).
Besluitvorming	Een regeling wordt door de betreffende overheid vastgesteld. De betrokken bestuurlijke organen hebben invloed op de vormgeving van een regeling.
Verantwoording	Het politiek-bestuurlijk orgaan legt verantwoording af over de uitwerking van een regeling aan het volksvertegenwoordigend orgaan.
Betrokkenen	Bij het vormgeven van een regeling zijn de onderscheiden bestuurlijke organen betrokken.
Rechtsvorm	Verschillende rechtsvormen van initiatieven zijn mogelijk.
Opmerkingen	Onder deze noemer valt ook het (deels) kwijtschelden van (voordelige) leningen verschaft door overheden bij het behalen van de doelstelling van het initiatief. De fiscale wetgeving kent 'Sociaal belang behartigende instellingen' die belastingvoordeel genieten.
Voorbeelden	www.rijksoverheid.nl/onderwerpen/duurzame-economie/green-deal

Vorm	Budgetmonitoring
Beschrijving	Methode waarbij door volledige transparantie van financiële data (groepen van) inwoners, gemeenschappen en andere organisaties zicht krijgen op begrotingsprocessen en de besteding van middelen door de overheid.
Doel	Inwoners gaan zelf prioriteiten stellen en alternatieven ontwikkelen voor de aanwending van overheidsbudgetten.
Middelen	Het gaat om beschikbare publieke middelen waarin volledig inzicht wordt gegeven (wijkbegroting, buurtbudgetten, etc.).
Besluitvorming	De beslissing over de besteding van middelen blijft bij het stadsdeel – of gemeenteraad – maar wordt nu meer in overleg met bewoners gedaan.
Verantwoording	Gemeenten leggen verantwoording af aan de raad, maar ook aan burgers over de besteding van buurtbudgetten. Burgers krijgen daardoor meer inzicht in de begrotingsprocessen en kosten van publieke dienstverlening.
Betrokkenen	(Groepen van) burgers en de gemeente werken samen bij het bestemmen van publieke gelden.
Rechtsvorm	Bewoners organiseren zich vaak in een vereniging, stichting of wijkonderneming.
Opmerkingen	Budgetmonitoring kan worden toegepast bij sociale participatie, beleidsbepaling en in het controleren van besteding van de vastgestelde begrotingen van overheden. Budgetmonitoring lijkt het best te passen bij actieve buurtorganisaties en communities die grip willen krijgen op de besteding van beschikbare middelen in hun buurten en wijken. Budgetmonitoring kan een impuls geven aan maatschappelijk aanbesteden. Het brengt een dialoog op gang tussen burgers onderling en tussen organisaties en overheid over prioriteiten, behoeftes en aanpak van problemen. Representativiteit is een belangrijk aandachtspunt bij deze vorm van burgerparticipatie.
Voorbeelden	http://www.oost.amsterdam.nl/buurten-o/buurtenpaginas/buurtbegroting-2014 www.budgetmonitoring.nl

Vorm	Maatschappelijk aanbesteden
Beschrijving	Het aanbesteden van (lokale) overheidstaken aan een (combinatie van) (een collectief van) burgers, (sociaal) ondernemers en/of maatschappelijke organisaties. Het initiatief tot aanbesteden kan bij de overheid liggen of bij (de combinatie van) derde partijen.
Doel	Het betrekken van burgers en maatschappelijke partijen bij beleid en uitvoering. Het eigenaarschap voor het aanpakken van een maatschappelijk vraagstuk komt bij de samenleving te liggen.
Middelen	Financiering van de aanbestede taken komt uit het reguliere budget van een overheid. Ook inbreng van materiële middelen of diensten is mogelijk.
Besluitvorming	De samenleving heeft een grote inbreng in welke maatschappelijke opgave wordt opgepakt. Door samenwerking tussen alle belanghebbenden wordt gekomen tot een gezamenlijk gedragen oplossing. Kaders en voorwaarden (proces, financieel, juridisch) worden vooraf door de (lokale) overheid opgesteld. Per traject kan het verschillen in hoeverre overheden betrokken blijven. Er worden gezamenlijk afspraken gemaakt over het overdragen van taken.
Verantwoording	De invulling van de aanbestede taak wordt aan (de combinatie van) derde partijen overgelaten. Die leggen achteraf verantwoording af over de gerealiseerde resultaten. Lokale overheden kunnen de rol van opdrachtgever hebben. Daarbij leggen de bewoners verantwoording af aan die overheden. Met het overdragen van taken wordt dus ook verantwoording overgedragen.
Betrokkenen	Maatschappelijke partijen (collectief van burgers), (sociaal) ondernemers en/of maatschappelijke organisaties kunnen (gezamenlijk) taken van de overheid overnemen. Er bestaat een multilaterale relatie met de lokale overheid.
Rechtsvorm	Bewoners organiseren zich in een vereniging, stichting of wijkonderneming (qua rechtsvorm een zelfstandig bedrijf).
Opmerkingen	Maatschappelijke vraagstukken vragen een integrale oplossing waarbij meerdere partijen zijn betrokken. Door die partijen bij elkaar te brengen kan een gezamenlijk gedragen resultaat worden gerealiseerd. Maatschappelijk aanbesteden kan dat proces in gang zetten. Door het loslaten van bepaalde overheidstaken kan maatschappelijk aanbesteden een tool zijn om het ontstaan van burgerinitiatieven te stimuleren. Het kan zijn dat (een combinatie van) derde partijen efficiënter en/of effectiever kunnen werken en daardoor tegen lagere dan de oorspronkelijke kosten opereren. Het sluiten van een maatschappelijke voorziening kan een reden zijn voor inwoners om een taak van een overheid over te nemen.
Voorbeelden	www.maassluis.nl/zorg-en-welzijn/de-betrokken-stad_44155 www.maatschappelijk.aanbesteden.nl

Vorm	Collectief Particulier Opdrachtgeverschap (CPO)
Beschrijving	Een groep inwoners die zich organiseert in een rechtspersoon zonder winstoogmerk om samen een woonproject te realiseren. Ze treden gezamenlijk op als opdrachtgever / projectontwikkelaar. Overheden hebben hierbij een faciliterende, informerende en stimulerende rol maar kan ook een oproep doen aan initiatiefrijke bewoners.
Doel	Het (in het geval van woningbouw) bouwen van een huis naar eigen woonwens of ideologie op het gebied van milieu, architectuur, samenleven, zorg en dat tegen kostprijs. Kwalitatief betere huisvesting tegen lagere prijzen.
Middelen	CPO-projecten worden met private middelen gefinancierd. Overheden kunnen echter ook bijdragen met een startbudget.
Besluitvorming	De initiatiefnemers hebben zelf beslissingsbevoegdheid over de financiële middelen. Woningen moeten wel in het woonbeleid van gemeenten passen. Voor de begeleiding kan er met een externe procesbegeleider worden gewerkt.
Verantwoording	Bewoners realiseren in samenspraak met elkaar de woningen en leggen verantwoording af aan elkaar. Over een eventuele subsidie wordt verantwoording afgelegd aan de verstreckende overheid.
Betrokkenen	Zowel particuliere als publieke partijen zijn betrokken. Soms een rechtstreekse relatie tussen overheden en burgers, soms is er een externe procesbegeleider bij betrokken.
Rechtsvorm	Een CPO krijgt vorm in een rechtspersoon zonder winstoogmerk, een vereniging of stichting. Een coöperatie is ook mogelijk. Als de woningen zijn opgeleverd, gaat de vereniging of stichting als Vereniging van Eigenaren (VvE) fungeren.
Opmerkingen	Deze vorm wordt toegepast in de woningbouw, voor zowel koop- als huurwoningen. Het leent zich voor het stimuleren van initiatieven op het vlak van buurtontwikkeling en het realiseren van (coöperatieve) woonvormen waarin wonen en zorg worden gecombineerd.
Voorbeelden	www.kersentuin.nl www.stichtingvoorschot.nl www.bouwenineigenbeheer.nl www.co-op-adam.nl

Vorm	Collectieve inkoop
Beschrijving	Gezamenlijke inkoop middels een collectief om te kunnen profiteren van schaalvoordelen bij grootschalige investeringen. Particulieren, bedrijven of overheden kunnen deelnemen aan / lid zijn van een collectief.
Doel	Het realiseren van een prijsvoordeel bij grootschalige investeringen door het bundelen van inkoopkracht.
Middelen	Afhankelijk van de deelnemers in het collectief worden investeringen gefinancierd met private of publieke gelden. Overheden kunnen bij inkoopacties met private middelen een startbijdrage verstrekken voor het tegemoet komen in bepaalde kosten.
Besluitvorming	De beslissingsbevoegdheid over de financiële middelen ligt bij het collectief.
Verantwoording	Deelnemers kopen in samenspraak in en leggen verantwoording af aan elkaar. Over een eventuele subsidie wordt verantwoording afgelegd aan de verstreckende overheid.
Betrokkenen	Particulieren en/of bedrijven werken samen om zo de beste prijs / kwaliteit verhouding te krijgen voor de inkoop.
Rechtsvorm	Meest gebruikte vorm in het private domein is de coöperatie. In het publieke domein wordt veelal gewerkt met een (regionaal) samenwerkingsverband.
Opmerkingen	Collectieve inkoop komt vooral voor op het domein van energiebesparing of -opwekking. Als veel burgers deelnemen aan een collectieve inkoop kan dat een signaal zijn dat er een groot aantoonbaar draagvlak is voor een specifiek maatschappelijk thema. Collectieve inkoop kan ook bijdragen aan het creëren van draagvlak voor een maatschappelijk thema.
Voorbeelden	www.zonopnederland.nl

Vorm	Microfinanciering
Beschrijving:	Het verstrekken van financiering tegen aantrekkelijke voorwaarden aan (startende) ondernemers die niet over voldoende middelen beschikken of te weinig zekerheden kunnen bieden voor een krediet bij een reguliere financiële instelling. Er moet wel sprake zijn van een verdienmodel / goed onderbouwd ondernemingsplan zodat er zicht is op het terugbetalen van de lening.
Doel	Het bieden van financiering aan ondernemers die onvoldoende toegang hebben tot bedrijfsfinanciering.
Middelen	De organisatie die microfinanciering verstrekt, verkrijgt middelen van reguliere financiële instellingen en particulieren. Ook de overheid kan middelen verstrekken.
Besluitvorming	De financier bepaalt de voorwaarden waaronder financiering wordt verstrekt en is beslissingsbevoegd over de aanwending.
Verantwoording	De financier formuleert een bestedingsbeleid en legt verantwoording af aan de partijen die middelen inbrengen.
Betrokkenen	Private en publieke partijen en particulieren kunnen investeren in de financier. De ondernemer heeft een directe relatie met de financier.
Rechtsvorm	Vaak een stichting zonder winstoogmerk.
Opmerkingen	Wordt vooral toegepast bij startende ondernemers en als financieringsmiddel voor ondernemers in ontwikkelingslanden. Vorm leent zich om maatschappelijk initiatief te helpen op te starten.
Voorbeelden	www.qredits.nl

Vorm	PPS (publieke private samenwerking)
Beschrijving	Een samenwerking tussen overheid en marktpartijen in projecten waar grote investeringen mee zijn gemoeid. Daarbij worden gezamenlijk taken en risico's zo goed mogelijk tussen overheid en marktpartijen verdeeld zodat optimaal gebruik wordt gemaakt van alle expertise. De kosten worden van tevoren vastgesteld en de opdrachtgever (de overheid) verplicht zich dit bedrag te betalen als de afgesproken prestaties worden geleverd.
Doel	Het realiseren van kwalitatief betere eindproducten voor minder geld. Middelen De investeringen om een project te financieren komen voort uit zowel publieke als private middelen. De opdrachtnemer wordt gedurende de looptijd van het contract op basis van prestaties betaald.
Besluitvorming	Gedurende de uitvoering van het project vindt besluitvorming plaats zoals in het contract is overeengekomen. De overheid houdt beslissingsbevoegdheid in het project.
Verantwoording	Het politiek-bestuurlijk orgaan legt verantwoording af over de uitvoering van het PPS-beleid aan het volksvertegenwoordigend orgaan. De overheid is opdrachtgever en blijft verantwoordelijk voor de bekostiging van het project. Bijvoorbeeld, in het geval van Rijks-PPS-projecten legt de minister van Financiën verantwoording af aan de Tweede Kamer over de wijze waarop het beleid wordt ingevuld.
Betrokkenen	Een samenwerking tussen publieke en vaak meerdere private partijen (verenigd in een consortium).
Rechtsvorm	Projecten worden door marktpartijen, veelal in een consortium, uitgevoerd.
Opmerkingen	Projecten moeten een bepaalde (investerings)omvang hebben en de werkzaamheden en risico's van de marktpartijen moeten voor hen acceptabel zijn voordat een project zich leent voor PPS. Deze vorm wordt vooralsnog vooral toegepast bij rijkshuisvesting, infrastructuur en gebiedsontwikkeling bij de Rijksoverheid. Deze vorm leent zich voor het realiseren en in stand houden van een maatschappelijk belang.
Voorbeelden	www.groengas.nl

Vorm	Crowdfunding
Beschrijving	Het inzamelen van geld via een groot publiek dat zich betrokken voelt bij het doel van een project. Per individu wordt een klein bedrag geïnvesteerd wat uiteindelijk zorgt voor genoeg kapitaal om het project te financieren. Investeerders doneren een bijdrage om niet of krijgen daar een rendement of een vorm van privilege of voordeel voor terug.
Doel	Het via een groot publiek verwerven van genoeg kapitaal om een project / initiatief te starten. Het doel van het project /initiatief varieert.
Middelen	Het vermogen dat via crowdfunding wordt opgehaald, komt van private en publieke partijen en particulieren. De rol van een overheid kan zijn om bij een bepaald grensbedrag mede te investeren vanwege het maatschappelijk belang dat het initiatief vervuld. Ook inbreng van materiële middelen (grond, gebouwen) is mogelijk.
Besluitvorming	Beslissingsbevoegdheid over het geld blijft bij de initiatiefnemer. De crowd kan in sommige gevallen als aandeelhouder worden gezien en krijgt dan ook een mate van zeggenschap bij de besluitvorming.
Verantwoording	De initiatiefnemer legt verantwoording af aan de investeerders over de besteding van de ingezamelde gelden. Een platform dat bemiddelt bij het verwerven van gelden valt onder de Wet financieel toezicht (Wft). De Autoriteit Financiële markten (AFM) en De Nederlandsche Bank (DNB) hebben bevoegdheden om dit te reguleren.
Betrokkenen	Publieke en private partijen en particulieren investeren in een project. Het inzamelen van financiering gaat veelal via een online platform. Inzamelen kan ook zonder tussenpersoon en bestaat er direct contact tussen investeerder en project.
Rechtsvorm	Verschillende rechtsvormen zijn mogelijk zowel bij platform als bij het initiatief.
Opmerkingen	Indien voor een initiatief voldoende geld wordt ingezameld, kan dat een signaal zijn dat rond dat thema draagvlak is dan wel een behoefte bestaat in de samenleving. In een aantal gevallen wordt het opgehaalde geld (deels) terugbetaald aan de crowd indien er niet voldoende geld is opgehaald om het project te financieren. Deze vorm is goed toe te passen op domeinen waarbij veel mensen zich betrokken voelen. Leent zich ook voor het creëren van draagvlak. Een verwant begrip is crowdsourcing: het inzamelen bij een groot publiek van ideeën, kennis en ervaring.
Voorbeelden	www.voorjebuurt.nl

Vorm	Particuliere leenkring
Beschrijving	Verstrekt leningen aan personen verbonden aan de kring en zijn (meestal) tijdelijk van aard. De deelnemers kennen elkaar uit een direct sociaal netwerk en hebben een sterke sociale band. Leenkringen kunnen ook georganiseerd zijn door (kleine) ondernemers in een specifieke branche.
Doel	Het bijeenbrengen van het benodigde vermogen dat nodig is om een initiatief op te starten.
Middelen	Het vermogen van een particuliere leenkring wordt bijeengebracht uit private middelen.
Besluitvorming	Beslissingsbevoegdheid over te verstrekken leningen ligt bij de deelnemers in de leenkring.
Verantwoording	In sommige gevallen moet de initiatiefnemer verantwoording afleggen voor de investeringen aan de financiers.
Betrokkenen	De financiers investeren rechtstreeks in het project zonder tussenkomst van derden.
Rechtsvorm	Initiatieven hebben zich vaak verenigd in een stichtingsvorm, vereniging of coöperatie.
Opmerkingen	De leningen zijn de kenmerken als een onderhandse lening vanwege het directe contact tussen financier en degene die het geld leent. Door de sterke persoonlijke banden in een leenkring worden ontvangers vaak ook geadviseerd, begeleid en/of ondersteund. Langer lopende leenkringen hebben veelal dezelfde kenmerken als een revolverend fonds, zodat de deelnemers er om de beurt een beroep op kunnen doen. In sommige gevallen krijgen de financiers ook zeggenschap in het initiatief / de onderneming. Deze vorm leent zich voor het stimuleren van maatschappelijke initiatieven. Overheden kunnen hierin een rol vervullen door vanaf een bepaald bedrag mede te financieren als een initiatief een maatschappelijk belang vervuld.
Voorbeelden	www.solidair.nl

Vorm	Complementair geldsysteem
Beschrijving	Een betaalmiddel om goederen of diensten te ruilen anders dan met een wettelijk betaalmiddel. Het ruilmiddel kan de vorm aannemen van directe dienstenruil of andere eenheden (tijd, waardebonnen, alternatieve munt, etc.). De systemen zijn complementair aan en niet een vervanging van het wettelijk betaalmiddel. De werking van een systeem is vaak op lokaal of regionaal niveau. Complementaire geldsystemen krijgen vorm middels een online platform of ruilkring.
Doel	Complementaire geldsystemen met een sociaal doel beogen voorzieningen op een specifiek thema (zorg, werk, onderwijs, e.d.) te realiseren of in stand te houden waarin anders niet wordt voorzien. De systemen gaan uit van wederkerigheid en dragen bij aan het versterken van de informele economie.
Middelen	Er wordt gebruik gemaakt van een alternatief ruilmiddel. Een alternatieve munt kan gedekt zijn door een wettelijk betaalmiddel. Het wettelijk betaalmiddel wordt dan omgewisseld voor de alternatieve munt.
Besluitvorming	Besluitvorming over het systeem ligt bij de deelnemers in het platform of ruilkring.
Verantwoording	Deelnemers leggen verantwoording af over het functioneren van het systeem aan elkaar en aan de eigen organisatie.
Betrokkenen	Deelnemers zijn particulieren en bedrijven en/of overheden.
Rechtsvorm	Deelnemers stellen een samenwerkingsovereenkomst op, soms beheerd door een vereniging, stichting of coöperatie.
Opmerkingen	Deze vorm leent zich als middel voor lokale overheden om maatschappelijke initiatieven te stimuleren en ondersteunen. Er bestaan ook complementaire geldsystemen met een commercieel doel om daarbij de lokale economie of een netwerk van ondernemers te ondersteunen. Soms wordt een complementair systeem uitgebreid met kredietfaciliteiten.
Voorbeelden	www.makkie.cc gelre.org www.niksvoorniks.nl

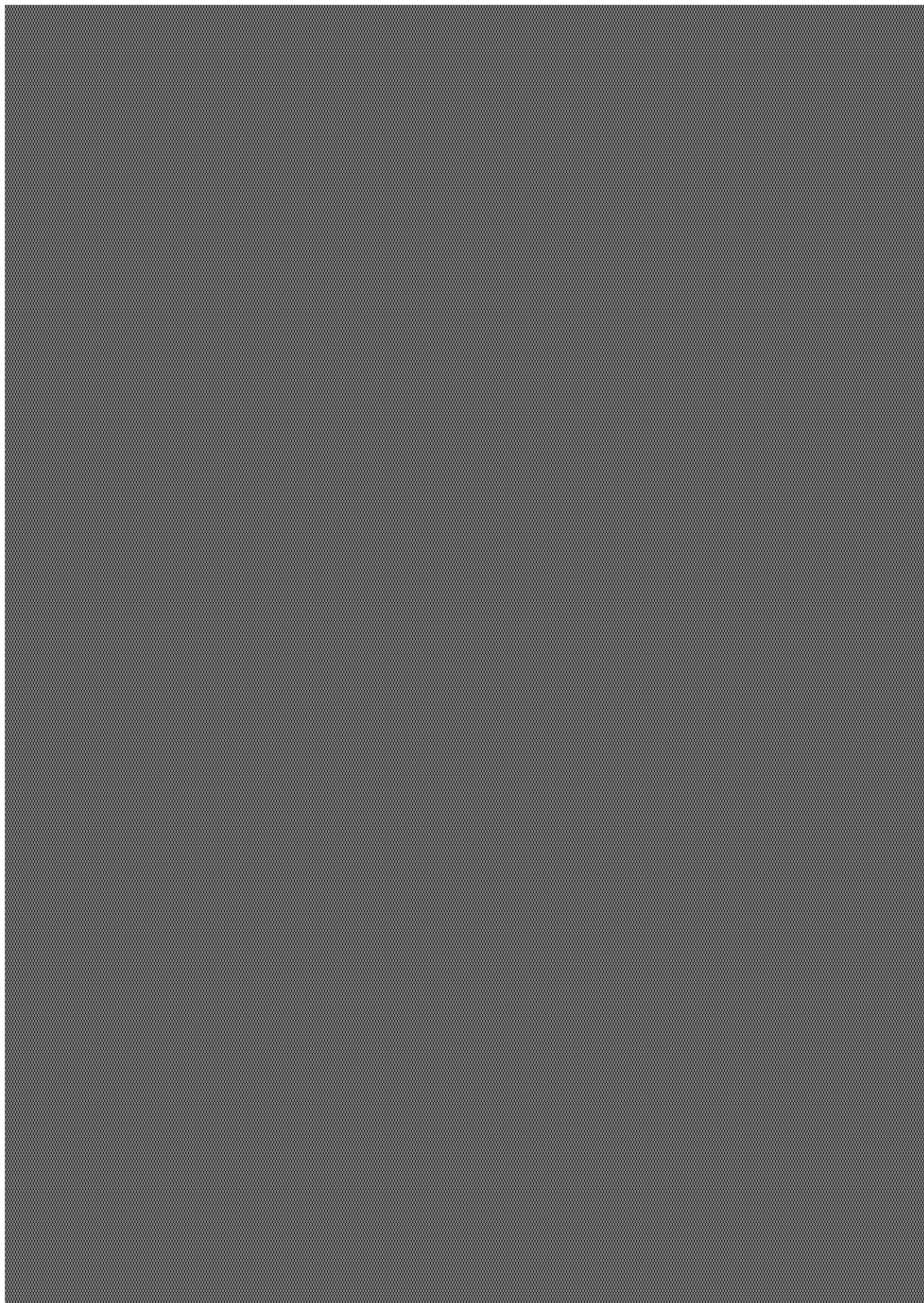
Vorm	Vermogensfonds
Beschrijving	Beheert en herinvesteert een vermogen. Dit vermogen wordt in stand gehouden, het rendement op het vermogen wordt besteed aan de doelstelling van het fonds. Het betreft een eenmalige schenking (zonder tegenprestatie) van geld aan projecten.
Doel	Vermogensfondsen ondersteunen maatschappelijke doelen. De steun is ten behoeve van het algemeen nut en kan naar individuen, projecten en organisaties gaan afhankelijk van de doelstelling en ambities van het fonds.
Middelen	Het vermogen komt van particulieren of bedrijven.
Besluitvorming	Het beheer van het fonds ligt bij een bestuur. Het bestuur heeft beslissingsbevoegdheid over de schenkingen die uit het fonds worden gedaan. Afhankelijk van de grootte en ambities van een fonds kan de dagelijkse bedrijfsuitvoering worden ondergebracht bij een bedrijfsbureau.
Verantwoording	Het bestuur van het fonds is verantwoordelijk voor het formuleren en uitzetten van het beleggings- en bestedingsbeleid.
Betrokkenen	Initiatiefnemers die een bijdrage ontvangen.
Rechtsvorm	De meeste vermogensfondsen hebben als rechtsvorm een stichting.
Opmerkingen	Vermogensfondsen richten zich op vele maatschappelijke terreinen zoals welzijn, cultuur, onderwijs, ontwikkelingswerk, e.d. Zij kunnen worden ingezet om initiatieven donaties te verstrekken of tegen zachte voorwaarden van (start) financiering te voorzien. Vermogensfondsen kunnen fondsenwerving inzetten om hun vermogen te vergroten. Overheden en fondsen kunnen samenwerken om gezamenlijk maatschappelijke initiatieven te bekostigen. Een voorbeeld zijn de samenwerkingsafspraken tussen Amsterdam en vermogensfondsen bij het aanpakken van maatschappelijke vraagstukken.
Voorbeelden	www.vsbfonds.nl www.fonds1818.nl www.cultuurfonds.nl

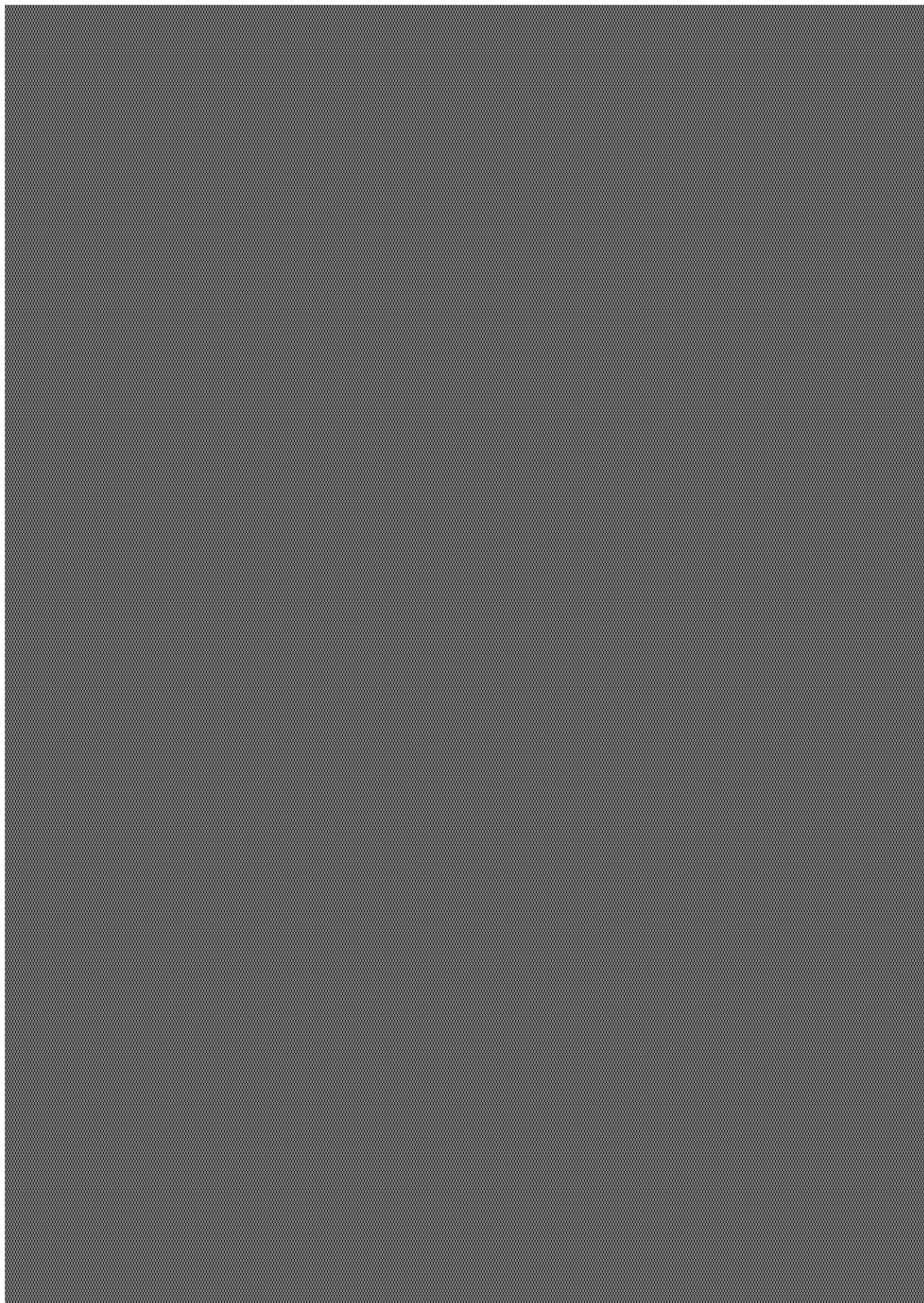
Vorm	Wervend fonds
Beschrijving	Een instelling die actief fondsen werft om een maatschappelijke doelstelling te kunnen realiseren. Wervende fondsen kunnen zowel op een eenmalige als een structurele basis financiering verstrekken.
Doel	Het ondersteunen van maatschappelijke doelen. De steun is ten behoeve van het algemeen nut en kan naar individuen, projecten en organisaties gaan afhankelijk van de doelstelling en ambities van het fonds.
Middelen	Het vermogen wordt verkregen van private partijen en particulieren. Inkomsten kunnen ook worden verkregen uit publieke middelen of van maatschappelijke organisaties. Inbreng van materiële middelen (goederen) komt ook voor.
Besluitvorming	De beslissingsbevoegdheid over de middelen liggen bij het bestuur van het fonds. Afhankelijk van de grootte van een fonds bij een bedrijfsbureau.
Verantwoording	Het bestuur van het fonds is verantwoordelijk voor het formuleren en uitzetten van het wervings- en bestedingsbeleid.
Betrokkenen	Partijen die financiering ontvangen.
Rechtsvorm Opmerkingen	De meeste wervende fondsen hebben als rechtsvorm een stichting. Voor het financieren van burgerinitiatieven is een variant van deze vorm de lokale gemeenschapsfondsen. Het zijn lokale fondsen die een beroep doen op de lokale gemeenschap om burgerinitiatieven te financieren en waaraan private, publieke partijen en/of particulieren doneren. Wervende fondsen kunnen ook gericht zijn op een thema (duurzaamheid, natuur, mensenrechten, e.d.).
Voorbeelden	www.lokalefondsen.nl www.oranjefonds.nl www.doen.nl

Vorm	Partnerschap
Beschrijving	Een partnerschap is gericht op netwerksamenwerking tussen verschillende partijen waarin competenties en eventueel middelen worden gedeeld om een gemeenschappelijk doel te bereiken of een specifieke taak te verrichten. Met een partnerschap worden kennis en ervaring uit verschillende werelden samengebracht om problemen op te lossen.
Doel	Het optimaal benutten van de kennis, ervaring, ingangen en middelen uit het netwerk.
Middelen	Bij een partnerschap worden kennis, ervaring en toegang tot partners ingebracht. Eventueel financiële (publiek als privaat) en/of materiële middelen (grond, gebouwen).
Besluitvorming	Beslissingsbevoegdheid over ingezette middelen blijft bij de inbrengende partij.
Verantwoording	Partijen leggen verantwoording af over de samenwerking en inzet van middelen aan elkaar en aan de eigen organisatie.
Betrokkenen	Verschiedende partijen zoals overheden, bedrijven, kennisinstellingen, maatschappelijke organisaties en/of initiatieven zijn in de partnerschap betrokken.
Rechtsvorm	De samenwerking krijgt vorm in een overeenkomst.
Opmerkingen	Overheden kunnen door participatie in een netwerk partnerschappen aangaan om kennis en ervaring te verbinden aan maatschappelijke initiatieven of om maatschappelijke vraagstukken aan te pakken. De overheid fungeert steeds meer als makelaar om partijen bij elkaar te brengen dan alleen als financier. Partnerschappen worden veel toegepast op het gebied van ontwikkelingssamenwerking (publiek-private partnerschappen).
Voorbeeld	Ontmoetingspunt OpMaat in Nijmegen www.beursvloer.com

Vorm	Crowdsourcing
Beschrijving	Het delen en benutten van ideeën, kennis en ervaring uit de samenleving voor het oplossen van problemen / (maatschappelijke) vraagstukken. Daarbij wordt gebruikt gemaakt van een grote groep niet vooraf gespecificeerde individuen (professionals, vrijwilligers, geïnteresseerden) voor advies, innovatie, beleidsvorming en onderzoek. Er kan een financiële of materiële beloning worden verstrekt voor de bijdrage.
Doel	Het verkrijgen van zoveel mogelijk input uit uiteenlopende gebieden voor oplossingen voor een probleem / vraagstuk.
Middelen	Het gaat bij crowdsourcing om het samenbrengen van ideeën, kennis en ervaring uit de samenleving.
Besluitvorming	De beslissingsbevoegdheid over het gebruiken van de verkregen input ligt bij de initiatiefnemer. In sommige gevallen kan de 'crowd' stemmen op het beste idee om zo indirecte inspraak te hebben.
Verantwoording	Initiatiefnemers koppelen terug wat er met de input is gedaan.
Betrokkenen	Het betreft een (informele) samenwerking tussen meerdere partijen waar er ruimte is om ideeën, kennis en ervaring uit te wisselen. Daarbij kan er gebruik worden gemaakt van een intern of online crowdsourcingplatform.
Rechtsvorm	Verschillende rechtsvormen zijn mogelijk zowel bij platform als bij het initiatief.
Opmerkingen	Deze vorm wordt vaak ingezet bij burgerparticipatie of het in co-creatie ontwikkelen van beleid op terreinen waarbij veel mensen zich betrokken voelen of een mening over hebben. Reden voor partijen om deel te nemen is vaak om zo een maatschappelijke bijdrage te kunnen leveren of invloed uit te oefenen op beleid. Crowdsourcing kan ook worden ingezet om een maatschappelijk initiatief op te zetten. Een verwant begrip is crowdfunding: het inzamelen van geld via een groot publiek.
Voorbeelden	www.platformparticipatie.nl www.zwolle.nl/doemee/ideeenmakelaar

Vorm	Bedrijven InvesteringsZone (BIZ)
Beschrijving	Een BIZ is gericht op het, middels een ondernemersfonds, investeren in de verbetering van de bedrijfsomgeving in een specifiek gebied. Het initiatief om te investeren in het specifieke gebied komt van de ondernemers. Zij formuleren een plan en stellen een begroting op. De investeringen dienen een publiek belang in de openbare ruimte en zijn aanvullend op die van de gemeente.
Doel	Het verbeteren van de kwaliteit van de bedrijfsomgeving in een specifiek gebied.
Middelen	Middelen komen van de ondernemers in het specifieke gebied en die via een heffing door de gemeente wordt geïnd. De opbrengst wordt uitgekeerd aan de vereniging of stichting die in de BIZ de activiteiten uitvoert. Een gemeente kan aanvullen met extra middelen.
Besluitvorming	De ondernemers bepalen in welke activiteiten wordt geïnvesteerd, de gemeenteraad toetst en stemt in.
Verantwoording	De vereniging of stichting legt verantwoording af over de besteding van middelen aan de ondernemers in de BIZ en aan de gemeente.
Betrokkenen	Ondernemers en gemeente zijn betrokken bij het instellen van een BIZ.
Rechtsvorm	Ondernemers in een BIZ organiseren zich in een vereniging of stichting.
Opmerkingen	Met een BIZ worden ondernemers actief betrokken bij de bedrijfsomgeving en worden investeringen collectief gefinancierd. Een variant op de BIZ waar nu mee wordt geëxperimenteerd, is de Wijk InvesteringsZone (WIZ) waarbij belanghebbende woningeigenaren en bewoners mede investeren in de directe leefomgeving om de woonkwaliteit te verbeteren. Het initiatief komt van de bewoners.





De betekenis van vermaatschappelijking voor het stelsel van financiële verhoudingen

4.1 Inleiding

In dit hoofdstuk staat de vraag centraal wat de betekenis is of zou moeten zijn van vermaatschappelijking voor het stelsel van de financiële verhoudingen zoals we dat nu kennen. Als de verhoudingen tussen overheid en maatschappij zich wijzigen, is dat dan ook van invloed op de financiële verhoudingen?

4.2 Redenen voor overheidsinterventie

Waarom interveniëren overheden, onder andere met geld, in wat zich in de samenleving voordoet? Deze vraag werd in de hoofdstukken 2 en 3 beantwoord vanuit politiek-bestuurlijk perspectief. Een benadering vanuit de economie verbreedt dit beeld.

Volgens de welvaartsstheorie zorgt de markt vanzelf voor een voldoende hoeveelheid goederen en diensten. Er moet dan wel voor alles een markt bestaan, en die markten moeten bovendien worden gekenmerkt door volledige mededinging. Aan die voorwaarden wordt lang niet altijd voldaan.

Een probleem treedt op bij publieke goederen. Die hebben twee kenmerken: ze zijn niet-exclusief en niet-rivaliserend. *Niet-exclusief* betekent dat niemand van het gebruik ervan kan worden uitgesloten. Ook kan men zichzelf er niet aan onttrekken als men dat zou willen. Voorbeelden daarvan zijn een dijk of een leger, die alle inwoners (ook pacifisten) tegen overstromingen of aanvallen beschermen. *Niet-rivaliserend* betekent dat het gebruik door de één niet ten koste gaat van het gebruik door de ander. Met andere woorden: de kosten van een extra gebruiker zijn nul. Dijken en legers zijn dan opnieuw voorbeelden: als er meer mensen komen wonen gaat dat niet ten koste van de bescherming van de bestaande inwoners.

Zonder overheidsingrijpen komen publieke goederen soms wel tot stand, maar niet in voldoende mate. Dat komt omdat mensen een prikkel hebben om niet mee te betalen. Ze kunnen immers toch niet van het gebruik worden uitgesloten. En zijn *free riders*. Daardoor is het moeilijk publieke goederen te bekostigen. De overheid heeft daar wel een instrument voor: belastingheffing. Publieke goederen worden daarom vaak door de overheid aangeboden, zij hebben bevoegdheid om een grotere beschikbaarheid te organiseren.

Zuivere publieke goederen zijn schaars, maar veel goederen en diensten hebben er wel kenmerken van. Zo kunnen voorzieningen bijvoorbeeld wel exclusief zijn (potentiële gebruikers kunnen buiten de deur worden gehouden), maar niet rivaliserend (extra gebruik leidt niet tot extra kosten). In dat

geval is het niet doelmatig om een prijs te vragen die het gebruik verkleint. Om uit de kosten te komen kan ook in dergelijke gevallen belastinggeld worden ingezet.

Een andere reden voor overheidsingrijpen is dat mensen in de ogen van het politieke bestuur niet altijd voldoende inzien wat goed voor ze is, zowel in individueel opzicht als voor de gehele samenleving. Zo zou er zonder verplichte pensioenregelingen onvoldoende geld opzij worden gelegd voor pensioenen. Om soortgelijke redenen worden sport, cultuur en onderwijs (deels) door de overheid bekostigd. Dit worden wel bemoeigoederen genoemd. De mate waarin overheden interveniëren en de aard van de publieke goederen is steeds afhankelijk van de dominante maatschappijvisie maar ook van de economische mogelijkheden van de politieke gemeenschap die erover beslist.

4.3 Taakverdeling

De overheid is er om publieke doelen te verwezenlijken, al dan niet in de gedaante van een publiek goed. Wat die doelen zijn is een politieke afweging, maar ook plaats en tijd gebonden. Binnen de gedecentraliseerde eenheidsstaat is er sprake van een verschil in taken en verantwoordelijkheden tussen overheden. De bestuurlijke verhoudingen bepalen hoe taken, verantwoordelijkheden en bevoegdheden zijn verdeeld over de onderscheiden territoriale en functionele bestuurslagen. Financiële verhoudingen gaan over de vraag hoe die verschillende taken worden bekostigd. Dit betreft de verticale verdeling van middelen. Bij de horizontale verhoudingen gaat het om de relatie tussen overheden en de maatschappelijke actoren die betrokken zijn bij het vervullen van een publiek taak. De financiële verhoudingen zijn een afspiegeling van de bestuurlijke verhoudingen; geld volgt (bestuurs)taak. Het doel van de financiële verhoudingen is het creëren van een zodanige middelenvoorziening ten behoeve van de onderscheiden overheden, dat taken, bevoegdheden en verantwoordelijkheden met elkaar in overeenstemming zijn.

Geld is een middel om maatschappelijke doelen te verwezenlijken. De overheid verkrijgt de middelen daartoe voornamelijk door het opleggen van belastingen aan burgers en bedrijven. Binnen de Nederlandse bestuurlijke verhoudingen is de rijksoverheid verantwoordelijk voor de heffing van het leeuwendeel van de belastinginkomsten. De rijksoverheid is ook verantwoordelijk voor de toedeling van taken en middelen (inclusief belastingmacht) aan decentrale overheden.

Voor de bekostiging van de decentraal uit te voeren taken deelt de rijksoverheid via verschillende bekostigingswijzen middelen toe aan de verantwoordelijke decentrale overheden. Voor de bekostiging van decentrale taken wordt traditioneel het eenvoudige onderscheid gemaakt in prijzen, belastingen, de algemene uitkering en specifieke uitkeringen. Dit onderscheid is een te simpele weergave van de werkelijkheid. In de afgelopen jaren hebben nieuwe financiële arrangementen hun intrede gedaan zoals de decentralisatie-uitkeringen en de verzameluitkeringen.⁵²

52 Rfv (2013)

Veranderende bestuurlijke en maatschappelijke context

De taakverdeling tussen de overheden ondergaat mede door de decentralisaties op het sociale domein (jeugdzorg, werk en inkomen, en zorg aan langdurig zieken en ouderen) drastische wijzigingen. De gemeente wordt als eerste overheid verantwoordelijk voor een groot deel van de zorg aan burgers. Door deze decentralisaties wordt beoogd meer samenhang te brengen in het sociaal domein. Gemeenten worden vanwege de nabijheid van het lokaal bestuur geacht effectiever en efficiënter maatwerk te kunnen leveren aan hun inwoners. Tegelijkertijd worden aanspraken van burgers op overheidszorg omgezet in voorzieningen waarbij het aan de betrokken overheid wordt overgelaten of en op welke wijze de lokale overheid aan de zorgvraag van de burger tegemoet kan komen. Het gaat om een verandering in benadering van hulpvragen (een paradigmashift), waarbij de overheid een stap terug doet en de eigen verantwoordelijkheid van de burgers voorop komt te staan. Dit vormt tevens de basis waarop en waaruit maatschappelijke initiatieven tot ontplooiing kunnen komen. De decentralisaties fungeren daarmee als voertuig voor de participatiesamenleving. Omdat de afweging dicht bij de burger plaatsvindt, is maatwerk mogelijk. De samenwerking van gemeenten met maatschappelijke organisaties die bekend zijn met de lokale omstandigheden moet daar mede aan bijdragen. Zo kan afwenteling naar andere bestuurslagen of andere maatschappelijke geledingen worden voorkomen.

Ook bij de provincies vindt een vergelijkbare beweging plaats waarbij na de recente decentralisatie van natuurtaken het beheer van natuurgebieden in meer of mindere mate wordt overgelaten aan maatschappelijk initiatief, al dan niet in combinatie met partijen uit het maatschappelijk middenveld.

Betrokkenheid van maatschappelijke actoren

Naast de vraag welke overheidslaag verantwoordelijk is voor welke taak, staat elke overheidslaag voor de vraag hoe de uitvoering van die taak wordt vormgegeven. De uitvoering van de taak kan de overheid in eigen hand houden of ze kan een beroep doen op marktpartijen en/of maatschappelijke instellingen/initiatieven. Er is zeker bij de laatste groep sprake van een wisselwerking waarbij er vanuit maatschappelijke instellingen/initiatieven naar de overheid wordt gekeken om maatschappelijke doeleinden mede te helpen verwezenlijken. Burgers nemen de verantwoordelijkheid voor het realiseren van publieke waarden in eigen hand omdat ze dat beter en/of goedkoper kunnen. Zij verzamelen zelf de benodigde middelen (geld, expertise). Deze tendens wordt versterkt doordat overheden door de financiële crisis hun budgetten zien slinken.

Voor zover er sprake is van een 'verdienmodel' gaat het vooral om het streven om met andere dan overheidsmiddelen voorzieningen te bekostigen. Het gaat vooral om het verschuiven van de verantwoordelijkheid voor de bekostiging. In sommige gevallen wordt dat ingegeven door bezuinigingsmotieven. Concrete voorbeelden zijn het beheren van een zwembad, het onderhouden van een groenvoorziening of het leveren van een welzijnsvoorziening. Een belangrijke overweging daarbij is het beperken van de financiële betrokkenheid (en het risico) van de decentrale overheid. Dat wil niet zeggen dat de financiële betrokkenheid voor de overheid in alle gevallen geheel verdwijnt. Vaak krijgt die op een andere wijze gestalte, bijvoorbeeld in de vorm van een startbijdrage of een garantie.

Kenmerk van een gedecentraliseerde eenheidsstaat is dat decentrale overheden beschikken over een eigen democratisch gekozen volksvertegenwoordiging. Decentrale overheden hebben daarnaast een open huishouding. Dat wil zeggen dat zij binnen de door de wet gestelde kaders, zelf de inhoud van hun taak vaststellen, hun prioriteiten bepalen en verantwoordelijk zijn voor dit beleid en de uitvoering ervan. Zij leggen daarover tegenover de eigen volksvertegenwoordiging verantwoording af. Bij autonome taken van provincies en gemeenten gaat het om taken die zij, gelet op de lokale en regionale maatschappelijke behoeften, zelf op zich hebben genomen.

Naast de decentrale autonomie zijn decentrale overheden belast met de uitvoering van medebewindstaken. Daarbij hebben ze een verschillende mate van beleidsvrijheid. Een belangrijke beperking van de beleidsvrijheid wordt ingegeven door de gedachte die vaak op nationaal niveau leeft, dat het wenselijk is dat overal een gelijk basisvoorzieningsniveau aanwezig moet zijn. Bij het overlaten aan maatschappelijke initiatieven hoort echter ook het accepteren van verschillen.

4.4 Bekostiging van publieke taken

Bij de afweging wie een publieke taak uitvoert en uit welke bron die taken bekostigd kunnen worden spelen verschillende overwegingen een rol. Voor wat betreft de verdeling van taken geldt het adagium; decentraal moet, tenzij het alleen centraal kan.⁵³ Decentralisatie van taken draagt bij aan een effectievere en efficiëntere afweging van kosten en baten, het stimuleert de innovatie van beleid, versterkt de betrokkenheid van burgers bij het beleid en draagt bij aan beleidsconcurrentie. Dat houdt in dat decentrale overheden ook de ruimte dienen te hebben om zelf de afweging te kunnen maken in hoeverre zij ruimte bieden voor of laten aan maatschappelijke initiatieven. In een netwerksamenleving waarin veel (maatschappelijke) partners een rol spelen, zijn het vooral gemeenten en provincies die samenwerkingsverbanden met deze partners aangaan, al dan niet uitmondend in financiële betrokkenheid. De afweging of een maatschappelijk initiatief een maatschappelijke meerwaarde vertegenwoordigt en of dit een financiële betrokkenheid van de decentrale overheid rechtvaardigt, is aan de decentrale overheid zelf. Bij deze afweging gaat het naast maatschappelijk nut onder andere ook om financiële risico's. De wijze waarop die financiële betrokkenheid gestalte krijgt kan verschillende vormen aannemen (hoofdstuk 3). De financiële verhouding dient daarop aan te sluiten door de overheid die het beste in staat is die afwegingen te maken daartoe ook de financiële mogelijkheden te bieden.

Decentrale overheden kunnen taken uit verschillende bekostigingsbronnen bekostigen zoals prijzen, tarieven, heffingen, eigen middelen, belastingen, de algemene uitkering en specifieke uitkeringen.⁵⁴ Volgens de gangbare economische theorie genieten prijzen en tarieven als bekostigingsinstrument de voorkeur. Omdat bij het prijsmechanisme burgers nut en offer zelf kunnen afwegen, verdienen prijzen vanuit het allocatiegezichtspunt de voorkeur. Beslissen, betalen en genieten liggen het dichtst bij elkaar als voorzieningen worden bekostigd via (toegangs)prijzen. Het betreft het zuivere

⁵³ RvS (2009)

⁵⁴ Rfv (2011), pag. 26

profijtbeginsel. Voor de bekostiging van maatschappelijke initiatieven zijn eigen bijdragen van deelnemers of afnemers dan ook de eerst aangewezen bekostigingsbron. Dat is immers ook de kern van een maatschappelijk initiatief. Toch is het voorstelbaar dat een politiek gewenst maatschappelijk initiatief niet van de grond komt zonder enige financiële betrokkenheid van de overheid. Indien er een beroep wordt gedaan op de inzet van publieke middelen dan zijn de algemene middelen (belastinginkomsten en de algemene uitkering) van decentrale overheden de aangewezen bekostigingsbron. In dat geval moeten bestuurders het nut van voorzieningen zelf rechtstreeks afwegen tegen de daarvoor op te offeren eigen middelen of andere aanwendingsmogelijkheden. Het uitgangspunt daarbij is dat een optimale afweging plaatsvindt van alle kosten tegen alle baten. De laatste euro die door de overheid wordt besteed moet evenveel nut opleveren als de laatste door de burger zelf bestede euro. Voor zowel de inzet van belastingmiddelen als de algemene uitkering geldt dat decentrale overheden slechts verantwoording schuldig zijn aan de eigen democratisch gekozen volksvertegenwoordiging. Deze enkelvoudige verantwoording geeft de maximale ruimte om in te spelen op maatschappelijke initiatieven.

Decentrale belastingen

Het onderscheid tussen belastinginkomsten en de algemene uitkering is in de begroting van de decentrale overheid fictief. Het verschil is dat bij decentrale belastingen de decentrale overheid zelf gelden heft voor het realiseren van publieke doelen. Bij de algemene uitkering verdeelt de rijksoverheid een deel van de centraal geïnde belastinginkomsten over de decentrale overheden. De vraag is vervolgens op welk overheidsniveau de afweging tussen het nut en het offer voor het maatschappelijke initiatief het beste kan worden gemaakt. Het ligt voor de hand aan te sluiten bij de reikwijdte van het te ondersteunen initiatief. Voor zover het gaat om lokale en regionale maatschappelijke initiatieven ligt het voor de hand ook daar de besluitvorming te beleggen. De afweging tussen het belastingoffer en het maatschappelijk nut vindt dan plaats door gemeenten en provincies. De band tussen beslissen, genieten en betalen is hierbij sterker dan bij bekostiging via uitkeringen van andere overheidslagen.

Provincies en gemeenten die er beter in slagen burgers en maatschappelijke organisaties te betrekken bij de uitvoering van taken in het sociale domein zullen de baten daarvan ook aan hun burgers moeten kunnen doorberekenen, bijvoorbeeld in de vorm van lagere lasten, een kwalitatief hoger voorzieningenniveau of zelfs beide. Dit is in lijn met de decentralisatiegedachte. Dit veronderstelt wel de aanwezigheid van financiële middelen waarvan de hoogte en besteding zelfstandig door het lokale bestuur kunnen worden vastgesteld. Gemeenten moeten de mogelijkheid hebben om het geld niet uit te geven, maar terug te geven aan de burger. De algemene uitkering uit het gemeentefonds kent die mogelijkheid niet, terwijl lokale belastingen dit wel mogelijk maken. Dit pleit voor een andere systematiek voor de bekostiging van decentrale taken vanuit decentraal geheven inkomsten: een groter lokaal belastinggebied waar het gemeenten betreft en een herkenbaarder belastinggebied voor provincies.

Verdeling algemene uitkering

Bij de verdeling van de algemene uitkering geldt als uitgangspunt dat iedere gemeente/provincie in staat moet zijn haar burgers bij een gelijke belastingdruk een gelijkwaardig pakket van lokale of

regionale voorzieningen aan te kunnen bieden.⁵⁵ De verdeling houdt daarom niet alleen rekening met verschillen in mogelijkheden om inkomsten te kunnen genereren (draagkrachtbeginsel) maar ook met de verschillen in kosten (kostenoriëntatie). De vraag dringt zich op in hoeverre bij de verdeling rekening moet worden gehouden met de verschillen in mogelijkheden om maatschappelijk kapitaal, bijvoorbeeld in de vorm van initiatieven, te kunnen aanwenden voor het vervullen van publieke taken. De gedachte om een aparte maatstaf Maatschappelijk Initiatief in het gemeentefonds te introduceren ter ondersteuning en facilitering van maatschappelijk initiatief, is echter innerlijk tegenstrijdig. Nog afgezien van de vraag of maatschappelijk initiatief objectief meetbaar is (zie daarvoor ook de definitie in hoofdstuk 1), een basis eis voor elke maatstaf, is een dergelijke maatstaf in strijd met het karakter van de algemene uitkering. De algemene uitkering is geen sturingsinstrument voor door het Rijk gewenst beleid, maar beoogt juist dat decentrale overheden zelf de afweging maken over de meest doelmatige inzet van de algemene middelen. Een gemeente die de mogelijkheid heeft taken over te laten aan een maatschappelijk initiatief, kan daarmee in principe kosten besparen, maar dat volgt niet als vanzelf uit de overdracht van een taak.

Er is wel sprake van een zekere frictie tussen het bestaande stelsel en de logica van taakoverdracht aan initiatieven, omdat decentrale overheden binnen een kostengeoriënteerde verdeling een lagere algemene uitkering zouden krijgen vanwege het feit dat zij, door ruimte te geven aan initiatieven, op lagere kosten kunnen uitkomen. Dit pleit eerder voor het vergroten van het lokale belastinggebied dan voor het introduceren van een verdeelmaatstaf voor maatschappelijke initiatieven. Gemeenten zijn dan immers in staat deze lagere kosten aan de burgers terug te geven via lagere lokale lasten en/of een hoger voorzieningenniveau, waar de ondersteuning van initiatieven deel van uit kan maken.

Het is voorstelbaar dat binnen een meerkernige gemeente bepaalde kernen een deel van de publieke taak in eigen beheer overnemen. Het zou in dat verband wenselijk zijn indien een gemeente de mogelijkheid krijgt om deze zelfwerkzaamheid ook in lagere lasten voor die burgers tot uitdrukking te laten komen. Daarvoor zou de mogelijkheid van gedifferentieerde belastingtarieven binnen een gemeente moeten worden onderzocht. Wat provincies betreft, zou een belastingheffing die niet slechts gebaseerd is op automobiliteit maar een grondslag kent die beter aansluit bij de provinciale taken, de zichtbaarheid en herkenbaarheid ten goede komen. Een herkenbare belasting draagt bij aan de kwaliteit van de afwegingen rond heffing en aanwending van publiek geld.

Specifieke uitkeringen

Indien de rijksoverheid maatschappelijke initiatieven op decentraal niveau wil stimuleren, kan een specifieke uitkering voor dit doel aan die decentrale overheden in zeer specifieke gevallen een optie zijn. Het kan dan gaan om het tijdelijk stimuleren van bepaalde initiatieven via een opstartbijdrage of het via experimenteergelden bevorderen van nieuwe werkvormen tussen maatschappelijke initiatieven en decentrale overheden. Nadeel van een specifieke uitkering is dat de bestedingsvoorwaarden belemmerend werken omdat ze niet zijn toegesneden op de logica van initiatieven. Wanneer de rijksoverheid beoogt maatschappelijke initiatieven via deze weg

55 Rfv (2011), pag. 34; Tweede Kamer der Staten-Generaal, vergaderjaar 1995-1996, 24 553, nr. 3, (1995), pag. 8

te stimuleren, dan kan zij bezien of de voorwaarden meer in overeenstemming kunnen worden gebracht met de logica van de beoogde werksfeer, decentrale overheden en initiatieven. Datzelfde geldt ook voor de bekostiging van rijkswege van maatschappelijke instellingen. Het ontvangen van publieke gelden gaat veelal gepaard met wettelijke eisen die beperkingen stellen aan alternatieve toepassingen en verantwoordingseisen die niet aansluiten op de werkwijze van maatschappelijke initiatieven. De logica vanuit de overheid gebiedt dat er verantwoording wordt afgelegd over de rechtmatigheid, doeltreffendheid en doelmatigheid van de overheidsmiddelen. Bij maatschappelijke initiatieven waar meerdere partijen bij zijn betrokken, wordt de rijksoverheid geconfronteerd met een afnemend zicht op de wijze waarop publieke middelen bijdragen aan het te bereiken maatschappelijke doel. Dit vergt van de overheid dat zij bereid is tot loslaten en het ontwikkelen van een breder verantwoordingsarrangement.

4.5 Slotbeschouwing

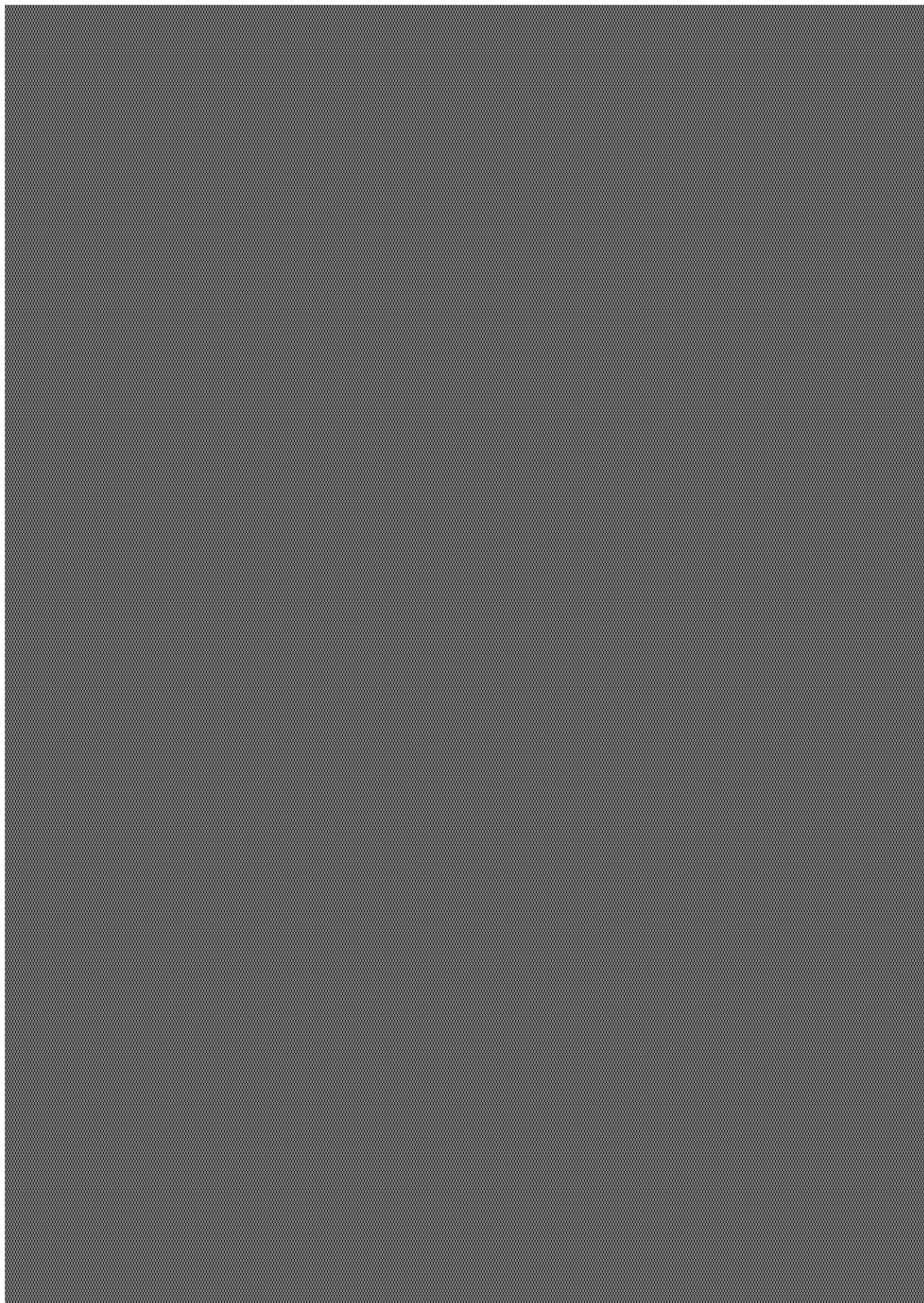
De omvang en betekenis van maatschappelijke initiatieven is nog ver verwijderd van het punt dat de verticale verdeling van middelen niet meer aansluit op de horizontale besteding van middelen. Er vindt een verschuiving plaats waarbij, mede door de financiële nood van decentrale overheden en door de decentralisaties, meer ruimte lijkt te komen voor maatschappelijke initiatieven. De mate waarin decentrale overheden initiatieven met publiek geld ondersteunen hangt samen met de beschikbaarheid daarvan. Echter, de invloed van maatschappelijke initiatieven op de werking van het stelsel van financiële verhoudingen moet niet worden overschat. Het huidige stelsel is voorlopig voldoende in staat om deze ontwikkelingen te kunnen opvangen.

De Raad constateert dat zijn onderzoek niet aantoont dat vermaatschappelijking aanleiding is om op dit moment de verdeelsystematiek te herzien. Het is echter voorstelbaar dat op termijn de op kostenoriëntatie gebaseerde verdeling van het provincie- en gemeentefonds gefrustreerd wordt als gevolg van grootschalige taakoverdracht aan maatschappelijke initiatieven. Het zicht op de door decentrale overheden gemaakte kosten gaat dan immers deels verloren.

De door het kabinet uitgesproken wens om maatschappelijk initiatief te ondersteunen en te faciliteren, ruimte hiervoor te scheppen en richting te geven aan het door de overheid te hanteren beleid ten aanzien van maatschappelijke initiatieven, is het meest gebaat bij het bieden van ruimte aan decentrale overheden. Naar de opvatting van de Raad leidt dat tot een pleidooi voor een globalere verdeling, een groter lokaal en een herkenbaar provinciaal belastinggebied. Decentrale overheden kunnen zo beter inspelen op maatschappelijke behoeften.

Vanuit de overweging dat het in één hand brengen van bepalen en betalen leidt tot een doelmatiger afweging die meer in overeenstemming is met de lokale voorkeuren, adviseerde de Raad bij herhaling het lokale belastinggebied te vergroten.⁵⁶ Door vermaatschappelijking neemt de urgentie daarvan toe: meer zeggenschap over het vergaren van eigen middelen leidt tot een verruiming van de mogelijkheden om desgewenst te participeren in lokale initiatieven.

⁵⁶ Rfv (2007, 2010a, 2010b, 2011a, 2012, 2014)



5.1 Conclusies

Dit advies gaat in op de vraag wat de betekenis is van vermaatschappelijking voor het financieel instrumentarium van de overheid en voor het stelsel van financiële verhoudingen. Deze vraag wordt beantwoord door nader in te gaan op een aantal vraagstukken die daarmee gepaard gaan. De vraagstukken die de Raad identificeerde zijn zeggenschap, eigenaarschap, risico, verantwoording en stelseffecten. Daarnaast inventariseerde de Raad de vormgeving van financiële relaties tussen decentrale overheden en maatschappelijke initiatieven.

Geen nieuw instrumentarium

In essentie is het antwoord op de adviesaanvraag dat vermaatschappelijking vooralsnog geen betekenis heeft voor het financieel instrumentarium van de overheid, noch voor het stelsel van financiële verhoudingen. Het veldonderzoek – er is nog geen empirie of theorievorming rond dit thema – wijst uit dat er wel een ontwikkeling gaande is in werk- en organisatievormen tussen overheid en maatschappij. Dit komt tot uitdrukking in de bekostigingsvormen die provincies en gemeenten hanteren wanneer zij maatschappelijk initiatief financieel faciliteren. Er is een grote variëteit aan samenwerkingsvormen. Die zijn in dit advies systematisch in kaart gebracht en beschreven. Het overzicht illustreert de rijkgeschakeerde praktijk en biedt concrete handelingsperspectieven voor decentrale overheden.

Geen stelselherziening

Vermaatschappelijking leidt tot andere vormen van zeggenschap over de aanwending van publiek geld of geëxpliciteerd gedeeld eigenaarschap van publieke belangen. Aldus blijven overheden betrokken bij het realiseren van publieke belangen, ook buiten het publieke domein. Het huidige stelsel van financiële verhoudingen faciliteert de veranderende verhoudingen en is er op dit moment geen aanleiding om het stelsel te herzien om reden van vermaatschappelijking alleen.

Eerder onderzocht de Raad de betekenis van horizontalisering en de netwerksamenleving voor de financiële verhoudingen. Hij keek hiervoor mee met de weg die het geld via de verdeelsystematiek aflegt van het nationale naar decentrale niveau. In dit advies keek de Raad naar de werking van publiek geld in de provinciale en lokale, door horizontaliteit gekenmerkte praktijk. De Raad stelt vast dat de verticale verdeling van publiek geld de samenwerking met of ondersteuning van maatschappelijke initiatieven niet belemmert.

Publiek belang betekent niet als vanzelf publieke bekostiging

Publieke belangen die buiten de overheid belegd of geïdentificeerd zijn, kunnen een aanleiding zijn voor publieke bekostiging, maar dat hoeft niet. Financiële betrokkenheid van overheden is geen automatisme wanneer overheid en initiatief elkaar vinden in een gedeeld belang. Niet alleen leven er bij initiatieven andere behoeften dan publiek geld, er zijn ook andere manieren waarop overheden initiatieven tegemoet komen. Bijvoorbeeld door het delen van kennis, het meezoeken naar financiering of het opstellen van netwerken.

De Raad is van mening dat het aan de individuele overheid is om te bepalen of en zo ja welke initiatieven zij wenst te ondersteunen en of die ondersteuning een financieel karakter dient te hebben. Hij stelt vast dat voor overheden het bestaande financiële instrumentarium effectief blijft voor het realiseren van gemeenschappelijke belangen. Dit geldt onverminderd wanneer deze worden gerealiseerd door middel van financiële participatie in maatschappelijke initiatieven.

Ruimte voor nieuwe arrangementen

De vaststelling dat zich geen nieuw instrumentarium ontwikkelt en de conclusie dat vermaatschappelijking alleen vooralsnog geen aanleiding is voor een herontwerp van het stelsel van financiële verhoudingen, wil niet zeggen dat de relatie tussen publiek geld en maatschappelijk initiatief als statisch kan worden aangemerkt. Relaties zijn volop in ontwikkeling, bijvoorbeeld als gevolg van de decentralisaties in het sociale domein. Deze operatie gaat gepaard met een versobering van het voorzieningenniveau en een verandering in aanspraken van burgers op de overheid. Doordat verzekerde rechten worden ingeruild voor voorzieningen ontstaat ruimte voor de vormgeving van nieuwe publiek-private arrangementen. Ruimte waarbinnen nieuwe initiatieven, al dan niet met winstoogmerk, zich zouden kunnen ontwikkelen.

Vervolg vragen voor nadere advisering

Gelet op de nieuwe relaties tussen overheden en initiatieven op zowel het fysieke als het sociale domein, wil de Raad deze ontwikkelingen vanuit het financiële perspectief nauwgezet blijven volgen. Aldus is mogelijk snel in te spelen op de behoefte aan nieuwe financiële arrangementen, mocht de praktijk zich in die richting ontwikkelen. Inpassing in het bestaande stelsel van financiële verhoudingen dan wel het herontwerp van het stelsel ten behoeve van de toekomstbestendigheid, hebben de aandacht van de Raad.

Daarnaast neemt de Raad waar dat ook andere dan publieke geldstromen (zoals pensioengelden, private en charitatieve fondsen) worden ingezet ten behoeve van het realiseren van publieke belangen. Het kan dan gaan om de samenloop van publieke en private middelen binnen één beleidsdomein, maar ook om de effecten van privaat geld op het realiseren van publieke belangen. Deze fenomenen vallen buiten de opzet van dit advies, maar de toenemende relevantie van deze geldstromen is voor de Raad aanleiding deze te identificeren als vervolgvraag voor nadere advisering.

5.2 Aanbevelingen

Aanbevelingen voor het Rijk:

De door het kabinet uitgesproken wens om maatschappelijk initiatief te ondersteunen en te faciliteren, ruimte hiervoor te scheppen en richting te geven aan het door de overheid te hanteren beleid ten aanzien van maatschappelijke initiatieven, is het meest gebaat bij het bieden van ruimte aan decentrale overheden. Naar de opvatting van de Raad leidt dat tot een pleidooi voor een globalere verdeling, een groter lokaal en een herkenbaar provinciaal belastinggebied. Decentrale overheden kunnen zo beter inspelen op maatschappelijke behoeften. De Raad wil het Rijk daarover nader adviseren.

Om tegemoet te komen aan de behoefte van decentrale overheden aan maatwerk en het stimuleren van initiatieven, adviseert de Raad het Rijk mogelijkheden te onderzoeken van differentiatie van provinciale en lokale belastingen. De Raad betreft dit aspect ook graag in zijn advisering.

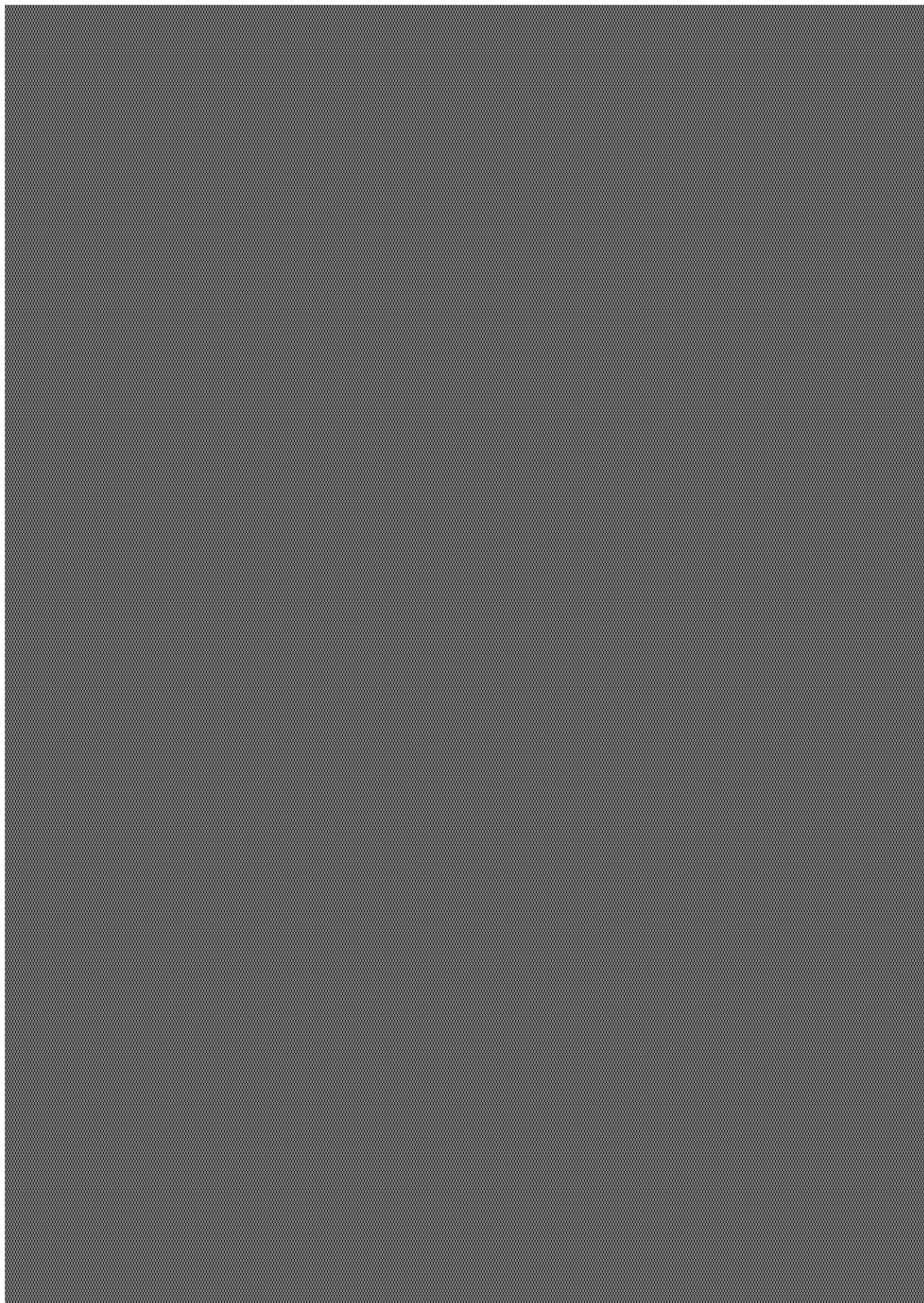
De Raad is geen voorstander van een uitbreiding van het aantal specifieke uitkeringen, liever zag hij het aantal teruggebracht. Mocht het Rijk binnen de huidige systematiek de ondersteuning van maatschappelijke initiatieven door decentrale overheden willen bevorderen, dan kan een specifieke uitkering in zeer specifieke gevallen een optie zijn. Wil een dergelijke uitkering effectief zijn, dan dienen de voorwaarden ervan in overeenstemming te zijn met de logica van de beoogde werkingssfeer, decentrale overheden en initiatieven.

Aanbevelingen voor de decentrale overheden:

Het is van belang dat decentrale overheden de ruimte die ontstaat als gevolg van de decentralisaties in het sociale domein, benutten. Ze kunnen die ruimte zelf innemen, maar ook anticiperen op initiatieven, bijvoorbeeld door het ontwikkelen van nieuwe arrangementen.

Publiek geld verplicht. Het is van belang dat decentrale overheden het mechanisme onderkennen dat de aanwending van publiek geld ten behoeve van maatschappelijke initiatieven de publieke verantwoordingslogica activeert. Duidelijk belegd eigenaarschap beperkt de belemmeringen rond participatie in initiatieven. De allocatie en de aanvaardbaarheid van risico's is onderdeel van het afwegingsproces over het al dan niet faciliteren van een maatschappelijk initiatief.

Het verdelen van publiek geld is voorbehouden aan de hoogste organen binnen de democratie, raden en Staten. Dit primaat waarborgt dat ook andere belangen worden meegewogen in de publieke ruimte dan die van het initiatiefrijke deel van de inwoners. Uit dit primaat volgt dat elk democratisch gremium niet alleen zelf bepaalt in hoeverre publieke bekostiging gewenst is, maar ook in welke mate haar een oordeel toekomt over het reilen en zeilen binnen een initiatief, ook al is dit met publiek geld bekostigd. Dit betekent dat het antwoord op de vraag wie waarover aan wie verantwoording aflegt, volgt uit de rolverdeling tussen overheid en initiatief. Het is aan de decentrale overheden om bij de besluitvorming over financiële betrokkenheid bij maatschappelijke initiatieven, naast de verantwoordingsvraag, steeds de aspecten rolzuiverheid, distantie, eigenaarschap, zeggenschap en risico mee te wegen en hier duidelijk over te communiceren.



Bijlage 1 | Adviesaanvraag



Ministerie van Binnenlandse Zaken en
Koninkrijksrelaties

> Retouradres

Raad voor de financiële verhoudingen
Dhr. mr M.A.P. Van Haersma Buma

Postbus 20011

2500 EA DEN HAAG

DGBK/B&I/Interactie/Bur
gerschap

Contactpersoon
Coen Boot

T 06-48138981
coen.boot@minbzk.nl

Kenmerk
2013-0000230155

Uw kenmerk

Datum 27 juni 2013
Betreft Adviesaanvraag Financieringsarrangementen
Doe democratie

Geachte heer Van Haersma Buma,

Overheid en burgers (lees ook: sociaal ondernemers, wijkondernemingen en maatschappelijke instellingen) komen door de horizontalisering binnen onze samenleving en de daar plaatsvindende vermaatschappelijking in een andere positie ten opzichte van elkaar te staan. Er is steeds minder sprake van een hiërarchische verhouding en steeds meer van een verhouding gebaseerd op gelijkheid en wederkerigheid.

Hierbij verzoek ik u een advies uit te brengen over de vraag wat de veranderende verhoudingen in de samenleving betekenen voor het financieel instrumentarium van de overheid om maatschappelijke initiatieven te ondersteunen en faciliteren. Daarbij wil ik u vragen aspecten mee te nemen als de functie en inzet van dit instrumentarium, alsmede de kansen, risico's en verantwoording ervan. Ik verzoek u in uw advies expliciet in te gaan op het toetsingskader dat u hanteert bij de beantwoording van deze adviesaanvraag.

Graag ontvang ik uw advies vóór 1 oktober 2013. Overeenkomstig artikel 23 Kaderwet Adviescolleges vraag ik u in uw advies de expertise van de Raad voor het Openbaar Bestuur te betrekken.

In de bijlage van deze brief treft u de nadere duiding aan van mijn adviesvraag.

Hoogachtend,
De minister van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties,



dr. R.H.A. Plasterk



Pagina 1 van 5

Bijlage 1 – duiding adviesaanvraag

Kenmerk
2013-0000230155

Maatschappelijke initiatieven komen vanuit de maatschappij waar overheid en burgers naast elkaar staan. Het initiatief bevindt zich op het publieke domein en de overheid heeft er een belang bij en moet er in ieder geval wat van vinden. Het kan een georganiseerd initiatief zijn of spontaan ontstaan. Het initiatief kan komen van een of meerdere burgers, een wijkonderneming of bewonersbedrijf, een maatschappelijke instelling of een (sociaal) ondernemer. Maar een initiatief kan ook komen vanuit een behoefte bij de overheid, waarbij die overheid een samenwerking zoekt en aangaat met mensen en organisaties buiten de overheid; een samenwerking op basis van gelijkheid, een partnerschap en niet eentje waarin de overheid 'boven' de betrokkenen staat en aan alle touwtjes trekt en in zijn eentje bepaalt.

Bij de taakuitvoering van een maatschappelijk initiatief kan er sprake zijn van een rol voor beide, maar kan de taakuitvoering ook geheel door de partner(s) van de overheid gedaan worden. Dit kan betekenen dat er sprake is van een taakverschuiving van overheid alleen, naar overheid en partner of geheel alleen de partner. Concrete voorbeelden hierbij zijn het beheren van een zwembad, het onderhouden van een groenvoorziening of het leveren van een welzijnsvoorziening.

Dit alles brengt een nieuwe behoefte en invulling met zich mee wat betreft de financiering en bekostiging van deze initiatieven en voor de overheid het door haar gebruikte financierings- en bekostigingsmodel, de daaraan voor de overheid verbonden risico's en de wijze van verantwoording. De praktijk maakt duidelijk dat de bestaande financieringsmodellen vanuit de overheid, subsidies dan wel het geven van opdrachten, in de praktijk vaak niet voldoen.

De BZK directies Burgerschap en Wonen & Leefomgeving ervaren bij zowel overheden als haar partners behoefte aan meer kennis over de gevolgen en mogelijkheden van - bestaande en nieuwe - financierings- en bekostigingsmodellen ten behoeve van maatschappelijke initiatieven. Er wordt ervaren dat de financiering van maatschappelijke initiatieven steeds meer divers wordt. Tevens blijkt de aard van de 'verdienmodellen' te veranderen: maatschappelijke of publieke waarden gaan een rol spelen in businessplannen. Daarnaast is er het bewustzijn van de politieke context waarbinnen dit afspeelt.

Veel op deze behoefte en besef betrekking hebbende vragen zijn nog onbeantwoord. Uw advies kan de aanzet zijn tot beantwoording daarvan en daarmee bijdragen aan de door het kabinet uitgesproken wens om maatschappelijk initiatief te ondersteunen en faciliteren, ruimte hiervoor te scheppen en richting te geven aan het door de overheid te hanteren beleid ten aanzien van maatschappelijke initiatieven.

Adviesaanvraag

De (nieuwe) positionering van overheid ten opzichte van haar partners betreft een vraagstuk dat zich niet alleen op het terrein van de Raad voor de Financiële Verhoudingen bevindt, maar ook op dat van de Raad voor het Openbaar Bestuur. Wat voor invloed hebben bijvoorbeeld de politieke processen in een overheid op de veranderende behoefte en houding met betrekking tot de financierings- en bekostigingsmodellen voor maatschappelijk initiatief, inclusief de hieraan verbonden vraagstukken van kansen, risico en verantwoording? Wat betreft die risico's: voor de bureaucratie zijn risico's al snel te groot, maar vanuit maatschappelijk oogpunt wel acceptabel.

Pagina 2 van 5

Wat voor uitwerking heeft dit op de financierings- en bekostigingswijzen en hun modellen?

Kenmerk
2013-0000230155

De vragen

1. Welke bestaande, nieuwe of nog te ontwikkelen financierings- en/of bekostigingswijzen en daarmee samenhangende modellen kunnen overheden toepassen voor de ondersteuning en facilitering van maatschappelijk initiatief?
 - a. Wat zijn de kansen en risico's hierbij en
 - b. wat betekenen zij voor de verantwoording erover?
2. Wat is de invloed van deze financierings- en bekostigingswijzen en de daarmee samenhangende modellen
 - Op het financieringssysteem van de medeoverheden?
 - Op het systeem van financiële verhoudingen tussen het rijk en de medeoverheden?

De antwoorden op deze vragen helpen meer zicht te geven

- op de mate van passendheid van de financierings- en bekostigingswijzen ter ondersteuning en/of facilitering van maatschappelijke initiatieven,
- de voor de overheid voor- en nadelen van deze financierings- en bekostigingswijzen, zodat een goed afgewogen keuze kan worden gemaakt welke financierings- en bekostigingswijze (n) die een overheid gebruikt bij haar participatie in het maatschappelijk initiatief,
- de mogelijkheden voor overheden om in hun financierings- en bekostigingsmodellen maatschappelijke waarden een passende plek te geven,
- waar in de bestaande budgetsystematiek meer versoepeling noodzakelijk is,
- of en waar een scheiding noodzakelijk is tussen publieke taken en economische activiteiten.

Bijlage 2 - Aanknopingspunten bij het vraagstuk

Kenmerk
2013-0000230155

Bronnen in relatie tot het vraagstuk

'De koopman als dominee – Sociaal ondernemerschap in het publieke domein' – NSOB, 2013. In paragraaf 6.3 worden de diverse stadia van een SO beschreven en de daarbij behorende complexe financiële bijdragen vanuit de overheid.

De NSOB onderscheidt in paragraaf 7 ook diverse financieringsbronnen voor SO: sponsoring, crowdfunding, private equity en venture philanthropy. In tabel 9 worden bij deze bronnen ook de risico's voor de overheid genoemd.

Flor Avelino – 'De sociale economie & alternatieve vormen van financiering', essay, Drift, EUR, 2012.

PWC – 'De agile overheid' – oktober 2012. PWC doelt hier op de wendbare, compacte en veerkrachtige overheid en noemt 10 principes om daar te komen. Eén daarvan betreft financiering op basis van slimme verdienmodellen. Daarin wordt gesteld dat voor een succesvolle invoering van deze alternatieve financieringsmodellen in veel gevallen een versoepeling van bestaande budgetsystematiek noodzakelijk is.

Praktijkcases B&I: Jesse van de Zand van Enviu en Sadik Harchaoui van de stichting Society Impact geven beide aan dat een SO vooral in de 2^{de} fase moeite heeft met het vinden van financiering. Dat is de fase tussen de opstart m.b.v. goede doelengeld en de volumegroei m.b.v. financiering door grote investeerders. Harchaoui geeft aan dat de overheid kan helpen door zich garant te stellen in deze fase. Ook het TNO rapport 'Sociale ondernemingen en werknemers met een arbeidsbeperking' uit 2011 noemt garantstelling door de overheid als oplossing.

Eigen praktijkervaringen

Subsidiebeleid

Vraag: hoe kan je als overheid nog omgaan met M.I. bij een veranderend subsidiebeleid?

Diverse gemeenten veranderen hun subsidiebeleid. Gezien vanuit de steeds meer gelijke verhouding tussen overheid en burger is dit begrijpelijk; subsidie lijkt een instrument dat meer past bij een verticale verhouding. Maar is dat ook zo? Is het misschien niet meer zaak om anders met het subsidie-instrument om te gaan? Hoe zou dat er dan uit moeten zien? In hoeverre kan je de subsidievorm zo kneden en/of inrichten dat het wel goed past bij de financiering van maatschappelijk initiatief? Moet je je dan richten op de voorwaarden? Anders?

Praktijkcase B&I netwerk: deelgemeente R'dam Alexander.

Nieuwe financieringsvormen

Veel sociaal ondernemers geven aan moeite te hebben om bij kapitaalverstrekkers de benodigde financieringssteun te verkrijgen voor hun maatschappelijk initiatief.

Pagina 4 van 5

Kan je je dan je richten op het vanuit de overheid bieden van een alternatieve geldstroom door zelf de rol van 'bank' op je te nemen? En wat zijn dan passende (nieuwe) vormen of instrumenten? Kan je als gemeente voor maatschappelijk initiatief bijvoorbeeld een apart fonds instellen dat, à la de wijze van de bekende ondernemersfondsen, gevuld wordt door een verhoging van de OZB? Of door de vrijkomende gelden naar aanleiding van de beoogde inkrimping van de gemeenteraden? Wat zijn andere en goede mogelijkheden om zo'n fonds te vullen?

Kenmerk
2013-0000230155

En kijkende naar de systematiek van Gemeente- en Provinciefonds, in hoeverre zou een aparte maatstaf Maatschappelijk Initiatief de financiële ruimte ter ondersteuning en facilitering van maatschappelijk initiatief vergroten?

Revolverende fondsen:

Praktijkcases W&L netwerk: de gemeenten R'dam, Leeuwarden en Den Haag met vormen van revolverende fondsen, in dit geval zogenaamde social impact bonds.

Crowdfunding:

De gemeente Delft werd gevraagd om subsidie voor een straatfestival, maar door crowdfunding kon het subsidiebedrag veel lager worden dan oorspronkelijk gevraagd.

De gemeenteraad van Almere werd voorgesteld initiatieven pas te financieren als 40% al door de burgerij was opgebracht. Raadsleden zouden dan, als vermaatschappelijking van hun budgetrecht, zelf kunnen bepalen aan welke initiatieven ze dan het restende benodigde geld zouden gaan uitgeven. Zijn dit passende instrumenten voor maatschappelijk initiatief? Hoe ga je met dit soort vormen om als gemeenten, hoe richt je ze in en wat betekent dat voor gemeenten qua risico en verantwoording? De gemeenteraad van Almere bijv. zag mede om deze redenen toch maar af van het crowdfundingvoorstel.

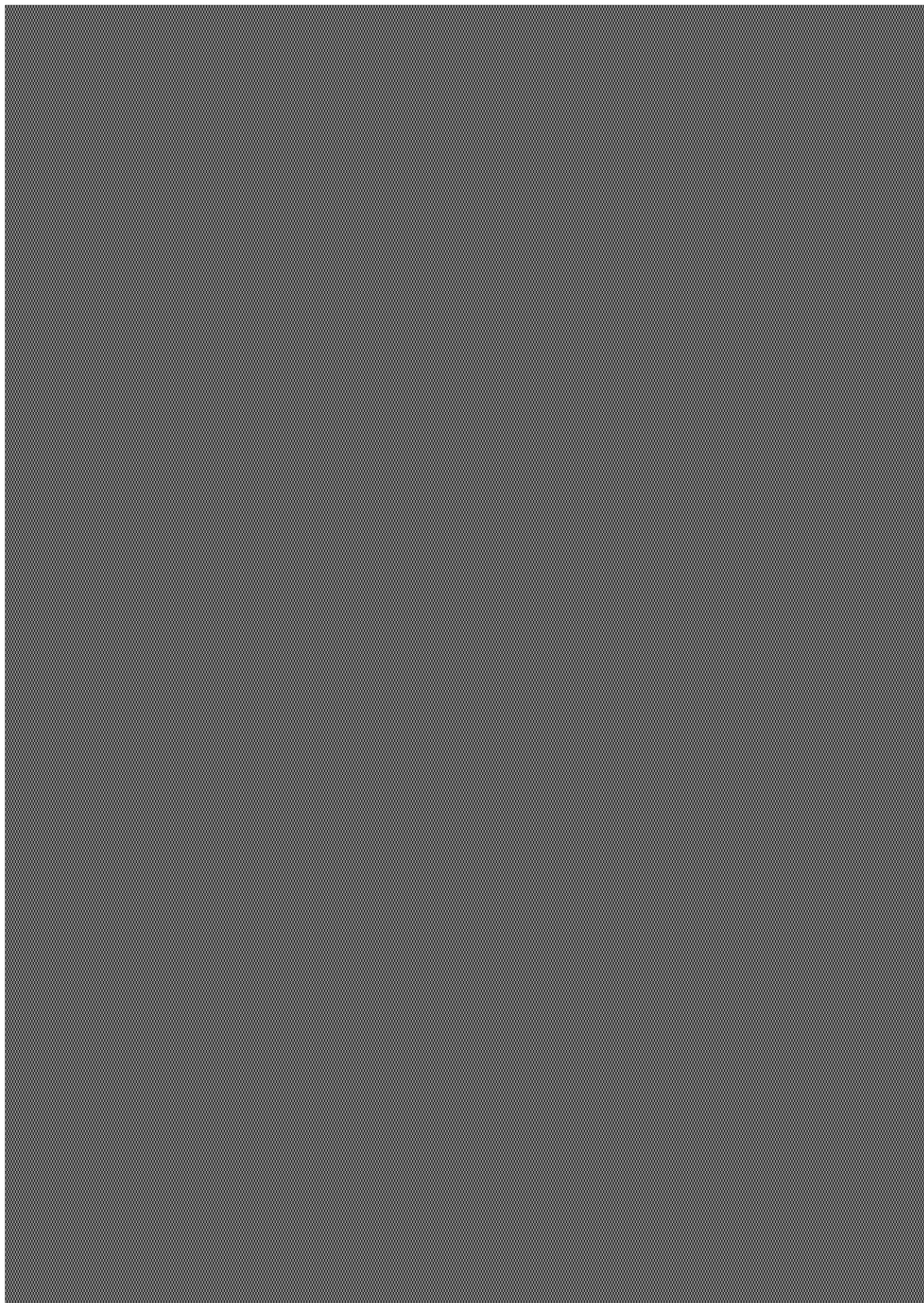
Eventuele kennisexperts

Verdienmodellen:

Prof. Jan Jonker, hoogleraar Duurzaam ondernemen, Radboud Universiteit Nijmegen

Org-ID, Robert de Graaff, Hans Nuiver en Caroline van de Veerdonk. Hebben i.o.v. BZK een exploratief onderzoek gedaan: 'De waarde van nieuwe verdienmodellen – verslag van een speurtocht naar succes en falen van innovatieve waardencreatie, vooral in binnen- en buitenstedelijke gebiedsontwikkeling' – november 2012.

Jeroen in 't Veld, directeur RebelGroup. Ervaringsdeskundige op financieringsvraagstukken op het raakvlak van publiek en privaat. Heeft een verleden bij min FIN.



Bijlage 2 | Literatuur

Adviesraad voor het Wetenschaps- en Technologiebeleid, *De kracht van sociale innovatie*. Den Haag: AWT (2014).

Agentschap NL, *Collectief Particulier Opdrachtgeverschap*. Den Haag: Agentschap NL (2012).

Albeda, H., *Borgen van burgerparticipatie in de P&C cyclus. De harde kant van burgerparticipatie*. Utrecht (2009).

Algemene Rekenkamer, *Nieuwe financiële instrumenten in publiek-private samenwerking*. Den Haag: Tweede Kamer, vergaderjaar 2001-2002, 28 472, nr. 2 (2002).

Arnoldus, M., M. Hillen, J. van Kuik en W. Verloop, *Stimulansen voor de social enterprise sector. Ervaringen en lessen uit Europa*. Amsterdam: Kennisland/Social Enterprise NL (2013).

Avelino, F., *De sociale economie & alternatieve vormen van financiering. Voorbeelden uit de praktijk*. Rotterdam: Dutch Research Institute For Transitions, Erasmus Universiteit (2012).

B&A, *Contracteren voor maatschappelijk resultaat*. Den Haag: B&A.

Bakker, J., B. Denters, M. Oude Vrielink en P.-J. Klok, 'Citizens' initiatives: how local governments fill their facilitative role'. In: *Local Government Studies* 38 (4). Londen, augustus 2012, pag. 395-414.

Berg, M. van den, *Stedelingen veranderen de stad. Over nieuwe collectieven, publiek domein en transitie*. Haarlem: Trancity (2014).

Berndsen, R., H. Doornbos, M. van Vliet en F. Maas, *Evaluatie experimentenwet Bedrijven Investeringszones (BIZ)*. Utrecht: Berenschot (2012).

Beunderman, J. en J. van der Heijden, *De financiering van burgerproductie: een verkenning van vraag en aanbod*. (2014).

Boonstra, L., A. Klamer, E. Karioti, J. Aldo Do Carmo en S. Geenen, *Complementaire geldsystemen. De resultaten van complementair geld in het sociale en economische domein*. Rotterdam: Erasmus Universiteit (2013).

Denters, S.A.H., J.H.M. Bakker, M.J. Oude Vrielink en M.J.G.J.A. Boogers, *Burgerinitiatieven in Overijssel. Een inventarisatie*. Enschede: Universiteit Twente (2013).

Dogterom, J., 'De kansen van coöperatief wonen. Vertrouwde woonvorm in nieuw perspectief'. In: B&G, 41(3). Doetinchem, maart/april 2014, pag. 33-36.

ECORYS en ERAC, *Praktijkervaringen met revolverende fondsen*. Rotterdam: ECORYS/ERAC (2013).

Eeten, M. van, L. Noordegraaf-Eelens, J. Ferket en M. Februari, 'Waarom burgers risico's accepteren en waarom bestuurders dat niet zien'. In: *Nieuwe perspectieven bij het omgaan met risico's en verantwoordelijkheden*. Den Haag: BZK (2012).

Engbersen, R., K. Fortuin en J. Hofman, *Bewonersbudgetten, wat schuift het? Ervaringen van gemeenteambtenaren met bewonersbudgetten*. Den Haag: BZK (2010).

Frissen, R. (red.), *Nieuwe financieringsvormen voor publieke waarde. Impact Bonds in Nederland*. Den Haag: Society Impact (2014).

Galle, R.C.J. (red.), *De coöperatie in de publieke en semipublieke sector*. Dordrecht: Convoy (2014).

Gemeente Delft, *Jaarverslag 2013, boekwerk 1*. Delft: gemeente Delft (2014).

Geuijen, K., 'Maatschappelijke meerwaarde creëren in publieke netwerken: waartoe en hoe?'. In: *Bestuurswetenschappen* 68(1). Den Haag, februari 2014, pag. 87-96.

Gevel, B. van de, *Van rol naar bekostiging in 3D*. Den Haag: Raad voor de Volksgezondheid & Zorg (2014).

Greenwish, *Nieuwe verdienmodellen voor maatschappelijke initiatieven*. Utrecht: Greenwish (2012).

Habermas, J., *Technik und Wissenschaft als Ideologie*. Berlijn: Suhrkamp Verlag (2009).

Hilhorst, P., *Wij doen het zelf. Hoe burgers de publieke zaak heroveren en wat dat vraagt van de lokale politiek*. Amsterdam: Centrum voor Lokaal Bestuur (2012).

Hofman, J., *Nederland op weg naar de burgerbegroting*. Den Haag: BZK (2011).

Janssen, S. en J. Jonker (red.), *Aan advies geen gebrek*. Nijmegen: Nijmegen School of Management, Radboud Universiteit (2014).

Jong, J. de, B. Litjens en I. Pröpper, *De 'Doe-democratie', naar een nieuwe verhouding tussen overheid en samenleving*. Vught: Partners+Pröpper (2013).

Jonker, J., M. Tap en T. van Straaten, *Nieuwe business modellen. Een exploratief onderzoek naar veranderende transacties die meervoudige waarde creëren*. Nijmegen: Nijmegen School of Management, Radboud Universiteit (2012).

Kaplan, R.S. en A. Mikes, 'Managing risks: a new framework'. In: *Harvard Business Review*, 90(6). Boston, juni 2012, pag. 48-60.

Kruiter, A.J. en W. van der Zwaard, *Dat is onze zaak. Over eigenaarschap in het publieke domein*. Den Haag: RMO (2014).

Lietar, B. en G. Hallsmith, *De gids voor een gemeenschapsmunt*. Brussel: Muntuit (2009).

Lietar, B., A. Snick en E. Kampers, *Maak je buurt uitmuntend! Handboek gemeenschapsmunten voor lokale besturen en organisaties*. Brussel: Agentschap voor Binnenlands Bestuur (2014).

Lunes, R., R. Frissen, F. Vermeer en A. Revenboer, *Social Impact Bonds. Een verkenning naar de kansen van een innovatief financieringsarrangement*. Den Haag: Society Impact Platform (2013).

Luning, J.R., *Vertrouwen geven, verantwoordelijkheid nemen. Buurtbudgetten & zelfstandig aanbesteden*. Warffum: Stibabo (2009).

Meer, F.M. van der, *Voorwaarden, waarborgen en ambtenaren. De consequenties van de opkomst van de voorwaardenscheppende staat voor de publieke dienst gezien vanuit historisch en internationaal vergelijkend perspectief*. Leiden: Universiteit Leiden (2012).

Meijs, L., *Filantropie in Nederland*. Den Haag: SMO (2014).

Mertens, H., 'Braziliaanse methodiek voor budgetmonitoring naar Nederland. Omgekeerde ontwikkelingssamenwerking'. In: *MO/samenlevingsopbouw*, 30 (230). Utrecht, najaar 2011, pag. 52-55.

Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties, *Burgercoöperaties in opkomst. Tijdschrift over de veranderende relatie tussen samenleving en overheid*. Den Haag: BZK (2013).

Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties, *De Doe-democratie. Kabinetsnota ter stimulering van een vitale samenleving*. Den Haag: BZK (2013).

Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties, *Gemeente & gemeenschap. Tijdschrift over de veranderende relatie tussen samenleving en overheid*. Den Haag: BZK (2013).

Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties, *Maatschappelijk aanbesteden*. Den Haag: BZK (2014).

Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties, *Maatschappelijk aanbesteden. Tijdschrift over de veranderende relatie tussen samenleving en overheid*. Den Haag: BZK.

Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties, *Wijkondernemingen. Tijdschrift over de veranderende relatie tussen samenleving en overheid*. Den Haag: BZK (2012).

Ministerie van Financiën, *Beantwoording Kamervragen crowdfunding*. Den Haag: 25 april 2014.

Mishra, A. en G. Koren, *Crowdfunding, het nieuwe investeren*. Nijkerk: Roundtables.nl (2011).

Moor, T. De, 'Co-operating for the future: inspiration from the European past to develop public-collective partnerships and transgenerational co-operatives'. In: S. Bailey, G. Farrell en U. Mattei (red.), *Protecting future generations through commons (Trends in social cohesion no. 26)*. Straatsburg: Council of Europe (2014).

Moor, T. De, *Homo coöperans. Instituties voor collectieve actie en de solidaire samenleving*. Utrecht: Universiteit Utrecht (2013).

Moore, M.H., *Creating public value. Strategic management in government*. Cambridge: Harvard University Press (1995).

Netjes, E., 'Alternatieve vormen voor financiering'. In: *Bestuur rendement*. Rotterdam, 5-2013, pag. 14-15.

Peters, K., *De lokale staat*. Maastricht: Maastricht University (2014).

Peters, K., V. van Stipdonk en P. Castenmiller, *Verkenning van lokale democratie in Nederland*. Stichting Decentraalbestuur.nl (2014).

Public Mission, 'Platforms linken initiatief aan geld. Nieuwe financieringsmodellen voor social enterprises gezocht', In: *PM*, (special). Den Haag: april 2014, pag. 26-27.

Public Mission, 'Thema: Anders financieren', In: *PM*, 10 (5). Den Haag: juni 2014, pag. 14-21.

Putters, K., *De verzorgingsstad. Tussen verzorgingsstaat en participatiesamenleving*. Amsterdam: Centrum voor Lokaal Bestuur (2013).

Putters, K., *Rijk geschakeerd. Op weg naar de participatiesamenleving*. Den Haag: SCP (2014).

Raad van State, *Decentraal moet, tenzij het alleen centraal kan. Tweede periodieke beschouwing over interbestuurlijke verhoudingen*. Den Haag: RvS (2009).

Raad voor de financiële verhoudingen, *Agenda toekomstig kabinet*, Den Haag: Rfv (2007).

Raad voor de financiële verhoudingen, *Gevolgen Regeerakkoord voor de financiële Verhoudingen*, Den Haag: Rfv (2010a).

Raad voor de financiële verhoudingen, *Vereenvoudiging verdeling algemene uitkering gemeentefonds*, Den Haag: Rfv (2010b).

Raad voor de financiële verhoudingen, *Verdelen, vertrouwen en verantwoorden. Een heroriëntatie op de financiële verhoudingen*. Den Haag: Rfv (2011a).

Raad voor de financiële verhoudingen, *Advies herijking gemeentefonds, eerste fase*, Den Haag: Rfv (2011b).

Raad voor de financiële verhoudingen, *Regeerakkoord*, Den Haag: Rfv (2012).

Raad voor de financiële verhoudingen, *Afwegingskader bekostiging decentrale taken. Handreiking voor de Vaste commissies voor BZK, FIN, SZW, VWS. Ten behoeve briefing Tweede Kamer Financieel kader decentralisaties*. Den Haag: Rfv (2013).

Raad voor de financiële verhoudingen, *Consultatie groot onderhoud gemeentefonds 2015 en 2016*, Den Haag: Rfv (2014).

Raad voor de financiële verhoudingen, *Consultatie tijdelijke wet deelfonds sociaal domein*. Den Haag: Rfv (2014).

Raad voor het openbaar bestuur, *Loslaten in vertrouwen. Naar een nieuwe verhouding tussen overheid, markt én samenleving*. Den Haag: Rob (2012a).

Raad voor het openbaar bestuur, *Belichaming van de kundige overheid. Over openbaar bestuur, incidentreflexen en risicoaanvaarding*. Den Haag: Rob (2012b).

Raad voor Maatschappelijke Ontwikkeling, *Swingen met lokale kracht. Overheden en de netwerksamenleving*. Den Haag: RMO (2013).

Raad voor Maatschappelijke Ontwikkeling, *Terugtreten in vooruitzien. Maatschappelijke veerkracht in het publieke domein*. Den Haag: RMO (2013).

Rijke, S. de en E. Kampers (red.), *Kennisbank aanvullende geldsystemen*. Stichting Points (2010).

Sanders, M. en M. Heldeweg, 'To PPS or not to PPS? (Publiek-)private samenwerking rond groen gas'. In: *Bestuurswetenschappen* 68(1). Den Haag, februari 2014, pag. 41-57.

Schulz, M., M. van der Steen en M. van Twist, *De koopman als dominee. Sociaal ondernemerschap in het publieke domein*. Den Haag: Boom Lemma (2013).

Seghers, A. en I. Schutten, *Nieuwe condities. Onderzoek naar financierings- en organisatieconstructies voor adaptief vastgoed*. Utrecht/Den Haag (2013).

Sociaal en Cultureel Planbureau, *Vrijwillig verzorgd. Over vrijwilligerswerk voor zorgbehoevenden en mantelzorgers buiten de instellingen*, Den Haag: SCP (2008).

Sociaal en Cultureel Planbureau, *Vrijwilligerswerk in meervoud. Civil society en vrijwilligerswerk 5*. Den Haag: SCP (2009).

Sociaal en Cultureel Planbureau, *Een beroep op de burger. Minder verzorgingsstaat, meer eigen verantwoordelijkheid?* Den Haag: SCP (2012).

Sociaal en Cultureel Planbureau, *Burgermacht op eigen kracht? Een brede verkenning van ontwikkelingen in burgerparticipatie.* Den Haag: SCP (2014).

Steen, M. van der, M. van Twist, N. Chin-A-Fat en T. Kwakkelstein, *Pop-up publieke waarde. Overheidssturing in de context van maatschappelijke zelforganisatie.* Den Haag: NSOB (2013).

Stichting Centrum voor budgetmonitoring en burgerparticipatie, *Budgetmonitoring.* Amsterdam: CBB (2012).

Stipdonk, V. van, 'Gewoon doen! Een beschouwing over vier kritieken op de doe-democratie'. In: *Bestuurswetenschappen* 68(1). Den Haag: februari 2014, pag. 70-81.

Stuurgroep Experimenten Volkshuisvesting, *Bouwen met burgers. Handboek CPO voor gemeenten.* Rotterdam: SEV (2007).

Tops, P.W. en S. Zouridis, *De binnenkant van politiek. Vertegenwoordiging en verandering in lokale democratie.* Amsterdam: Atlas (2002).

Tweede Kamer der Staten-Generaal, vergaderjaar 1995-1996, 24 553, nr. 3, *Regels inzake de financiële verhouding tussen het Rijk en de gemeenten (Financiële-verhoudingswet).* Den Haag: Sdu (1995).

Twist, M. van, N. Chin-A-Fat, J. Scherpenisse en M. van Steen (red.), 'Ja, maar...'. *Reflecties op de participatiesamenleving.* Den Haag: Boom Lemma (2014).

Uitermark, J., *Verlangen naar Wikitopia.* Rotterdam: Erasmus Universiteit (2014).

Vereniging van Fondsen in Nederland, *Effectief schenken. Het oprichten van een vermogensfonds.* Den Haag: FIN (2008).

Vereniging van Fondsen in Nederland, *Het besturen van een fonds. Een handreiking.* Den Haag: FIN (2005).

Vereniging van Nederlandse Gemeenten, *Van eerste overheid naar eerst de burger. Over maatschappelijke initiatieven die de lokale overheid uitdagen.* Den Haag: VNG (2013).

Voorberg, W., V. Bekkers en L. Tummers, *Co-creation and co-production in social innovation: a systematic review and future research agenda.* Rotterdam: Erasmus Universiteit (2013).

Voorberg, W., V. Bekkers en L. Tummers, *Embarking on the social innovation journey: a systematic review regarding the potential of co-creation with citizens.* Rotterdam: Erasmus Universiteit (2013).

Vriesema, I., 'Gemeenten: alle hoop op participerende burger. Coalitieakkoorden, Participatiesamenleving hoofdmoot in lokaal beleid'. In: *NRC Handelsblad*. Amsterdam, 10 juli 2014.

Waaijenberg, M., *Maatschappelijk aanbesteden, mogen wij u inspireren?* Den Haag: B&A (2012).

Wetenschappelijke Raad voor het Regeringsbeleid, *Publieke zaken in de marktsamenleving*. Den Haag: WRR (2012).

Wetenschappelijke Raad voor het Regeringsbeleid, *Vertrouwen in burgers*. Den Haag: WRR (2012).

Wetenschappelijke Raad voor het Regeringsbeleid, *Vertrouwen in de buurt*. Den Haag: WRR (2005).

Wijdeven, T. van de, L. de Graaf, F. Hendriks m.m.v. M. van der Staak, *Actiefburgerschap. Lijnen in de literatuur*. Tilburg: Tilburgse School voor Politiek en Bestuur, Tilburg University (2013).

Bijlage 3 | Overzicht gesprekspartners

Martijn Arnoldus	Kennisland
Vera Bauman	Gemeente Rotterdam
Arie van der Berg	Hoeve Ackerdijk
Willem Bongaarts	PvdA Tilburg
Gabriël van den Brink	Universiteit Tilburg
Bart Budding	RebelGroup
Marjan Delzenne	Centrum voor budgetmonitoring en burgerparticipatie
Henk Deuling	Gemeente Haarlemmermeer
Mark van der Eerden	Bestuurder verschillende maatschappelijke organisaties
Ronald Fredriksz	Interprovinciaal Overleg
Marten van der Gaag	Interprovinciaal Overleg
Andrea van de Graaf	Meermaker
Eveline de Graaff	Interprovinciaal Overleg
Mark Haanstra	Gemeente Sint-Michiëlsgestel
Kees Handstede	Gemeente Zwolle
Jurgen van der Heijden	AT Osborne
Marieke Hellevoort	Gemeente Utrecht
Marja Hilders	Vereniging van Nederlandse Gemeenten
Paulien van der Hoeven	Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties
Andries de Jong	SUN Nederland
Jan de Jong	Provincie Zuid-Holland
Jan Jonker	Radboud Universiteit Nijmegen
Emiel Kamman	Vereniging Vrienden Openluchtzwembad Zwolle
Hans Koot	Provincie Zuid-Holland
Kristel Lammers	Vereniging van Nederlandse Gemeenten
Gea Lunsing	Gemeente Hogeveen
Pascal Maas	Opmaat Nijmegen
Thijs Malmberg	Malmberg Consult
David van Megen	Provincie Zuid-Holland
Jeroen te Molder	Energie coöperatie Hof van Twente
Tine De Moor	Universiteit Utrecht
Anja Niewind	Provincie Overijssel
Stefan Nijwening	RebelGroup
Rinske van Noortwijk	Greenwish
Miranda Ooijevaar	Gemeente Utrecht
Arnout Potze	Provincie Overijssel
Anne de Raaf	Fonds 1818
Bert Ravelli	Provincie Gelderland
Wim van Rijn	't Geertje
Wim van Rijswijk	Coresta

Silvia de Ronde Bresser	Kracht in NL
Piet Romkes	Gemeente Kampen
Alexander de Roo	Provincie Gelderland
Jurri Rooyackers	De Nieuwe Regentes
Roelant Schenk	Vereniging van Nederlandse Gemeenten
Barend Jan Schrieken	Nationaal Restauratiefonds
Martin Schulz	Bestuurskundig onderzoek & advies
Yolanthe Sinnige	Interprovinciaal Overleg
Jan Smelik	Austerlitz Zorgt
Martijn van der Steen	Nederlandse School voor Openbaar Bestuur
Robert Steenks	Uitvoeringsorganisatie Bedrijfsvoering Rijk
Ilan Stoelinga	Gemeente Amsterdam
Fred Stol	Gemeente Zuidhorn
Lucien Stöpler	Justice in Practice Network
Frans van Suylekom	Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties
Peter Tangel	Gemeente Delft
Marcel Tankink	Buurtbedrijf Bilgaard
Menno Tummers	Prins Bernhard Cultuurfonds
Mark van Twist	Nederlandse School voor Openbaar Bestuur
Timo Veen	Duurzaam Hoonhorst
Björn Vennema	Social Impact Consultancy
Rene Verschoor	Prinses Máxima Centrum
Henk-Jan Vinken	Gemeente Hengelo
Patricia Vogel	Vereniging van Nederlandse Gemeenten
William Voorberg	Erasmus Universiteit Rotterdam
Pieter de Vries	Texel Energie
Annemiek Wevers	Provincie Zuid-Holland

Daarnaast spraken wij met vertegenwoordigers van vele provincies en gemeenten.

Bijlage 4 | Samenstelling Raad voor de financiële verhoudingen

Voorzitter

De heer mr. M.A.P. van Haersma Buma, dijkgraaf van het Hoogheemraadschap van Delfland

Plaatsvervangend voorzitter

Mevrouw H. van Rijnbach-de Groot, Burgemeester van de gemeente Etten-Leur

Leden

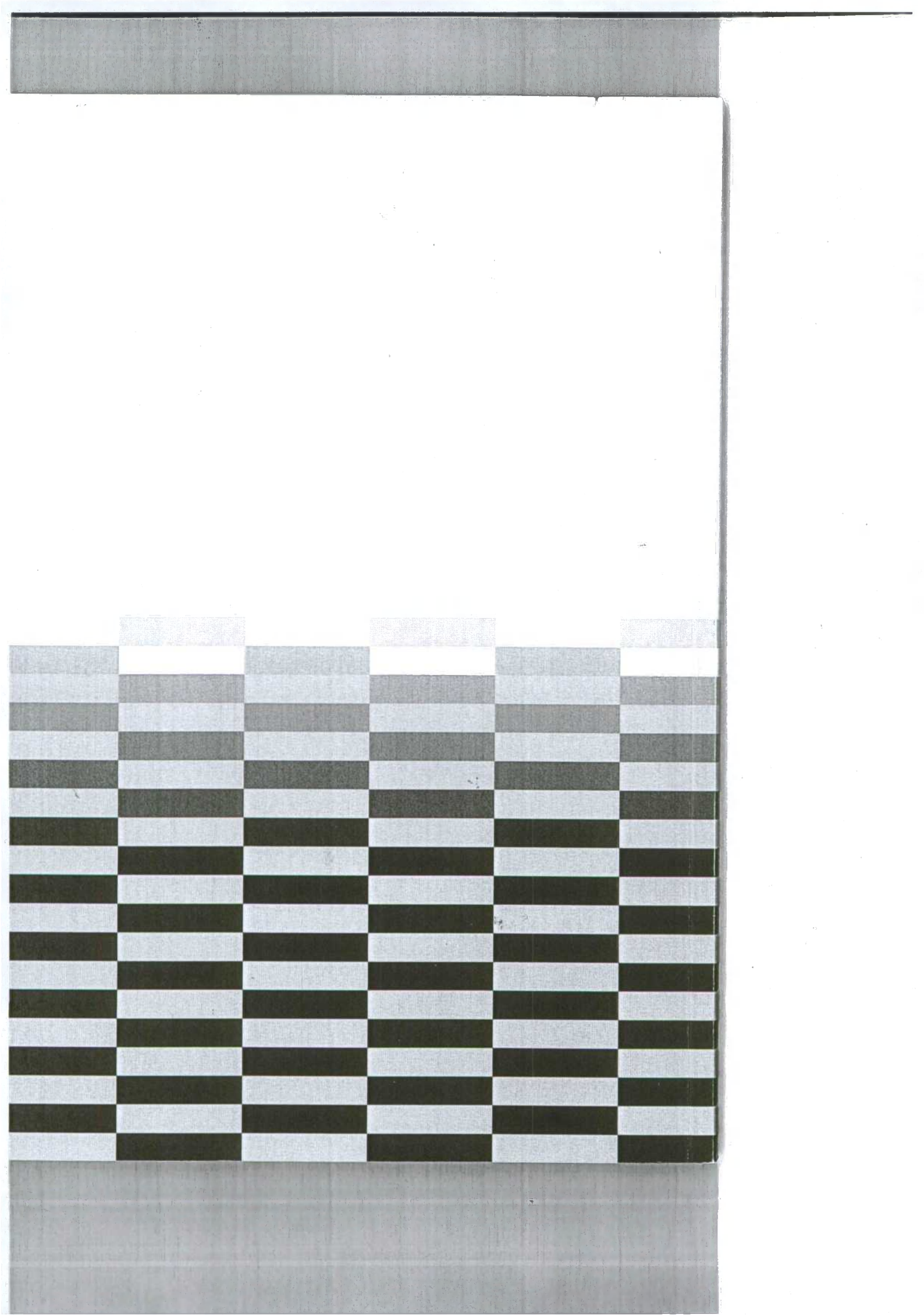
De heer prof. dr. M.A. Allers, hoogleraar economie van decentrale overheden aan de Rijksuniversiteit Groningen en directeur van onderzoeksinstituut COELO (Centrum voor onderzoek van de economie van de decentrale overheden).

Tijdelijke leden

Theo Peters

Prof. dr. Th.A.J. Toonen

Drs. F.H. Buddenberg





2014/66784

GRIF

25-11-2014

11-2-2015

provincie limburg



Provinciale Staten

Provincie Limburg	PS
DOCnr.	
Ingek.	25 NOV. 2014
CASnr.	
ID.	

Cluster MOB
Faxnummer (043) 361 80 99
Ons kenmerk 2014/63521
Bijlage(n) 2

Behandeld T.M.G. Peters
Doorkiesnummer (043) 389 88 53
Uw kenmerk
Maastricht 18 november 2014

VERZONDEN 25 NOV. 2014

Onderwerp

Visiedocument 'Verkeers- en Vervoersmanagementplan Limburg 2014-2019'.

Geachte Staten,

Hierbij wordt het door Gedeputeerde Staten van Limburg vastgestelde Verkeers- en Vervoersmanagementplan Limburg 2014-2019 als visiedocument aangeboden.

Gedeputeerde Staten van Limburg

voorzitter

secretaris

2014/63254

Bezoekadres:
Limburglaan 10
NL-6229 GA Maastricht

Postbus 5700
NL-6202 MA Maastricht
postbus@prvlimburg.nl

Tel + 31 43 389 99 99
Fax + 31 43 361 80 99
www.limburg.nl

IBAN -nummer: NL08RABO0132575728
Bereikbaar via: Lijn 1 (richting De Heeg)
BIC-code: RABONL2U



Informerend stuk

1. Onderwerp

Verkeers- en Vervoersmanagementplan (VVM-plan) Limburg 2014-2019

2. Inleiding/aanleiding incl. beoogd resultaat

Op verzoek van de portefeuillehouder Mobiliteit wordt het vastgestelde VVM-plan Limburg 2014-2019 ter informatie toegestuurd.

Het VVM-plan Limburg 2014-2019 levert, als deeluitwerking van het in 2014 te actualiseren Provinciale Verkeers en Vervoers Plan (PVVP), de uitgangspunten waarmee de **bereikbaarheid** van Limburg verbetert. Door met instrumenten, gericht op het efficiënter organiseren van het **gebruik** van de beschikbare infrastructuur, in te spelen op de actuele verkeerssituatie ontstaat een verkeerssysteem dat beter in balans is. Zodoende kunnen doorstromingsknelpunten op de weg door een betere inzet van alle mogelijke alternatieven worden verbeterd of opgelost. En hiermee wordt tevens invulling gegeven aan de landelijke en provinciale beleidslijn om eerst beter de bestaande infrastructuur te benutten, dan mensen te beïnvloeden ten aanzien van het gebruik of het tijdstip van het gebruik en daarna pas te bouwen.

Dit plan is opgesteld door Provincie Limburg in nauwe samenwerking met Rijkswaterstaat Zuid Nederland en de Limburgse gemeenten.

Door het inzetten van de in dit plan voorgestelde maatregelen op het gebied van verkeers- en vervoersmanagement zal de reistijd tussen herkomst en bestemming niet langer duren dan 1,5 x de reistijd tijdens de rustige perioden (free-flow). Op deze manier verbetert de Limburgse bereikbaarheid en wordt de doorstroming bevorderd. Dit komt het vestigingsklimaat van Limburg ten goede. Deze maatregelen worden met name ingezet om het economisch belang te dienen.

3. Bevoegdheid

Het VVM-plan Limburg 2014-2019 maakt onderdeel uit van het provinciale autonome beleid.

4. Risico's

De Provincie Limburg is regisseur van de regionale bereikbaarheid en voor een groot aantal VVM-maatregelen heeft de provincie als coördinator een rol bij het tot stand brengen van de samenwerking en het faciliteren van de verschillende partners en zo nodig financieren van (een gedeelte van) de maatregelen.

Bij de uitvoering van deze rol is het van belang dat de verschillende partijen meewerken. Hier ligt het grootste risico.

5. Periodieke informatie/sturingsinformatie

Via Jaarstukken en Begroting, paragraaf financiering wordt jaarlijks gerapporteerd.

6. Relatie met Programmabegroting – financiële aspecten

Voor het jaar 2014 wordt het Uitvoeringsprogramma grotendeels gedekt uit het bestaande provinciale budget voor Verkeers- en Vervoersmanagement van € 2,45 miljoen (€ 1 miljoen regulier beleid en € 1,45 miljoen nieuw beleid).

Voor het realiseren van de gestelde ambitie uit het VVM-plan Limburg 2014-2019 blijkt het reguliere, jaarlijkse budget van € 1 miljoen op dit moment onvoldoende. Er is jaarlijks een tekort van € 1.650.000,- voor de uitvoering van de reguliere taken. Voor de projecten is er jaarlijks een tekort van € 6.685.000,-. Dit tekort is als ambitie opgenomen in het Limop 2015 en 2016.

We zullen de volgende coalitie vragen om over de hoogte van de gestelde ambitie en de daarbij horende financiële tekorten een standpunt in te nemen. Natuurlijk worden ook landelijke programma's die een bijdrage zouden kunnen leveren in dit licht gezien. Dit betekent dat de fasering van het plan wordt gekoppeld aan de op dat moment aanwezige beschikbare middelen.

7. Meegezonden bijlagen

Het verkeers- en vervoersmanagementplan Limburg 2014-2019 is als bijlage toegevoegd.

Verkeers- en vervoersmanagementplan Limburg 2014-2019

Doorontwikkeling van verkeers- en vervoersmanagement in Limburg

Definitief

In opdracht van:
Provincie Limburg
afdeling Mobiliteit

Grontmij Nederland B.V.

Verantwoording

Titel : Verkeers- en vervoersmanagementplan Limburg

Subtitel : Doorontwikkeling van verkeers- en vervoersmanagement in Limburg

Projectnummer : 324885

Referentienummer :

Revisie : C5

Datum : 26 juni 2013

Auteur(s) : drs. M. van der Weg, ir. R.G.E. van Hout

E-mail adres : rob.vanhout@grontmij.nl

Gecontroleerd door : ir. R.G.E. van Hout

Paraaf gecontroleerd :

Goedgekeurd door : ing. C. Stevens - Van der Geer

Paraaf goedgekeurd :

Contact : Grontmij Nederland B.V.
De Holle Bilt 22
3732 HM De Bilt
Postbus 203
3730 AE De Bilt
T +31 30 220 74 44
F +31 30 220 02 94
www.grontmij.nl

Samenvatting

Bereikbaarheid is steeds belangrijker. Op dit moment werkt de provincie Limburg op projectniveau, vaak ad hoc, samen met andere wegbeheerders om de (inter)nationale, regionale en stedelijke bereikbaarheid van Limburg te verbeteren. Om efficiënter en effectiever te kunnen werken is er noodzaak aan een gerichte, proactieve en structurele invulling. Om dit te bereiken heeft de provincie Limburg samen met betrokken partners het **'Verkeers- en Vervoermanagementplan Limburg'** opgesteld. Dit verkeers- en vervoersmanagementplan geeft:

- een *heroverweging en herijking van het huidige strategische kader* verwoord in het Provinciaal Verkeer en Vervoer Plan (PVVP) voor de onderwerpen verkeersmanagement en vervoersmanagement. Dit geeft antwoord op de vraag waarom verkeersmanagement en vervoersmanagement ingezet dienen te worden bij verschillende bereikbaarheidsopgaven;
- een *tactisch onderdeel dat omschrijft hoe verkeersmanagement en vervoersmanagement in te zetten*. Inclusief een omschrijving van de benodigde samenwerking en de taken en rollen van de provincie en die van de andere regiopartners;
- een *operationele uitwerking die omschrijft wat er nodig is om verkeersmanagement en vervoersmanagement professioneel en proactief in te zetten*.

De provincie kan met behulp van dit plan de gewenste regierol vervullen die werd geadviseerd door het Landelijk VerkeersManagement Beraad en het IPO-vakberaad Verkeersmanagement.

Strategisch kader – waarom verkeers- en vervoersmanagement

De bereikbaarheid van Limburg is in het algemeen redelijk op orde. De afgelopen jaren zijn er een aantal verbeteringen in het mobiliteitssysteem in gang gezet die een bijdrage leveren aan het beter faciliteren van de mobiliteit. Als gevolg hiervan is er een stijging in het aantal reizigers per openbaar vervoer te zien en de e-bike is ook populair. Toch kent het hoofdwegennet nog een aantal (potentiële) knelpunten, net als de (inter)nationale bereikbaarheid per spoor en de optimalisering van het gebruik van de waterwegen. De samenwerking en afstemming met partners over de samenhang van de verschillende netwerken en het tot stand brengen van ketenmobiliteit moet verder worden verankerd. . Vooral ook over de provinciegrens heen (samenwerking met Noord-Brabant en Gelderland) en over de landsgrens heen (internationaal transport en winkelverkeer op feestdagen).

Ondanks de economische crisis is er enige groei op te merken in het personenvervoer over de weg en het goederenvervoer over weg, water en spoor. Bij economisch herstel mag worden verwacht dat zeker het (inter)nationale verkeer op hoofdwegen, water en spoor nog weer verder zal groeien. Op regionale schaal zal die ontwikkeling op (middel)lange termijn wat beperkter of stabiel zijn. Daarnaast treden er zich trends als Het Nieuwe Werken, ontwikkeling in de ICT en logistiek, demografische veranderingen, etc. plaats. Deze trends en de economische onzekerheid bewerkstelligen de mobiliteit wat leidt tot onzekerheid over de exacte richting van de mobiliteitsontwikkeling.

Verkeersmanagement oftewel betere benutting, richt zich op *aanbod en gebruik* van infrastructuur. Het actuele aanbod van weginfrastructuur wordt beter afgestemd tussen de wegbeheerders waardoor een betrouwbaarder netwerk met een hogere beschikbaarheid ontstaat. Daarnaast wordt het gebruik van de weginfrastructuur geoptimaliseerd door het verkeer te informeren en waar nodig te geleiden en sturen.

Vervoersmanagement oftewel beïnvloeding, richt zich op de *vraag* naar infrastructuur en vervoersdiensten. Zowel weggebruikers als vervoerders worden in het kader van vervoersmanagement gestimuleerd om bewust te kiezen: is de verplaatsing nodig? En zo ja, hoe kan dan het beste verplaatst worden? Vervoersmanagement gaat in essentie om het regisseren van de gehele ketenmobiliteit, zowel in het personenvervoer als het goederenvervoer, de kwaliteit van

de modaliteiten (eisen aan exploitatie en beheer), de samenwerking tussen en het gebruik van de verschillende modaliteiten.

Het uitvoeren van verkeers- en vervoersmanagement heeft verschillende voordelen. Verkeers- en vervoersmanagement past binnen het landelijk mobiliteitsbeleid waarbij de focus ligt op beter benutten en beïnvloeden waardoor de provincie kan aansluiten bij het landelijke mobiliteitsbeleid. Daarnaast is het een goed instrument om de ambities uit het PVVP, namelijk vlot, veilig, betrouwbaar en duurzaam verkeer, te voldoen. Naast het feit dat het past binnen de visies en ambities van verschillende niveaus, is verkeers- en vervoersmanagement flexibeler, duurzamer, sneller inzetbaar, bewezen effectief en goedkoper dan bouwen. Hierdoor is het een goed instrument om met de onzekerheden van de mobiliteit om te kunnen gaan.

Tactisch kader- Hoe verkeers- en vervoersmanagement inzetten

Dit verkeers- en vervoersmanagementplan geeft een raamwerk dat het geheel aan taken en activiteiten omvat die tezamen verkeers- en vervoersmanagement vormen. Het raamwerk bevat 20 taken die logisch zijn geordend in de taakvelden Incident Management, Afstemmen werk in uitvoering & evenementen, Regionaal Verkeersmanagement, Aanbod alternatieven, Verbeteren logistiek netwerk, Stimuleren gebruik alternatief en Optimaliseren logistieke processen.

De verschillende taken zijn omschreven met elk een uitwerking van de activiteiten en werkprocessen die ingericht moeten worden. Per taak is omschreven wat het inhoudt, welke bijdrage het levert aan de doelstelling, hoe de activiteit of werkproces kan worden ingevuld en wie er bij betrokken zijn c.q. er verantwoordelijk voor is.

Operationeel – Wat is er nodig om aan verkeers- en vervoersmanagement te doen

De operationele uitwerking van dit verkeers- en vervoersmanagementplan wordt geconcretiseerd in een nog op te stellen (jaarlijks) uitvoeringsprogramma.

Een eerste aanzet hiertoe is uitgewerkt in het laatste hoofdstuk. Hierin zijn twee operationele ambitieniveaus omschreven, namelijk 'basis op orde' en de '+-ambitie'. Per ambitieniveau is ingeschat welke tijdsbesteding er per wegbeheerder nodig is voor het behalen van dit niveau.

Het beter benutten van bestaande infrastructuur begint met het **basis op orde niveau**. Het is vanuit goed wegbeheerderschap een maatschappelijke plicht om er voor te zorgen dat de beschikbare infrastructuur in alle omstandigheden goed wordt benut. Zo wordt een optimale netwerkprestatie behaald en zijn wegbeheerders voorbereid indien er zich (onvoorziene) omstandigheden voordoen die de bereikbaarheid verminderen. In geval van een incident, wegwerkzaamheden of evenementen kan de wegbeheerder beroep doen op alternatieven die vooraf bedacht zijn. Daarnaast wordt het voor de weggebruiker aantrekkelijker om een alternatief te gebruiken omdat de alternatieven ook in orde zijn.

De **+ambitie** is voornamelijk van belang in congestiegevoelige gebieden. Hier is het niet voldoende om de basis op orde te hebben. Het is hier van belang om de weggebruiker te kunnen informeren, geleiden en sturen zodat deze zich in alle omstandigheden op een vlotte, veilige, betrouwbare en duurzame manier kan verplaatsen. Een wegbeheerder kan daarmee sneller, soms zelfs preventief, ingrijpen indien er zich onvoorziene omstandigheden voordoen. Daarnaast is het zaak om in congestiegevoelige gebieden maximaal in te zetten op het stimuleren van alternatieven vervoerswijzen voor zowel personen- als goederenvervoer om de druk op het wegennet te verlichten.

Naast de invulling van de tijdsbesteding die per wegbeheerder nodig is voor het behalen van de ambitieniveaus, wordt ook ingegaan op de organisatie van verkeers- en vervoersmanagement. Voor de aansturing van het uitvoeringsprogramma wordt geadviseerd een 'coördinatieteam' binnen de provincie te beleggen. Het coördinatieteam is onder andere verantwoordelijk voor (a) het aansturen en bewaken van de uitvoering van regionale taken en activiteiten op het gebied van verkeers- en vervoersmanagement, (b) het uitvoeren van overkoepelende activiteiten, zoals het opstellen en uitvoeren van een communicatieplan en een monitoring en evaluatieplan en (c) het verzorgen van afstemming op diverse niveaus.

Inhoudsopgave

1	Inleiding.....	7
1.1	Aanleiding	7
1.2	Het verkeers- en vervoersmanagementplan.....	7
1.3	Regionaal proces	8
1.4	Leeswijzer	8
2	Strategisch kader	9
2.1	Huidige situatie en trends	9
2.2	Wat is verkeers- en vervoersmanagement?	10
2.2.1	Verkeersmanagement.....	10
2.2.2	Vervoersmanagement.....	10
2.3	Waarom verkeers- en vervoersmanagement?	11
2.3.1	Landelijke ontwikkelingen	11
2.3.2	Ambities en mobiliteitsstrategie geactualiseerd PVVP	11
2.3.3	Bijdrage verkeers- en vervoersmanagement in bereiken doelen	12
2.4	Rol provincie	13
2.5	Verkeers- en vervoersmanagementplan.....	13
2.5.1	Invulling van drie niveaus.....	13
2.5.2	Verkeers- en vervoersmanagement als communicerende vaten	14
2.5.3	Eenmalige inspanningen en terugkerende werkprocessen	14
2.5.4	Communicatie	14
2.5.5	Monitoren en evalueren	14
3	Tactisch niveau: organiseren verkeers- en vervoersmanagement.....	15
3.1	Taken binnen verkeers- en vervoersmanagement	15
3.1.1	Orderingsmodel.....	15
3.1.2	Uitwerking taken	16
3.2	Incidentmanagement	18
3.2.1	Taak 1: Incidentmanagement	19
3.2.2	Taak 2: Coördinatie alternatieve routes	20
3.3	Afstemmen WIU en evenementen	22
3.3.1	Taak 3: Afstemmen WIU en evenementen.....	22
3.3.2	Taak 4: Minder hinder WIU en evenementen	24
3.4	Regionaal verkeersmanagement.....	26
3.4.1	Taak 5: Aanbod van weginfrastructuur	28
3.4.2	Taak 6: Kleine infrastructurele maatregel.....	28
3.4.3	Taak 7: Functioneel beheer	28
3.4.4	Taak 8: Verkeersinformatie inwinnen en verspreiden	29
3.4.5	Taak 9 en 10: Coördinatie lokale maatregelinzet & netwerkbreed VM	30
3.5	Aanbod alternatieven	32
3.5.1	Taak 11: Aanbod Fiets	33
3.5.2	Taak 12: Aanbod Openbaar Vervoer (OV)	36
3.5.3	Taak 13: Aanbod overstappunten	37
3.6	Stimuleren gebruik alternatieven	40
3.6.1	Taak 14: Leveren multimodale reisinformatie.....	41
3.6.2	Taak 15: Het Nieuwe Werken	41
3.6.3	Taak 16: Campagnes OV en Fiets	41
3.7	Optimaliseren logistieke processen	42

3.7.1	Taak 17: Optimalisatie gebruik logistiek netwerk.....	42
4	Operationele uitwerking	44
4.1	Inleiding	44
4.2	Bepalen ambitieniveau operationele uitwerking	45
4.2.1	Basis op orde	47
4.2.2	+-ambitie	47
4.3	Tijdsbesteding per wegbeheerder per ambitieniveau	49
4.4	Monitoring en evaluatie.....	50
4.5	Organisatie.....	51
4.6	Financiële uitwerking	52

Bijlage 1: Ordeningsmodel verkeers- en vervoersmanagement

Bijlage 2: Tijdsbesteding per taakveld

1 Inleiding

1.1 Aanleiding

Bereikbaarheid is steeds belangrijker. Om het wegennet beter te benutten en om mensen zich slimmer te laten verplaatsen, werkt de provincie Limburg op projectniveau veelvuldig samen met andere wegbeheerders. In uiteenlopende samenwerkingsverbanden worden verschillende projecten uitgevoerd om de (inter-)nationale, regionale en stedelijke bereikbaarheid te verbeteren.

Er gebeurt dus veel in Limburg, maar het is versnipperd, ad-hoc en grotendeels incidenteel van aard. Om efficiënter en effectiever te kunnen werken is het noodzakelijk hier meer gericht, pro-actief en structureel invulling aan te geven. Om dit te bereiken, heeft de provincie Limburg samen met betrokken regiopartners dit strategisch - maar vooral ook tactisch en operationeel - “Verkeers- en Vervoersmanagementplan Limburg” opgesteld. De nauwe samenwerking met de betrokken partners is essentieel, omdat zowel verkeersmanagement als vervoersmanagement alleen effectief zijn als de reiziger / de vervoerder centraal staat. Deze reist over de beheergrenzen van alle betrokken partners heen.

Efficiënter en effectiever zijn niet de enige aanleidingen voor dit plan. Vanuit het Landelijk VerkeersManagement Beraad (LVMB) en het IPO-vakberaad Verkeersmanagement is uitdrukkelijk geadviseerd om de regierol op het gebied van verkeersmanagement neer te leggen bij de provincies. Elke provincie is gevraagd zelf een verdere uitwerking te geven aan wat deze regierol dan voor een bepaalde regio dient in te houden.

Ook speelt op regionaal niveau de ontwikkeling van Limburg Zuid Bereikbaar (LZB). LZB heeft als doel met de inzet van verkeersmanagement, mobiliteitsmanagement en communicatie de hinder tijdens de bouw van o.a. de A2 tunnel en de buitenring Parkstad te beperken. Het is wenselijk om een aantal maatregelen te verduurzamen en deze ook na de bouwperiodes structureel in te zetten.

Als laatste speelt dat de Limburgse OV-concessie opnieuw wordt aanbesteed. Vanwege de grote relevantie van het openbaar vervoer voor ketenmobiliteit en als onderdeel van vervoersmanagement is dit plan mede kaderstellend voor de OV-aanbesteding.

1.2 Het verkeers- en vervoersmanagementplan

Dit verkeers- en vervoersmanagementplan geeft:

- een *korte heroverweging en herijking van het huidige strategische kader* verwoord in het Provinciaal Verkeer en Vervoer Plan (PVVP) voor de onderwerpen verkeersmanagement en vervoersmanagement. Dit geeft antwoord op de vraag waarom verkeersmanagement en vervoersmanagement ingezet dienen te worden bij verschillende bereikbaarheidsopgaven;
- een *tactisch onderdeel dat omschrijft hoe* verkeersmanagement en vervoersmanagement in te zetten. Inclusief een omschrijving van de benodigde samenwerking en de taken en rollen van de provincie en die van de andere regiopartners;
- een *operationele uitwerking die omschrijft wat er nodig is* om verkeersmanagement en vervoersmanagement professioneel en pro-actief in te zetten.

Dit is het eerste verkeers- en vervoersmanagementplan dat de provincie Limburg opstelt.

1.3 Regionaal proces

In november 2012 zijn op initiatief van de provincie Limburg de relevante regiopartijen betrokken bij het opstellen van dit verkeers- en vervoersmanagementplan Limburg. Deze partijen zijn Rijkswaterstaat Limburg en de RMO regio's Maastricht/Heuvelland, Parkstad, Sittard-Geleen, Midden-Limburg en Noord-Limburg.

Vanuit de provincie zijn de afdelingen Mobiliteit en Provinciale Wegen betrokken¹. De afdeling Mobiliteit heeft de totstandkoming van dit plan gecoördineerd.

Voor de totstandkoming van dit plan zijn zes werksessies georganiseerd. In deze sessies is het plan inhoudelijk afgestemd en vormgegeven. Alle betrokken partijen hebben hieraan een bijdrage geleverd. Hierbij zijn merendeels iteratief de volgende stappen doorlopen (van strategisch naar operationeel):

1. *Top-down benadering*: waarom verkeers- en vervoersmanagement en wat houdt dat dan in? Dit heeft geresulteerd in een met de opstellers van het geactualiseerde PVVP afgestemde factsheet over o.a. efficiency verkeers- en vervoersmanagement en het bijdragen aan de beleidsdoelen.
2. *Bottom-up benadering*: welke maatregelen bestaan al en welke maatregelen dienen ontwikkeld te worden en welke bijdragen leveren deze maatregelen aan het bereiken van de beleidsdoelen?
3. *Samenbrengen top-down en bottom-up benadering*: WAT zijn onze beleidsdoelen en WAAROM (strategische kader) en HOE worden die beleidsdoelen geëffectueerd en WIE (taken en rollen) staat daar voor aan de lat (tactische kader)?
4. *Doorvertalen naar uitvoering*: WAARMEE, WANNEER en door WIE wordt verkeers- en vervoersmanagement uitgevoerd (operationeel kader).

Bovenstaande heeft geleid tot afgestemde beleidsuitgangspunten op het gebied van verkeers- en vervoersmanagement (*wat & waarom*) die in dit plan zijn doorvertaald in een samenhangend verkeers- en vervoersmanagement plan (*hoe & wie*). Uiteindelijk doel is hieraan een (jaarlijks) uitvoeringsprogramma (*waarmee & wanneer*) te koppelen. De eerste aanzet hiervoor wordt in dit plan geleverd.

1.4 Leeswijzer

Hoofdstuk 2 bevat het strategisch kader. Hier wordt ingegaan op de huidige situatie en trends, op de ambities uit het PVVP, op wat er precies onder verkeers- en vervoersmanagement verstaan wordt en waarom de inzet hiervan belangrijk is.

In hoofdstuk 3 worden de verschillende taken en activiteiten die tezamen verkeers- en vervoersmanagement vormen verder uitgewerkt. Er wordt ingegaan op de effectiviteit van de taken en activiteiten en er wordt een voorstel uitgewerkt hoe deze te organiseren.

Hoofdstuk 4 beschrijft tot slot wat daarvoor nodig is.

¹ De afdeling Mobiliteit werkt aan efficiënte, veilige en duurzame afwikkeling van het personen- en goederenvervoer via spoor, water en weg in en door Limburg. De afdeling Provinciale Wegen is verantwoordelijk voor instandhouding, ver- en nieuwbouw en een adequaat wegbeheer van het provinciale wegennet.

2 Strategisch kader

In dit hoofdstuk wordt eerst ingegaan op de huidige situatie en trends in mobiliteit. Vervolgens wordt dieper ingegaan op wat er precies onder verkeers- en vervoersmanagement verstaan wordt en waarom de inzet hiervan belangrijk is.

2.1 Huidige situatie en trends

De bereikbaarheid van Limburg is in het algemeen redelijk op orde. De verkeersdruk op de wegen leidt over het algemeen niet tot grootschalige, structurele congestie. In het regionale openbaar vervoer is de afgelopen jaren een kwaliteitsverbetering ingezet, die inmiddels zijn vruchten heeft afgeworpen in de zin van hogere reizigersaantallen. De fiets lijkt mede onder invloed van de e-bike weer te stijgen in populariteit. Vooral in Limburg is de e-bike aantrekkelijk vanwege de heuvels.

Er zijn een aantal verbeteringen in het mobiliteitssysteem in gang gezet, die de komende jaren zullen worden uitgevoerd en daarmee zullen bijdragen aan het beter faciliteren van de mobiliteit. Maar er blijft ook nog een aantal wezenlijke aandachtspunten. Het hoofdwegennet kent nog een aantal (potentiële) knelpunten, net als de (inter)nationale bereikbaarheid per spoor en de optimalisering van het gebruik van de waterwegen. De samenwerking en afstemming met partners over de samenhang van de verschillende netwerken en het tot stand brengen van ketenmobiliteit moet verder worden verankerd. Vooral ook over de provinciegrens heen (samenwerking met Noord-Brabant en Gelderland) en over de landsgrens heen (internationaal transport en winkelverkeer op feestdagen).

De ontwikkeling van de mobiliteit in Limburg heeft zich de afgelopen jaren in een afvlakkende curve begeven. Er is nog wel enige groei van het totale personen- en goederenvervoer, maar de snelheid van de groei is afgezwakt. De stagnerende economische ontwikkeling in Nederland, Europa en de wereld van de afgelopen jaren heeft aan de afgezwakte groei bijgedragen. Op het hoofdwegennet is er nog steeds wel sprake van lichte groei van het langere afstand- en transitoverkeer. De openstelling van de A73 in 2008 en de A74 in 2012 hebben tot een extra groei en aanpassing van de verkeersstromen geleid. Op de regionale wegen is de verkeersdruk min of meer stabiel. Per weg kan dit beeld natuurlijk verschillen. Ook het goederenvervoer over weg, water en spoor kennen nog groei, maar de economische crisis is ook hierbij een sterk remmende factor. Het regionale openbaar vervoer heeft de afgelopen jaren groei gekend, mede dankzij het succes van de aanbesteding van de regionale OV-concessie in 2006. Bij economisch herstel mag worden verwacht dat zeker het (inter)nationale verkeer op hoofdwegen, water en spoor weer zal groeien. Op regionale schaal zal die ontwikkeling op (middel)lange termijn wat beperkter of stabiel zijn.

Trends als Het Nieuwe Werken, ontwikkelingen in de ICT en logistiek, maar ook de demografische ontwikkeling naar een kleinere bevolking (krimp), een bevolkingsopbouw met een groter aandeel ouderen en kleiner aantal jongeren en een mogelijke verandering in de spreiding van die bevolking (meer stad, minder platteland) bewerkstelligen veranderingen in de mobiliteit. Dit leidt tot onzekerheid over de exacte richting van de mobiliteitsontwikkeling.

2.2 Wat is verkeers- en vervoersmanagement?

2.2.1 Verkeersmanagement

Betere benutting oftewel verkeersmanagement, richt zich op *aanbod* en *gebruik* van infrastructuur. Het actuele aanbod van weginfrastructuur wordt beter afgestemd tussen de wegbeheerders waardoor een betrouwbaarder netwerk met een hogere beschikbaarheid ontstaat. Deze afstemming is noodzakelijk om er voor te zorgen dat de basis op orde is en blijft. Daarnaast wordt het gebruik van de weginfrastructuur geoptimaliseerd door het verkeer te informeren en waar nodig te geleiden en sturen.

Het doel hiervan is een vlotte en betrouwbare mobiliteit (beschikbaarheid, reistijden) te realiseren. Verkeersmanagement beperkt zich in dit plan tot het wegennetwerk. Daar liggen voor de provincie en de andere wegbeheerders de meest directe mogelijkheden en hier zijn de meeste sturingsmogelijkheden. Door middel van gezamenlijk met andere stakeholders opgestelde regelstrategieën en regelscenario's wordt het wegverkeer zo efficiënt mogelijk over de beschikbare wegen gestuurd. Dit moet in toenemende mate in real-time en proactief. Hierbij is adequate data noodzakelijk over de ontwikkeling van het wegverkeer en de actuele verkeerssituatie. Vanuit deze gezamenlijke kaders worden ook afspraken over incidentmanagement (snel de weg weer vrij hebben na een ongeval), het functionele beheer van verkeerssystemen (zorgen dat verkeerssystemen optimaal ingesteld zijn) en de onderlinge afstemming van wegwerkzaamheden en grootschalige evenementen gemaakt.

Verkeersmanagement wordt zowel structureel ingezet tijdens bijvoorbeeld reguliere files of steeds terugkerende onderhoudswerkzaamheden aan tunnels, als tijdens incidentele verstoringen van het netwerk zoals bij wegwerkzaamheden, evenementen of incidenten.

2.2.2 Vervoersmanagement

Beïnvloeding oftewel vervoersmanagement, richt zich op *de vraag* naar infrastructuur en vervoersdiensten. Zowel weggebruikers als vervoerders worden in het kader van vervoersmanagement gestimuleerd om bewust te kiezen: is de verplaatsing nodig? En zo ja, hoe kan dan het beste verplaatst worden?

Wanneer de verplaatsing toch gemaakt moet worden, wordt de weggebruiker verleid om minder (snel) de auto te gebruiken en meer gebruik te maken van het openbaar vervoer, de (e-)fiets of een combinatie daarvan. De vervoerder wordt gestimuleerd om bij de afhandeling van logistieke processen het spoor, het water, de buisleiding of een combinatie daarvan te gebruiken.

Vervoersmanagement gaat dus in essentie om het regisseren van de gehele ketenmobiliteit, zowel in het personenvervoer als het goederenvervoer, de kwaliteit van de modaliteiten (eisen aan exploitatie en beheer), de samenwerking tussen en het gebruik van de verschillende modaliteiten. Het omvat ook aspecten als (multimodale) reisinformatie en Het Nieuwe Werken.

De individuele netwerken moeten daarvoor van optimale kwaliteit zijn en goed functioneren, maar er is evenzeer aandacht nodig voor de onderlinge samenhang daarvan, zodat multimodaliteit, synchromodaliteit² en ketenmobiliteit zich goed kunnen ontwikkelen. Daarom is er ook specifieke aandacht nodig voor de overstap- en overslagpunten waar onderlinge uitwisseling kan plaatsvinden en voor de beïnvloeding van reizigers en verladers om de verschillende vervoersopties zo goed mogelijk te gebruiken.

Vervoersmanagement is daarmee enerzijds gericht op het aanbieden van een kwalitatief goed basisniveau van de verschillende modaliteiten en overstap- en overslagpunten en anderzijds op het stimuleren van het gebruik daarvan. Vergelijkbaar aan verkeersmanagement wordt binnen vervoersmanagement daarom onderscheid gemaakt in de 'basis op orde' en het stimuleren van het gebruik hiervan (reizigers en vervoerders).

Vervoersmanagement wordt zowel structureel ingezet in congestiegevoelige gebieden en specifiek tijdens een groot bouwproject of evenement waar veel verkeershinder wordt verwacht.

² Synchromodaliteit is het optimaal flexibel en duurzaam inzetten van verschillende transportmodaliteiten in een netwerk onder regie van een logistiek dienstverlener, zodanig dat de klant (verlader of expediteur) een geïntegreerde oplossing voor zijn (achterland)vervoer krijgt aangeboden.

2.3 Waarom verkeers- en vervoersmanagement?

2.3.1 Landelijke ontwikkelingen

Er is geen 'speelruimte' meer in de lange termijn investeringsbudgetten voor bouwprojecten, deze zijn tot 2028 vastgesteld. Mede hierdoor verschuift de focus in het landelijk mobiliteitsbeleid. Het Rijk gaat meer inzetten op verkeers- en vervoersmanagement in plaats van bouwen. Dit komt tot uiting in de landelijke financieringstrajecten zoals het programma Beter Benutten. Het programma Beter Benutten bestaat uit 2 pijlers: benutten van het infrastructuraanbod en beïnvloeden van de vraag naar infrastructuur, oftewel verkeers- en vervoersmanagement. Daarnaast wordt in het programma 'Beter geïnformeerd op weg' gewerkt aan een toekomstvisie met routekaart en uitvoeringsagenda voor verkeersinformatie en verkeersmanagement. Het vervolg op Beter Benutten, de Bereikbaarheidsagenda, gaat de lijn van benutten en beïnvloeden voortzetten door vanuit 5 oplossingsrichtingen (Innoveren, Informeren, Investeren, Instandhouden en Inrichten) concrete maatregelen uit te werken.

Het is voor de provincie Limburg zaak om aan te sluiten bij de landelijke ontwikkelingen door bestaande verkeers- en vervoersmanagementmaatregelen te professionaliseren en nieuwe maatregelen te ontwikkelen. Alleen op die manier kan in Limburg het benutten en beïnvloeden gericht, proactief en structureel als instrument worden ingezet.

2.3.2 Ambities en mobiliteitsstrategie geactualiseerd PVVP

De ambities ten aanzien van mobiliteit uit het POL2006 en PVVP (2007) worden gehandhaafd en naar de toekomst doorgezet. Er wordt in Limburg ingezet op een betrouwbaar, vlot, veilig en duurzaam vervoer van mensen en goederen, door een gericht aanbod van mobiliteitsvoorzieningen en een efficiënt gebruik van deze vervoersvoorzieningen door burgers en bedrijven. Deze ambitie is bewust tweeledig. Enerzijds wordt het als een overheidstaak gezien om te faciliteren in mobiliteitsvoorzieningen. Anderzijds is het ook een overheidstaak om een zo slim en efficiënt mogelijk gebruik (benutting) van alle mobiliteitsvoorzieningen te bewerkstelligen en een doordacht gebruik van alle vervoersopties te bevorderen (beïnvloeden).

De mobiliteitsstrategie in het geactualiseerde PVVP gaat uit van het allereerst zo goed mogelijk **benutten** van de bestaande infrastructuur en vervoersvoorzieningen (incl. optimaliseren van de capaciteit en kwaliteit daarvan) en het ook trachten te **beïnvloeden** (verleiden) van reizigers en vervoerders tot "slim verplaatsen". Pas waar de capaciteit van netwerken of vervoerdiensten voor de toekomst structureel tekort schiet komt de optie **bouwen** in beeld: het aanleggen van nieuwe infrastructuur en/of introduceren van nieuwe vervoersvoorzieningen. De aangegeven volgorde van benutten, beïnvloeden en bouwen is ook een afwegingsvolgorde. Zorg dragen voor een goed **beheer** van de basisvoorzieningen is een randvoorwaarde voor effectief verkeers- en vervoersmanagement.

Met bouwen is het niet mogelijk snel en flexibel wijzigingen aan te brengen in de capaciteit van de netwerken. Bouwen is bovendien een dure optie. Benutten en beïnvloeden zijn wel snel te organiseren en vaak ook goedkoper. Naast de bereikbaarheidsinvalshoek heeft verkeers- en vervoersmanagement voordelen door een directe invloed op leefbaarheid, aantrekkelijkheid woonomgeving, het milieu (emissies), het klimaat en energieverbruik³. Over het algemeen betekent dit voor het weg- en watertransport een nadruk op benutten en optimaliseren. Ten aanzien van het spoorvervoer (m.n. reizigers) en het openbaar vervoer zijn er nog een aantal achterstanden weg te werken en verbeteringen door te voeren, waardoor er ook een duidelijke aandacht voor "bouwen" is (incl. vervoersgerelateerde voorzieningen als P&R, etc.).

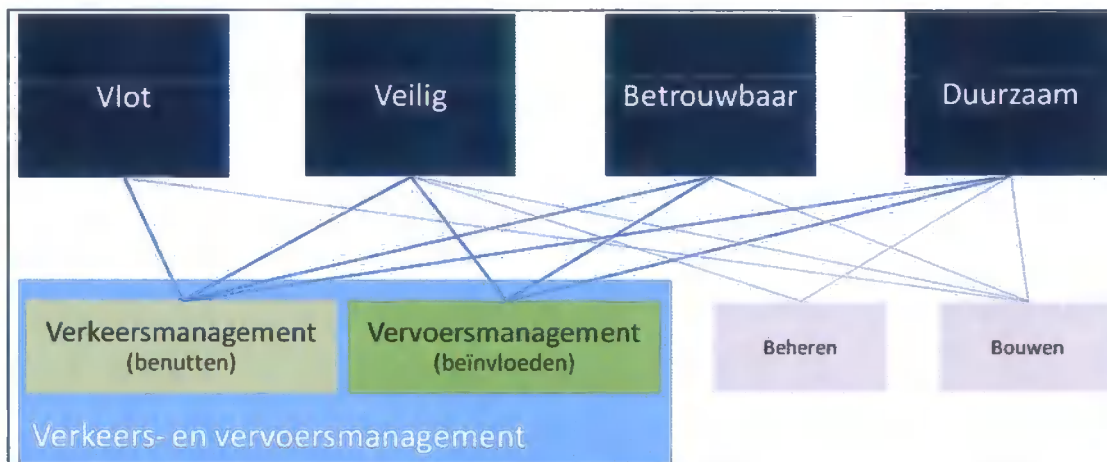
³ De mobiliteitsstrategie draagt rechtstreeks bij aan de duurzaamheid doelstellingen. Meer multimodaliteit en ketenvervoer betekent een lagere (vracht)autoafhankelijkheid en daarmee een lagere afhankelijkheid van fossiele brandstoffen en minder emissies (lucht en geluid). Samen met een verbeterde verkeersveiligheid draagt dit bij aan een betere leefbaarheid van woon- en leefomgeving.

2.3.3 Bijdrage verkeers- en vervoersmanagement in bereiken doelen

De ambities ten aanzien van mobiliteit in Limburg zijn gericht op een betrouwbaar, vlot, veilig en duurzaam vervoer van mensen en goederen. Deze ambities zijn nog niet geconcretiseerd in SMART beleidsdoelstellingen waarin is uitgewerkt hoe betrouwbaar, vlot, veilig, etc. het vervoer moet zijn.

Wel is duidelijk dat verkeers- en vervoersmanagement als instrument bijdraagt aan de gestelde ambities. Door zowel de verkeersstromen over de netwerken te managen als het gebruik van de verschillende modaliteiten te beïnvloeden, wordt de aanwezige capaciteit en kwaliteit van alle netwerken en vervoersdiensten optimaal gebruikt. Verkeers- en vervoersmanagement brengt het evenwicht aan tussen het aanbod aan verkeersnetwerken en vervoersdiensten en het feitelijke gebruik ervan. Daarbij is in toenemende mate behoefte aan flexibiliteit: in het aanbod (capaciteit) en in de vraag (de mobiliteit van personen en goederen).

Meer concreet draagt het beter benutten bij aan vlot, veilig, betrouwbaar en duurzaam vervoer van mensen en goederen. Het beïnvloeden van de vervoersvraag is vooral gericht op betrouwbaar, duurzaam en veilig vervoer. De volgende figuur geeft dit weer. Met lichte stippellijnen zijn ook de bijdragen van beheren en bouwen aan het bereiken van de doelstellingen weergegeven.



De huidige crisis, de ingezette bevolkingskrimp en de vergrijzing zorgen ervoor dat het inschatten van de mobiliteitsontwikkeling voor de (midden)lange termijn lastig is. Er wordt wel nog steeds een groei van het (inter)nationale goederenvervoer verwacht. Daarom wordt bij het inschatten van de totale mobiliteitsontwikkeling rekening gehouden met een bandbreedte. Deze bandbreedte maakt de inzet van verkeers- en vervoersmanagement als instrument aantrekkelijk. Verkeers- en vervoersmanagement is immers duurzamer, flexibeler, sneller inzetbaar, bewezen effectief en goedkoper dan bouwen. Daarom wordt dit instrument juist vooruitlopend op, of zelfs ter voorkoming van bouwmaatregelen ingezet. In een aantal gevallen kan echter ook de inzet van verkeers- en vervoersmanagement de bereikbaarheidsknelpunten niet oplossen en is het toch noodzakelijk om te bouwen.

Verkeers- en vervoersmanagement zijn dus nodig om de druk op het Limburgse wegennet beheersbaar te maken. In bepaalde gebieden en op bepaalde momenten is het Limburgse wegennet overbelast. Door het treffen van maatregelen in het kader van verkeers- en vervoersmanagement ontstaat er meer ruimte op de weg en daarmee een vlottere doorstroming en dus een betere bereikbaarheid van en in Limburg.

De ervaringen in de afgelopen jaren leren verder dat vervoersmanagement vooral effectief is op plaatsen en momenten dat er een specifieke 'sense of urgency' is (waar de nood hoog is): er moet voor zowel stakeholders als de individuele reiziger en vervoerder een directe aanleiding zijn om het mobiliteitsgedrag te heroverwegen en open te staan voor alternatieven.

2.4 Rol provincie

Het grote aantal stakeholders (naast overheden ook werkgevers, aanbieders van vervoer en reizigers) maakt verkeers- en vervoersmanagement een onderwerp waar bij uitstek de (totstandbrenging van) goede samenwerking essentieel is. De Provincie wil haar regisseursrol tot uiting brengen, door de juiste partijen bijeen te brengen en effectieve samenwerking tot stand te brengen.

Belangrijk hierbij is ook de afstemming met en aanhaking op stedelijke verkeersmanagement, met name in en rond de steden Maastricht en Venlo.

Daarnaast is een kwalitatief goed beheer van het basisvoorzieningsniveau randvoorwaardelijk voor effectief verkeers- en vervoersmanagement. De provincie is hiervoor zelf aan zet als wegbeheerder, concessieverlener en -beheerder regionaal openbaar vervoer en als beheerder van een aantal overstaplocaties voor personenvervoer (carpoolterreinen, bushaltes, fietsoverstap-punten). Voor de overige weg-, spoor en waterinfrastructuur, het aanbod van landelijke vervoersdiensten en overslaglocaties goederenvervoer is de provincie geen beheerder maar heeft de provincie wel een rol als initiatiefnemer, coördinator, regisseur of facilitator.

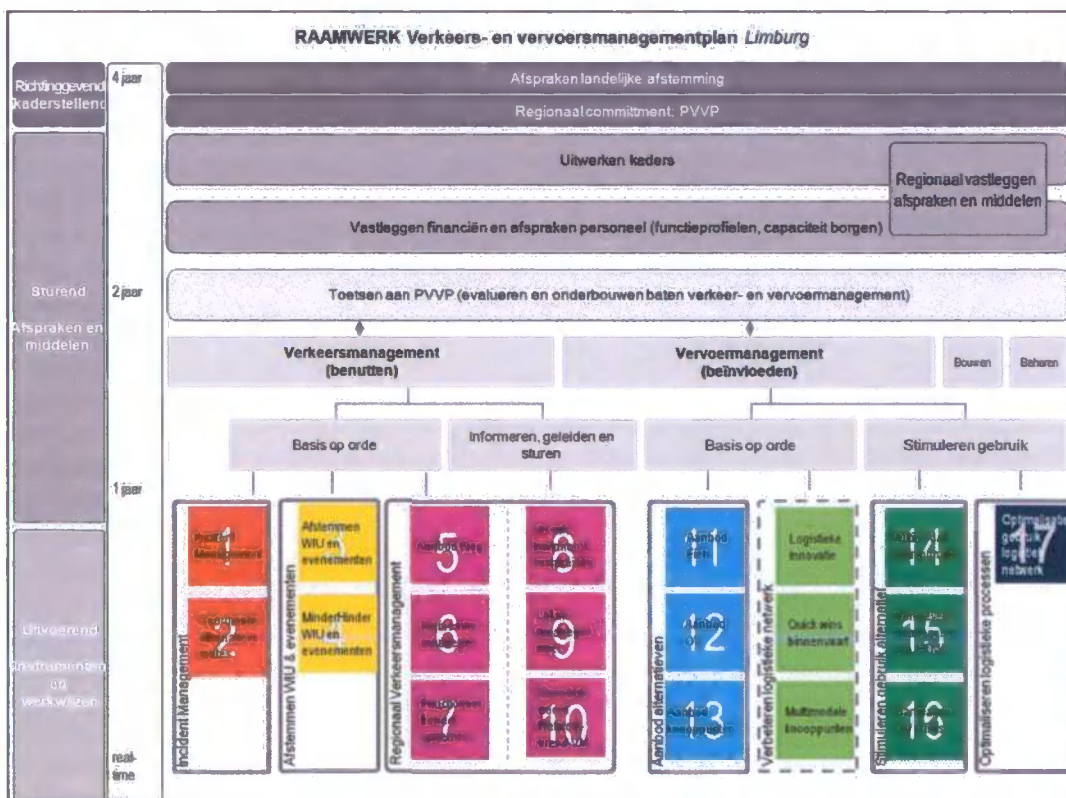
2.5 Verkeers- en vervoersmanagementplan

2.5.1 Invulling van drie niveaus

In het volgende hoofdstuk wordt een ordeningsmodel (raamwerk) toegelicht dat het geheel aan taken en activiteiten omvat die tezamen verkeers- en vervoersmanagement vormen. Het inhoudelijk invullen en het organiseren van dit raamwerk staat centraal in dit verkeers- en vervoersmanagementplan. Bij het organiseren van de taken en activiteiten uit het raamwerk wordt onderscheid gemaakt in drie niveaus:

- Richtinggevend niveau: vastleggen beleid (PVVP) / landelijke afstemming;
- Sturend niveau: inrichten organisatie (afspraken en middelen vastleggen), uitwerken kaders en evalueren;
- Uitvoerend niveau: uitvoering van de maatregelen.

Alle drie de niveaus moeten ingevuld worden om te komen tot een effectief en efficiënt verkeers- en vervoersmanagementplan. In onderstaand figuur zijn de drie niveaus weergegeven.



De focus van de uitwerking van het verkeers- en vervoersmanagementplan ligt op het sturende en uitvoerende niveau. De gekleurde blokken in het figuur geven dit weer. Deze blokken vormen het raamwerk dat in het volgende hoofdstuk verder uitgewerkt is. Ook worden de overkoepelende activiteiten uitgewerkt. Deze zijn gericht op het uitwerken van regionale kaders, het regionaal vastleggen van middelen en het monitoren en evalueren van verkeers- en vervoersmanagement. In het geactualiseerde PVVP wordt het strategische niveau ingevuld, afstemming hierover heeft al plaatsgevonden.

Resultaat van deze uitwerking is dit samenhangend verkeers- en vervoersmanagementplan waaraan een uitvoeringsprogramma wordt gekoppeld.

2.5.2 *Verkeers- en vervoersmanagement als communicerende vaten*

De mobiliteitsstrategie in het geactualiseerde PVVP gaat uit van het duurzaamheidsprincipe: allereerst het zo goed mogelijk benutten van de bestaande infrastructuur (verkeersmanagement) en vervoersvoorzieningen (vervoersmanagement). Vervoersmanagement is inclusief het optimaliseren van de capaciteit en kwaliteit van vervoersvoorzieningen, alsmede het trachten te beïnvloeden van reizigers en vervoerders tot "slim verplaatsen". Pas waar de capaciteit van netwerken of vervoerdiensten voor de toekomst structureel tekort schiet komt bouwen in beeld.

Verkeers- en vervoersmanagement zijn communicerende vaten. Meer vervoersmanagement betekent in sommige gevallen minder noodzaak tot verkeersmanagement en visa versa, maar dit is niet per definitie het geval: projecten kunnen elkaar juist ook versterken.

Om hier meer richting aan te geven wordt in dit plan voorgesteld om, voortbordurend op het duurzaamheidsprincipe, op plekken waar dit mogelijk is eerst in te zetten op vervoersmanagement. Pas als dit onvoldoende oplossend vermogen heeft wordt ook ingezet op verkeersmanagement. Op locaties waar de verkeersdruk hoog is of waar slechts in beperkte mate vervoersmanagement alternatieven aanwezig zijn, wordt vanwege het synergie effect aanbevolen om direct op beide sporen in te zetten. In het uitvoeringsplan dient dit per regio en per verkeers- of vervoersmanagementtaak verder ingevuld te worden.

2.5.3 *Eenmalige inspanningen en terugkerende werkprocessen*

Dit verkeers- en vervoersmanagementplan omschrijft zowel (eenmalige) activiteiten die nodig zijn om de basis op orde te krijgen of om de uitvoering van reguliere taken te vereenvoudigen, als terugkerende werkprocessen die nodig zijn om de reguliere taken uit te voeren. Deze eenmalige inspanningen en terugkerende werkprocessen zijn in het volgende hoofdstuk inhoudelijk uitgewerkt.

2.5.4 *Communicatie*

Succesfactor binnen verkeers- en vervoersmanagement is communicatie. Enerzijds communicatie over het plan zelf en anderzijds als middel om verkeers- en vervoersmanagementmaatregelen kracht bij te zetten. Na vaststelling van dit plan dient een duidelijke communicatiestrategie voor verkeers- en vervoersmanagement opgesteld te worden. Deze strategie dient vervolgens te worden doorvertaald naar het (jaarlijks) uitvoeringsprogramma.

2.5.5 *Monitoren en evalueren*

Succesvol verkeers- en vervoersmanagement begint bij dit plan maar voor effectieve uitvoering is meer nodig. De uitvoering van de verschillende activiteiten en taken uit dit plan dient gemonitord te worden op voortgang en effect. Op basis hiervan kan geëvalueerd worden wat het effect is van de afzonderlijke maatregelen en van het totale plan.

De evaluatieresultaten dienen twee doelen. Enerzijds is het de onderbouwing voor verbetermaatregelen om nog effectiever en efficiënter te kunnen werken aan de hand van de Deming cirkel⁴ en anderzijds levert het de gegevens voor de terugkoppeling naar het bestuur over de behaalde resultaten. In hoofdstuk 4 wordt hier verder op ingegaan.

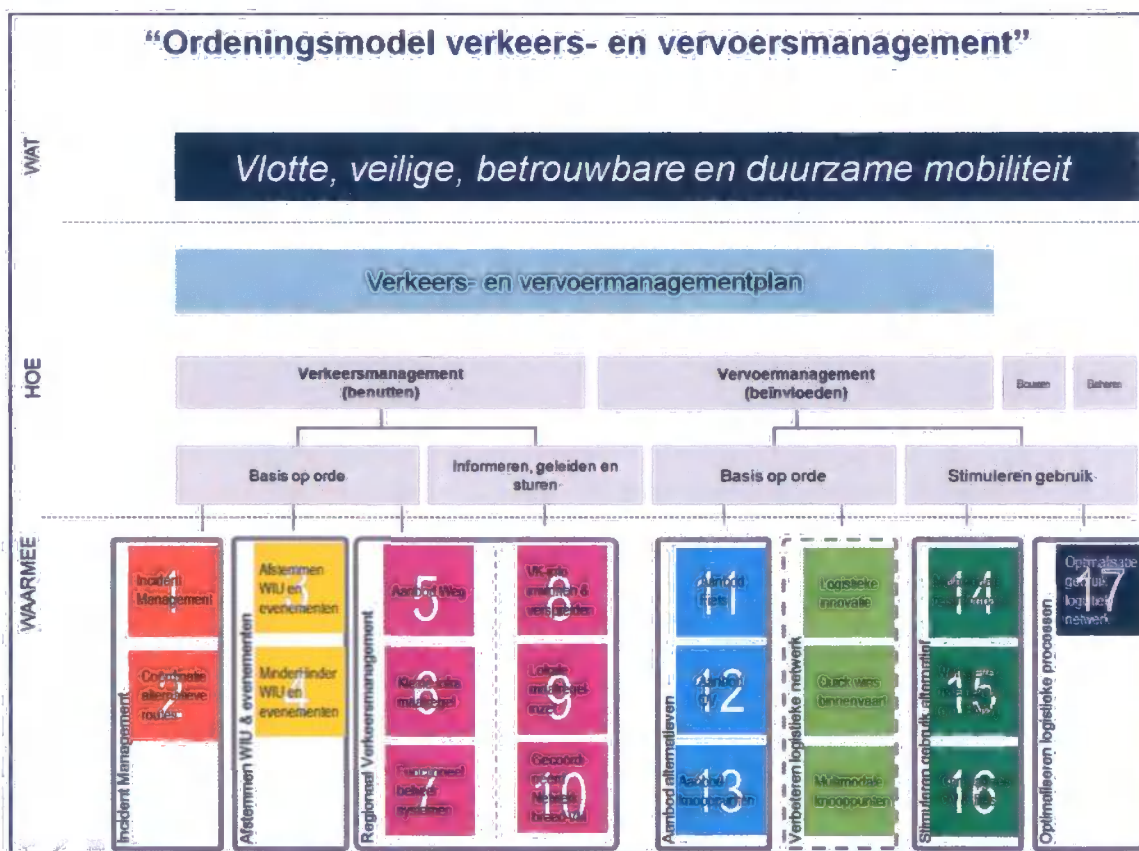
⁴ De kwaliteitscirkel van Deming beschrijft vier activiteiten die op alle verbeteringen in organisaties van toepassing zijn (plan-do-check-act). De vier activiteiten zorgen voor een betere kwaliteit. Het cyclische karakter garandeert dat de kwaliteitsverbetering continu onder de aandacht is.

3 Tactisch niveau: organiseren verkeers- en vervoersmanagement

3.1 Taken binnen verkeers- en vervoersmanagement

3.1.1 Ordeningsmodel

Zoals vermeld zijn voor de totstandkoming van dit plan zes werksessies georganiseerd. In deze sessies is het plan inhoudelijk afgestemd en vormgegeven, onder andere door met alle betrokken partijen de activiteiten en taken voor verkeers- en vervoersmanagement te inventariseren. Het resultaat is onderstaand ordeningsmodel (raamwerk). Dit raamwerk geeft de structuur en samenhang tussen de verschillende taken en activiteiten weer. In bijlage 1 staat een grotere weergave van het raamwerk.



Het raamwerk bevat 20 taken die logisch zijn geordend in de taakvelden:

- Incident Management (IM)
- Afstemmen werk in uitvoering (WIU) & evenementen
- Regionaal Verkeersmanagement (RVM)
- Aanbod alternatieven
- Verbeteren logistiek netwerk
- Stimuleren gebruik alternatief
- Optimaliseren logistieke processen

3.1.2 Uitwerking taken

De taken binnen het taakveld “*verbeteren logistiek netwerk*”, te weten logistieke innovatie, quick-wins binnenvaart en multimodale knooppunten, zijn in de plan niet verder uitgewerkt aangezien deze in het actieprogramma logistiek Limburg⁵ opgenomen zijn.

De overige taken (nummers 1 t/m 17 in het raamwerk) zijn in dit hoofdstuk verder uitgewerkt. Per paragraaf is één geclusterd taakveld weergegeven. De uitwerking begint met de taakvelden binnen het domein verkeersmanagement (nummers 1 t/m 10), vervolgens zijn de taakvelden binnen het domein vervoersmanagement uitgewerkt (nummers 10 t/m 17).

De uitwerking van een taak is ingevuld door beantwoording van onderstaande vragen:

1. WAT houdt de taak precies in en WAAROM dient deze uitgevoerd te worden in termen van de bijdrage van de taak aan het behalen van de doelstellingen (betrouwbare, vlotte, veilige, en duurzame mobiliteit). Deze bijdrage is waar mogelijk kwantitatief bepaald en anders kwalitatief omschreven.
2. HOE kan deze taak georganiseerd worden? Welke eenmalige activiteiten zijn nodig en welke werkprocessen dienen georganiseerd te worden? En betreft het een reguliere taak of alleen tijdens incidentele (niet)-geplande situaties als incidenten of evenementen?
3. WAT is de gewenste rol van de provincie en van andere wegbeheerders?

Om bij het lezen van dit hoofdstuk meer inzicht te hebben in de samenhang tussen de taken en het onderscheid in activiteiten en werkprocessen dient de tabel op de volgende pagina. In deze tabel staat per taak welke activiteiten er georganiseerd dienen te worden voor de uitvoering van de taak. Als een activiteit onderstreept is betreft het een werkproces (repeterende of terugkerende verzameling van activiteiten). De niet onderstreepte activiteiten dienen in principe eenmalig of slechts eens per zoveel jaar uitgevoerd te worden.

⁵ In maart 2012 heeft Provinciale Staten Limburg het ambitedocument “Logistiek Topprovincie Limburg” vastgesteld. Hierin stelt de Provincie Limburg zich tot doel om Limburg als logistieke topprovincie nog beter op de kaart te zetten. Het actieprogramma is een uitwerking van het ambitedocument, waarin concrete acties en projecten staan opgenomen. Eind 2012 is onder leiding van de provincie samen met vertegenwoordigers namens het bedrijfsleven en overheden, de handen ineen geslagen om samen te komen tot het actieprogramma Logistiek Limburg.

Taakveld	Taak	nr.	Activiteit
Incident Management	Incident management	1.1	Vaststellen IM-wegennet
		1.2	Afspraken met betrokken partijen over inzet IM op IM-wegennet (platform IM, bergers)
		1.3	Afspraken inzet en aansturing wegininspecteurs
		1A	<u>Uitvoeren IM (detecteren en verifiëren)</u>
	Coördinatie alternatieve routes	1B	<u>Uitvoeren van IM (veiligstellen en verhelpen)</u>
		2.1	Opstellen netwerkkaart met alternatieve routes en routenummering
		2.2	Engineeren en realiseren uitwijkroutes (U-borden)
		2A	<u>Opstellen en beheren regelscenario's, inzetprocedures en werkinstructies voor CAR-routes</u>
Afstemmen WU + Evenementen	Afstemmen WU + Evenementen	2.B	<u>Inzetten en bewaken regelscenario's voor incidenten</u>
		3.1	Formaliseren coördinatieteams en regionale afstemmingsoverleggen & escalatielijnen
		3.2	Invullen en vaststellen kader voor hinder WU en evenementen
		3.3	Opzetten evenementencoördinatie
	Minderhinder WU + E	3A	<u>Structureel invoeren WU en evenementen in afstemapplicatie</u>
		3.B	<u>Toetsen of hindernorm wordt overschreden</u>
		3.C	<u>Aanpassen fasering en communiceren naar weggebruikers</u>
		4A	<u>Uitwerken aanvullende maatregelen vervoersmanagement</u>
Regionaal verkeersmanagement	Aanbod weg	4.B	<u>Uitwerken aanvullende maatregelen verkeersmanagement</u>
		5.1	Opstellen gebruikerscriteria basisvoorzieningenniveau aanbod weg
	Kleine infra maatregel	6.1	Opstellen tactisch kader voor RVM met kwaliteitseisen regionaal verbindend wegnnet
		6.A	<u>Monitoren verkeerskundig functioneren regionaal verbindend wegnnet en toetsen aan kwaliteitseisen referentiekader</u>
		6.B	<u>Signaleren knelpunten</u>
		6.C	<u>Doen van verbetervoorstellen</u>
	Functioneel beheer systemen	6.D	<u>Uitvoeren verbetervoorstellen</u>
		7.1	Opzetten DVM areelbeheer: zicht op wat waar staat en wat de status is
		7.2	Tactisch kader voor RVM vertalen in functionele eisen en kwaliteitseisen (SLA's) verkeerssystemen
		7A	<u>Monitoren verkeerskundige werking verkeerssystemen en toetsen aan kader.</u>
	Verkeersinformatie inwinnen en verspreiden	7.B	<u>Signaleren knelpunten</u>
		7.C	<u>Doen van verbetervoorstellen</u>
		7.D	<u>Uitvoeren verbetervoorstellen</u>
		8.1	Opstellen gezamenlijke regionale visie op het verzamelen en verspreiden van verkeersinformatie
		8.2	Uitwerken basismetnet (voor welke toepassing is monitoring nodig, informatiebehoefte per toepassing en kwaliteitseisen)
		8.3	Realiseren basismetnet
		8A	<u>Inwinnen en valideren (ruwe) basisgegevens</u>
		8.B	<u>Basisgegevens bewerken</u>
	Lokale maatregelinzet + Gecoördineerd netwerkbreed vm	8.C	<u>Verzamelde verkeersinformatie toegankelijk maken voor service providers</u>
		9.1	Opstellen tactisch kader en referentiewaarden voor RVM
		9.A	<u>Monitoren verkeerskundig functioneren regionaal verbindend wegnnet en toetsen aan kwaliteitseisen referentiekader</u>
		9.B	<u>Signaleren knelpunten</u>
		9.C	<u>Doen van verbetervoorstellen</u>
		9.D	<u>Uitvoeren verbetervoorstellen</u>
		9.E	<u>Opstellen en vaststellen regionale regelscenario's</u>
		9.F	<u>Implementeren regionale regelscenario's</u>
Aanbod alternatieven	Aanbod fiets	9.G	<u>Inzetten en bewaken regionale regelscenario's</u>
		9.H	<u>Evaluëren en beheren regionale regelscenario's</u>
	Aanbod OV	11.1	Opstellen gebruikerscriteria basisvoorzieningenniveau (e-)fiets
		11.2	Opstellen gebruikerscriteria voorzieningenniveau+ (e-)fiets
	Aanbod overstappunten	12.1	Opstellen gebruikerscriteria basisvoorzieningenniveau OV
		12.2	Opstellen gebruikerscriteria voorzieningenniveau+ OV
Stimuleren gebruik alternatief	Multimodale reisinformatie	13.1	Opstellen gebruikerscriteria basisvoorzieningenniveau overstappunten
		13.2	Opstellen gebruikerscriteria voorzieningenniveau+ overstappunten
	Werkgeversmaatregelen	13.A	<u>Realiseren overstappunten inclusief beheer hiervan</u>
		14.A	<u>De website www.limburgbereikbaar.nl doorontwikkelen en beheren</u>
Optimalisatie gebruik logistiek netwerk	Campagnes OV en Fiets	15.1	Uitvoeren bedrijvenscans
		16.1	<u>Organiseren bewustwordingscampagnes</u>
	Optimalisatie gebruik logistiek netwerk	17.1	Bepalen kansrijke gebieden voor uitrol project Goederenvervoer
		17.2	Opzetten projectorganisatie "vervoersmakelaar"
		17.3	Uitvoeren bedrijvenscans
		17.4	Communiceren en kennisverspreiden
		17.5	Uitvoeren maatregelen

In paragraaf 3.2 t/m 3.4 worden de taakvelden uitgewerkt in het domein **verkeersmanagement**. Ter herinnering: verkeersmanagement richt zich op aanbod en gebruik van infrastructuur. Het actuele aanbod van weginfrastructuur wordt beter afgestemd tussen de wegbeheerders waardoor een betrouwbaarder netwerk met een hogere beschikbaarheid ontstaat. Deze afstemming is noodzakelijk om er voor te zorgen dat de basis op orde is en blijft. Daarnaast wordt het gebruik van de weginfrastructuur geoptimaliseerd door het verkeer te informeren en waar nodig te geleiden en sturen.

Het doel hiervan is een vlotte en betrouwbare mobiliteit (beschikbaarheid, reistijden) te realiseren. Verkeersmanagement beperkt zich in dit plan tot het wegennetwerk. Daar liggen voor de provincie en de andere wegbeheerders de meest directe mogelijkheden en hier zijn de meeste sturingsmogelijkheden.

Verkeersmanagement wordt zowel structureel ingezet tijdens bijvoorbeeld reguliere files of steeds terugkerende onderhoudswerkzaamheden aan tunnels, als tijdens incidentele verstoringen van het netwerk zoals bij wegwerkzaamheden, evenementen of incidenten.

Binnen verkeersmanagement is onderscheid gemaakt in de taakvelden incident management, afstemmen werkzaamheden & evenementen en regionaal verkeersmanagement. Deze taakvelden zijn hierna uitgewerkt.

3.2 Incidentmanagement

WAT & WAAROM

Incident Management (IM) staat voor een geheel aan maatregelen om de weg na een incident zo spoedig mogelijk vrij te maken en om nieuwe incidenten te voorkomen. Hierbij wordt rekening gehouden met de verkeersveiligheid, de behartiging van belangen van mogelijke slachtoffers en de beheersing van de ontstane schade. Onder incidenten vallen naast ongevallen, ook pechgevallen, achtergelaten voertuigen, 'kijkersfiles', afgevalen lading en andere onvoorziene situaties zoals loslopende koeien, die de doorstroming van het verkeer verstoren.



Het primaire doel van IM is het veilig afwikkelen van een incident. Landelijk leidt de inzet van IM tot significant hogere verkeersveiligheid (vooral minder vervolgongevallen). De exacte mate is niet gekwantificeerd of monetair geduid. Wel is bekend dat de kosten beperkt zijn en dat de haalbaarheid groot is. Ook op de doelen vlotte, betrouwbare en duurzame mobiliteit levert IM een substantiële bijdrage. Landelijk wordt er als gevolg van IM 30% bespaard op voertuigverliesuren (VVU) als gevolg van incidenten en circa 4% op het totaal aantal VVU. Daarnaast verhoogt het de beschikbaarheid van schakels in het netwerk. Hierdoor wordt de reistijd betrouwbaarder. Omdat deze maatregel minder remmen en optrekken inhoudt, is er ook een positieve bijdrage aan de leefbaarheid (minder uitstoot en geluid) en duurzaamheid (minder energieverbruik).

Incident Management bestaat naast de daadwerkelijke maatregelen die nodig zijn om de weg vrij te maken, uit de Coördinatie van Alternatieve Routes (CAR). CAR is het draaiboek voor het omleiden van verkeer over het hoofdwegennet en onderliggende wegennet tijdens een langdurig incident. De alternatieve routes zijn afgestemd met andere belanghebbende wegbeheerders en de hulpdiensten. CAR voorkomt ongewenst zoek- en sluipverkeer.

3.2.1 Taak 1: Incidentmanagement

HOE

IM wordt uitgevoerd en ondersteund door een samenwerkingsverband van publieke en private organisaties. Het wegennet waarop IM sinds de uitrol per 2010 in Limburg plaatsvindt is beperkt tot Rijkswegen en een deel van de provinciale wegen in Limburg. IM maakt onderdeel uit van het beheren van het basisvoorzieningsniveau.

Op strategisch niveau is het belangrijk om aangesloten te blijven bij de landelijke IM-ontwikkelingen zodat er meer uniformiteit in de methode wegbeheer ontstaat. Het IPO-breed overleg 'IM onderliggend wegennet (IMOWN)' is een goed platform hiervoor.

Tactisch

De volgende, voornamelijk eenmalige activiteiten, dienen georganiseerd te worden op tactisch niveau.

- Vaststellen van het IM wegennet [nr 1]
 - Input: regionaal verbindend) wegennet, intensiteiten, ongevalstatistieken, robuustheid netwerk
 - Betrokkenen: RWS, provincie, gemeenten, aangrenzende provincies, België, Duitsland
 - Resultaat: vastgesteld wegennet waarop IM wordt ingezet,
 - Kosten: € 25.000,-
- Afspraken maken met betrokken partijen over inzet IM op dit wegennet (Regionaal IM Platform Limburg, bergers) [nr 3]
 - Input: IM wegennet, aanrijdtijden, afhandelingsduur,
 - Betrokkenen: platform IM, bergers, hulpdiensten, RWS, provincie, gemeenten
 - Resultaat: afspraken met derden over inzet IM
 - Kosten: € 50.000,-
- Afspraken over inzet en aansturing van weginspecteurs (buiten het eigen beheergebied) [nr 3]
 - Input: beschikbaarheid meldkamer, fte wegverkeersleider en weginspecteurs / medewerkers Wegbeheer, gewenste aansturinglijn
 - Betrokkenen: RWS, provincie, gemeenten
 - Resultaat: afspraken over aansturing IM en inzet weginspecteurs
 - Kosten: € 50.000,-

Operationeel

De volgende terugkerende activiteiten (werkprocessen) dienen georganiseerd te worden op operationeel niveau.

- uitvoeren IM (detecteren en verifiëren) [nr 3]
 - Input: IM meldingen (diverse bronnen), camera's, WIS
 - Betrokkenen: RWS, provincie, hulpdiensten
 - Resultaat: gedetecteerd en geverifieerd incident
 - Kosten: € 25.000,-
- uitvoeren van IM (veiligstellen en verhelpen) [nr 3]
 - Input: IM-protocollen
 - Betrokkenen: WIS (RWS) of Medewerker Wegbeheer (provincie), nood- en hulpdiensten, bergers
 - Resultaat: veilig en vlot verholpen incident
 - Kosten: € 75.000,-

WIE

IM wordt door de provincie Limburg gezien als reguliere taak vanuit haar rol als wegbeheerder aangezien IM onderdeel is van beheer van het basisvoorzieningsniveau. De provincie is hiervoor zelf aan zet als wegbeheerder.

Voor de overige weginfrastructuur ambieert de provincie een coördinerende rol op tactisch niveau voor regionale afstemming aangezien een aantal potentiële IM-wegen in eigendom zijn van gemeenten. Rijkswaterstaat heeft al een coördinerende rol op uitvoerend niveau vanuit de verkeerscentrale in Geldrop en behoudt deze graag. Daarnaast stelt Rijkswaterstaat zich beschikbaar als kennismakelaar op tactisch en uitvoerend niveau vanuit de landelijke ervaring die Rijkswaterstaat op dit vlak heeft.

3.2.2 Taak 2: Coördinatie alternatieve routes

HOE

Coördinatie alternatieve routes (CAR) hangt nauw samen met Incident Management. Wanneer door een incident de weg voor langere tijd is geblokkeerd, is het wenselijk weggebruikers een alternatieve route aan te bieden. Daarbij worden de alternatieve routes waar nodig ondersteund door verkeersborden, teksten op Dynamische Route Informatie Panelen (DRIP's) en aanpassingen in verkeerslichten. Hiermee is het voor de weggebruiker makkelijk de alternatieve route te vinden en te volgen.

Tactisch

De volgende activiteiten dienen georganiseerd te worden op tactisch niveau.

- opstellen netwerkkaart met alternatieve routes, inclusief routekaart per alternatieve route en routenummering **[nr 2]**.
 - Input: regionaal verbindend wegennet, IM-wegennet, intensiteiten, ongevalstatistieken, robuustheid netwerk
 - Betrokkenen: provincie, Rijkswaterstaat, gemeenten en nood- en hulpdiensten
 - Resultaat: Netwerkkaart met alternatieve routes met routenummering
 - Kosten: € 25.000,-
- engineering en realiseren uitwijkroutes (U-borden) **[nr 4]**
 - Input: Netwerkkaart met alternatieve routes met routenummering
 - Betrokkenen: provincie, Rijkswaterstaat en gemeenten
 - Resultaat: bordenplannen en realisatie permanente U-borden voor uitwijkroutes 'op straat'
 - Kosten: € 50.000,-
- opstellen en beheren regelscenario's, inzetprocedures en werkinstructies voor CAR-routes **[nr 4]**
 - Input: IM wegennet, netwerkkaart, ongevalstatistieken
 - Betrokkenen: provincie, Rijkswaterstaat, gemeenten en nood- en hulpdiensten
 - Resultaat: routekaarten met regelscenario's (te nemen maatregelen bij inzet/ophef alternatieve routes) voor top10 incident- of risicolocaties en inzetprotocol per stremmingslocatie en DRIP-teksten voor grootschalige alternatieve routes
 - Kosten: € 50.000,-

Operationeel

De volgende terugkerende activiteit (werkproces) dient georganiseerd te worden op operationeel niveau.

- inzetten en bewaken regelscenario's voor incidenten **[nr 4]**
 - Input: scenario's, monitoringsystemen, wegverkeersleiders
 - Betrokkenen: RWS, provincie

- Resultaat: juist ingezet scenario's bij incidenten
- Kosten: € 100.000,-

WIE

De provincie ambieert een coördinerende rol voor regionale afstemming van alternatieve routes. Rijkswaterstaat heeft al een coördinerende rol op uitvoerend niveau vanuit de verkeerscentrale in Geldrop en behoudt deze graag.

3.3 Afstemmen WIU en evenementen

WAT & WAAROM

Afstemming van werk-in-uitvoering (WIU) en evenementen tussen wegbeheerders. Het doel is het voorkomen van onnodige hinder, wat bijdraagt aan een vlotte afwikkeling van het verkeer. Verkeershinder kan voorkomen worden door slim te plannen en zo te voorkomen dat wegwerkzaamheden in hetzelfde invloedsgebied tegelijkertijd uitgevoerd worden of tegelijk met evenementen vallen. Daarnaast kunnen er tijdens werkzaamheden en evenementen aanvullende maatregelen op het gebied van verkeersmanagement en/of mobiliteitsmanagement genomen worden in het kader van "MinderHinder". Evenementen kunnen eenmalig zijn zoals de Floriade 2012, jaarlijks terugkerend zoals de Amstel Gold Race of wekelijks grote publiekstrekkingen als de Designer Outlet in Roermond.



Het streven is de hinder binnen een vooraf vastgestelde acceptabele hindergrens te laten vallen (bijvoorbeeld maximaal 10 minuten extra vertraging). Ook worden de aanrijdtijden van de hulpdiensten en de rijtijden op de belangrijkste openbaar vervoerroutes gewaarborgd. Daarnaast levert de afstemming een substantiële bijdrage aan betrouwbare en duurzame mobiliteit. Door betere afstemming van werkzaamheden en evenementen wordt de reistijd betrouwbaarder. Omdat deze maatregel minder remmen en optrekken inhoudt, is er ook een positieve bijdrage aan de leefbaarheid (minder uitstoot en geluid) en duurzaamheid (minder energieverbruik). De kosten zijn beperkt en de haalbaarheid c.q. het draagvlak is groot.

De afstemming van werkzaamheden en evenementen bestaat uit twee taakvelden: afstemmen WIU en evenementen (3) & MinderHinder bij WIU en evenementen (4).

3.3.1 Taak 3: Afstemmen WIU en evenementen

HOE

Afstemming vindt plaats op Rijks- en provinciale wegen maar ook op andere belangrijke doorgaande routes; de afstemwegen. De afstemming van werkzaamheden en evenementen bestaat uit een aantal eenmalige activiteiten en terugkerende activiteiten die het afstemmingproces vormen.

Eenmalige activiteiten

1. Formaliseren coördinatieteams en regionale afstemmingsoverleggen & escalatielijnen
2. Invullen en vaststellen kader voor overlast evenementen en WIU
3. Opzetten evenementencoördinatie

1 Formaliseren coördinatieteams en regionale afstemmingsoverleggen & escalatielijnen

Het idee van de Coördinatieteams noord en zuid en de Regionale afstemmingsoverleggen per RMO-gebied dient geformaliseerd te worden en bijbehorende escalatielijnen dient vastgelegd te worden. De coördinatieteams zijn afkomstig uit het afsprakenkader 'wegwerkzaamheden en evenementen'. De coördinatieteams gaan over afstemming die RMO-gebied overschrijdend is. In de coördinatieteams nemen de RMO-coördinatoren, de provincie (voorzitter) en Rijkswaterstaat plaats. Deze coördinatieteams dienen geformaliseerd te worden.

In de afstemmingsoverleggen worden wegwerkzaamheden en evenementen per RMO-gebied afgestemd. Bij het afstemmingsoverleg zijn de RMO-coördinatoren, de provincie (voorzitter), Rijkswaterstaat en alle gemeenten aanwezig. In principe wordt hierbij het afsprakenkader 'wegwerkzaamheden en evenementen' gehanteerd, maar een procedure die voorziet in een besluit bij conflicterende meningen en/of belangen ontbreekt nog. Deze dient per RMO-gebied

uitgewerkt en vastgesteld te worden. Overigens is de verwachting juist dat door de regionale afstemmingsoverleggen dergelijke escalaties goeddeels voorkomen kunnen worden. Ook dient het afstemmingsoverleg in alle RMO-gebieden een duidelijke status te krijgen waardoor deelname door alle partijen vanzelfsprekend en niet (meer) vrijblijvend is.

2 Invullen en vaststellen hinderkader voor werkzaamheden en evenementen

Er dient een hinderkader voor werkzaamheden en evenementen opgesteld en vastgesteld te worden. Concreet dienen onderstaande vier producten onderdeel uit te maken van dit kader:

- 1) Acceptabele hindergrens werkzaamheden en evenementen
- 2) Afstemkaart met afstemwegen
- 3) Tool voor inschatten hinder bij (combinatie van) wegwerkzaamheden en evenementen
- 4) Afstemmingsprotocol
- 5) Afstemapplicatie doorontwikkelen

3 Opzetten evenementencoördinatie

Momenteel kent de provincie Limburg nog geen evenementenbeleid dat de randvoorwaarden voor het reguleren (vergunningen/veiligheid), faciliteren, stimuleren (subsidieverlening), coördineren (spreiden van evenementen) en organiseren vastlegt.

Voor grote evenementen is hier wel dringend behoefte aan. Er dient evenementenbeleid opgesteld te worden waarbij een Mobiliteitsplan voor een groot evenement verplicht is. De mobiliteitsplannen kunnen dan dienen als input voor het regulier afstemmingsproces. De inzet van bijvoorbeeld een organisator op het gebied van verkeer, vervoer en bereikbaarheid kan dan onderdeel zijn van het evenementenbeleid.

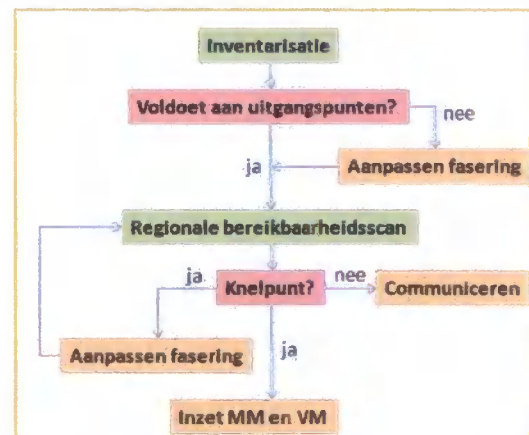
Terugkerende activiteiten in afstemmingsproces

- A. Structureel invoeren van WIU en evenementen in de afstemapplicatie
- B. Toetsen/inschatten of hindernorm wordt overschreden
- C. Aanpassen faseringen en communiceren naar weggebruikers

De uitvoering van de laatste drie activiteiten vormt een samenhangend werkproces: door het invoeren van werkzaamheden en evenementen in de afstemapplicatie kan de verwachte hinder bepaald worden. Door de verwachte hinder te toetsen aan een referentiewaarde wordt bepaald of aanvullende maatregelen nodig zijn. Als aanvullende maatregelen betrekking hebben op het anders plannen van de werkzaamheden of evenementen of communicatie hierover, dan valt deze maatregelen binnen de taak afstemmen WIU en evenementen. Als aanvullende maatregelen betrekking hebben op verkeersmanagement en/of vervoersmanagement dan vallen ze binnen de taak MinderHinder bij WIU en evenementen.

Het te doorlopen afstemmingsproces is vastgelegd in het 'Afsprakenkader Limburg, afstemmen wegwerkzaamheden en evenementen' en hier-naast weergegeven.

De (organisatie van de) genoemde activiteiten is hieronder per activiteit verder uitgewerkt.



A Structureel invoeren van WIU en evenementen in de afstemapplicatie (LTC).

Het invoeren van werkzaamheden en evenementen in de LTC afstemapplicatie gebeurt in principe door alle wegbeheerders. Wel gebeurt dit nu vrijblijvend en staan er geen sancties op het niet invoeren van werkzaamheden of evenementen. Hierdoor is de volledigheid en kwaliteit van de informatie in het LTC vaak niet voldoende. In de praktijk wordt het nogal eens vergeten, maar het moet voor alle wegbeheerders een structureel onderdeel worden van het reguliere werk. Om hierbij te helpen is het wenselijk het LTC intelligenter te maken zodat het systeem automatisch verbanden legt tussen elementen die ingevoerd worden. Desnoods dient er een alternatief systeem te komen.

B Toetsen/inschatten of hindernorm wordt overschreden

De verwachte hinder door werkzaamheden en evenementen dient vergeleken te worden met de norm. De toetsing vindt plaats door de deelnemers aan het afstemmingsoverleg. Er is behoefte aan een tool voor het inschatten van de hinder bij (een combinatie van) wegwerkzaamheden en evenementen (zie invullen en vaststellen hinderkader).

Het verkrijgen van bestuurlijke dekking voor de afstemmingsaanpak en voor de hindernorm is een belangrijke voorwaarde voor het succesvol afstemmen van werkzaamheden en evenementen. Dit geldt ook voor het verkrijgen van commitment bij alle deelnemende partijen.

C Aanpassen faseringen en communiceren naar weggebruikers

Als uit de toetsing blijkt dat de hindernorm niet gehaald kan worden dan kan binnen het kader van de afstemmingsprocedure gepoogd worden de planning van de werkzaamheden of de evenementen aan te passen.

Aanvullend hierop, of als aanpassing van de planning niet haalbaar blijkt, kan ingezet worden op communicatie richting de weggebruikers. Grootschalige communicatie helpt de verkeershinder te beperken. Met behulp van advertenties, presentaties aan stakeholders, tekstwagens, informatiediensten of bouw/informatieborden wordt de weggebruiker geïnformeerd over de werkzaamheden, de hinder en eventuele alternatieven om de hinder te beperken.

Het uitwerken van maatregelen op het gebied van verkeersmanagement en vervoersmanagement valt binnen de taak MinderHinder bij WIU en evenementen.

WIE

Regionale afstemming van wegwerkzaamheden en evenementen wordt door de provincie Limburg gezien als reguliere taak voor de wegbeheerders in het kader van het beheer van het basisvoorzieningsniveau.

Momenteel heeft de provincie een coördinerende rol in deze afstemming maar de ambitie is een regierol. Dit gaat verder dan coördinatie, het verschil zit voornamelijk in escalatie. In de regierol zorgt de provincie er voor dat er een besluit wordt genomen.

De coördinatieteam en de afstemmingsgroepen zorgen voor communicatie over de knelpunten en voor de aanpak ervan, inclusief afstemming met vervoerders en het bedrijfsleven. De provincie zit deze overleggen voor. Aan deze overleggen nemen alle wegbeheerders deel. Hiervoor wordt per wegbeheerder een vertegenwoordiger aangewezen.

Omdat de provincie enerzijds beleidsmaker is op het gebied van de regionale bereikbaarheid maar anderzijds ook de wegbeheerder van het provinciale wegennet is het zaak om de afstemming dusdanig te organiseren dat dit op een objectieve wijze gebeurt. Hier wordt uiting aangegeven door in eerste instantie de coördinatie van de uitvoering te beleggen bij een externe partij voor een jaarlijks bedrag van € 125.000,- [nr. 5]. We verwachten dat in 2017 een verdere professionalisering nodig is die uitgevoerd kan worden voor een bedrag van € 75.000,- [nr. 6]. Deze professionalisering heeft tevens betrekking op het aansluiten bij de landelijke ontwikkelingen op het gebied van afstemming inzake wegwerkzaamheden en evenementen.

3.3.2*Taak 4: Minder hinder WIU en evenementen***HOE**

Minder Hinder is gericht op de vraag "welke maatregelen moeten wegbeheerders nemen om de hinder rond werken aan de weg en evenementen te minimaliseren?" Hinder wordt breed geïnterpreteerd. Naast de cijfers met filelengte, reistijden of voertuigverliesuren is er sprake van verkeershinder wanneer de weggebruiker dat ervaart. Als er sprake is van een aangepaste vormgeving (vershoven rijstroken), een lagere snelheid of zichtbare werkzaamheden kan het dus gaan om hinder voor de gebruiker.

Binnen het kader van dit plan is Minder Hinder gericht op het uitwerken van aanvullende maatregelen vanuit vervoersmanagement en verkeersmanagement om de hinder als gevolg van werkzaamheden en evenementen te minimaliseren.

Uitwerken aanvullende maatregelen vervoersmanagement

Als uit de toetsing blijkt dat de hindernorm niet gehaald kan worden dan dient de mobiliteitsopgave bepaald worden. Uit de mobiliteitsopgave blijkt hoeveel voertuigen er uit de spits moeten 'verdwijnen' om de verkeershinder te minimaliseren. Daarbij kan gedacht worden aan alternatief vervoer (bijvoorbeeld OV-passen via bedrijfsleven verstrekt), maatregelen voor het openbaar vervoer (bus op vluchtstrook, P&R locaties en intensiveren van de dienstregeling) en de beïnvloeding van reisgedrag zoals thuiswerken. Belangrijk voor de effectiviteit van de maatregelen is de communicatie over en de publiciteit voor de mobiliteitsmaatregelen.

Uitwerken aanvullende maatregelen verkeersmanagement

Voor situaties met werkzaamheden of evenementen waarbij grote hinder verwacht wordt, worden regelscenario's ontwikkeld om de weggebruiker goed te informeren en/of te sturen over het netwerk. Denk hierbij aan grootschalige omleidingroutes, tekstwagens met reisinformatie, communicatieberichten en alternatieve maatregelen als verkeersregelaars.

WIE

Inzetten op Minder Hinder bij wegwerkzaamheden en evenementen wordt door de provincie Limburg gezien als reguliere taak voor de wegbeheerders in het kader van het beheer van het basisvoorzieningsniveau.

Momenteel wordt de Minder Hinder aanpak niet structureel ingezet bij werkzaamheden en evenementen die naar verwachting grote hinder veroorzaken. De provincie ambieert dit wel te gaan doen en voorziet voor zichzelf hierbij een coördinerende rol. Specifiek voor bepaalde regio's wordt al gewerkt via deze Minder Hinder aanpak conform de zogenaamde Regio Regie. Dit betekent dat de Provincie een samenwerking organiseert en via de coördinatieteams en de afstemmingsgroepen zorgt voor het signaleren van knelpunten door werkzaamheden en evenementen en voor de aanpak hiervan. De provincie zit deze overleggen voor, alle wegbeheerders nemen hieraan deel. Voor de Regio's Maastricht, Parkstad, Roermond en Sittard-Geleen is hier in totaal € 850.000,- jaarlijks tijdens de looptijd van de RegioRegie voor nodig. **[nr. 7 t/m 10]** Het feitelijk uitwerken en implementeren van de vervoersmanagement- en de verkeersmanagementmaatregelen dient, afhankelijk van het soort maatregelen en de locatie waar deze ingezet worden, door één of enkele wegbeheerders als een project opgepakt te worden.

3.4 Regionaal verkeersmanagement

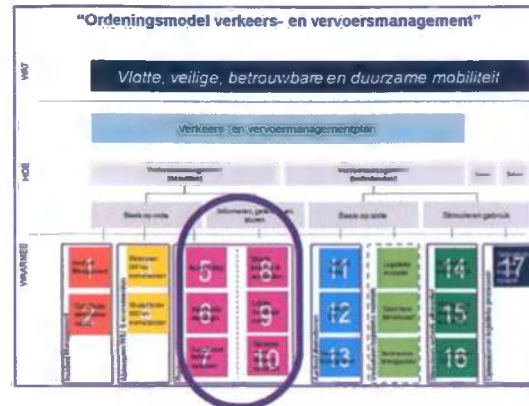
WAT & WAAROM

Regionaal Verkeersmanagement is gericht op het optimaal benutten van het wegennet met als doel een vlotte doorstroming en een betrouwbaar netwerk te realiseren.

Binnen het taakveld RVM komen 6 taken samen:

- Aanbod van weginfrastructuur (5)
- Kleine infrastructurale maatregel (6)
- Functioneel beheer systemen (7)
- Verkeersinformatie verzamelen en verspreiden (8)
- Coördinatie lokale maatregelinzet (9)
- Gecoördineerde netwerkbrede maatregelinzet (10)

Hieronder een korte toelichting op het wat en waarom van deze taken.



De basis voor regionaal verkeersmanagement is het *aanbod van weginfrastructuur*. Een kwalitatief goed beheerd wegennet is een randvoorwaarde voor succesvol regionaal verkeersmanagement. Op basis van regionaal verkeersmanagement worden er gebruikerseisen gesteld aan het basisvoorzieningenniveau voor de weg.

Om de infrastructuur op het basisvoorzieningenniveau te houden kunnen lokale knelpunten soms worden opgelost met *kleine infrastructurale maatregelen*. Het gaat dan bijvoorbeeld om het aanpassen van belijning en bewegwijzering ter hoogte van aansluitingen en in weefvakken, dynamische markering om de rijbaan flexibel te kunnen indelen of het verlengen van op- en afritten en opstelstroken. *Functioneel beheer* is gericht op de technische en de verkeerskundige werking van de wegwijkgebonden verkeerssystemen op basisvoorzieningenniveau te krijgen en te houden.

Het doel van kleine infrastructurale maatregelen is het behouden van een vlotte afwikkeling van het verkeer. Ex-ante evaluatie laat een beperkt positief effect van deze maatregel zien op congestie (DVS, 2009) en (MuConsult, 2011). Het verlengen van op- en afritten en opstelstroken kan zeer effectief zijn. Het kan voorkomen dat congestie optreedt of zich verder in het netwerk verspreidt. Het specifieke effect is zeer locatieafhankelijk. Ook functioneel beheer is gericht op vlotte doorstroming van het verkeer door het voorkomen van onnodige hinder door niet-optimaal functionerende systemen. Ex-ante evaluatie projecten laten een daling zien van de gemiddelde wachttijden bij verkeerslichten tot wel 30% (RWS, 2008).

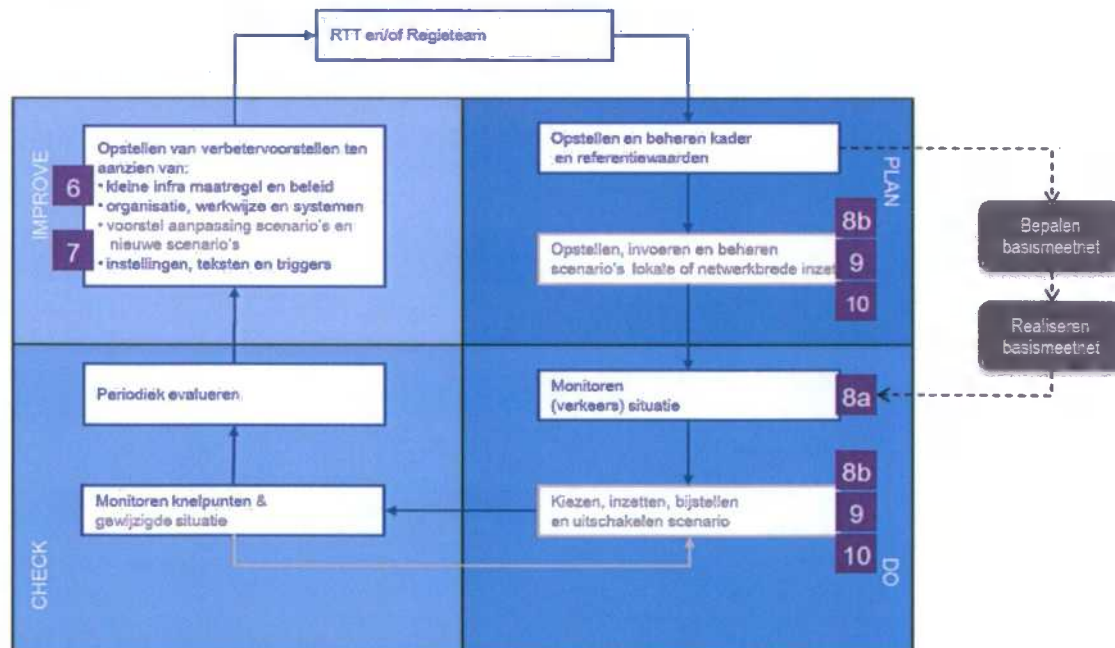
Het *verzamelen en verspreiden van verkeersinformatie* is cruciaal voor regionaal verkeersmanagement. Om met betere benutting van bestaande infrastructuur de bereikbaarheid te verbeteren is inzicht in de actuele verkeerssituatie op alle snelwegen, provinciale wegen en doorgaande stedelijke wegen en het OV-netwerk noodzakelijk. Naast verkeersinformatie is het van belang dat ook informatie over verkeersmanagementmaatregelen, incidenten, wegwerkzaamheden en evenementen beschikbaar komt. Het inwinnen, verzamelen en beschikbaar maken van actuele gegevens is de basis voor een betere benutting van bestaande wegen. Het stelt de weggebruiker in staat een weloverwogen keuze te maken over de te nemen route. Dit resulteert in een betere benutting van het netwerk. Met de komst van nieuwe navigatiesystemen en smartphones wordt het steeds gemakkelijker om weggebruikers realtime informatie over de toestand van het netwerk en de verwachte reistijden te geven.

Het primaire doel van het inwinnen en verspreiden van verkeersinformatie is een vlotte doorstroming van het verkeer. Bij de bepaling van effecten moet onderscheid worden gemaakt tussen actuele informatie en informatie die reistijden voorspelt. Reistijdvoorspellingen hebben een groter effect dan wanneer enkele actuele reistijden worden gegeven (ordegrootte 5-10% minder reistijd; MuConsult, 2011). De effecten van deze informatievoorziening zijn het grootst bij bijzondere omstandigheden, zoals evenementen of incidenten. De effectiviteit van informatie over voorspellingen van reistijd neemt naar verwachting nog verder toe, wanneer ook rekening wordt gehouden met de reactie van de gebruiker.

Naast het inwinnen en verspreiden van verkeersinformatie is ook het sturen en geleiden van wegverkeer door *inzet van verkeersmanagementmaatregelen* belangrijk. Veel instrumentarium werkt momenteel lokaal. Meer effect is te behalen als lokaal instrumentarium wordt ingezet op trajectniveau of zelfs op netwerkniveau in gecoördineerd netwerkbreed verkeersmanagement. Gecoördineerde inzet vergroot de doorstroming, betrouwbaarheid en/of veiligheid.

Het primaire doel van gecoördineerde lokale of netwerkbrede maatregelinzet is bijdragen aan een vlotte doorstroming en een betrouwbaar netwerk. Verwachte effecten liggen in de grootte van 5 tot 15% reductie van de voertuigverliesuren. Secundaire afgeleide doelen zijn veiligheid en leefbaarheid. Dit komt door het vastleggen van wegen die het verkeer onder verschillende omstandigheden mag afwikkelen. Daarbij kan rekening gehouden worden met milieuknelpunten in het wegennet en met het feit dat bepaalde wegen uit veiligheidsoogpunt minder geschikt zijn om verkeer over om te leiden in geval van een incident.

Zoals uit bovenstaande blijkt heeft elk van deze taken een specifiek eigen doel. Toch kan de uitvoering van deze taken niet afzonderlijk gezien worden, dit gebeurt in een samenhangend werkproces. Dit werkproces vormt een verbetercyclus: door de situatie op de weg te monitoren en te toetsen aan een referentiekader worden knelpunten bepaald. Waar nodig worden aanvullende maatregelen ingezet. Aanvullende maatregelen kunnen gericht zijn op functioneel beheer, lokale of gecoördineerde netwerkbrede maatregelinzet of kleine infrastructurele maatregelen. De figuur hieronder toont deze cyclus.



Om uitvoering van deze verbetercyclus mogelijk te maken dienen naast de genoemde taken ook een aantal (al dan niet eenmalige) activiteiten georganiseerd te worden. Deze activiteiten zijn het opstellen en beheren van een tactisch kader en referentiewaarden voor regionaal verkeersmanagement, het mede op basis hiervan bepalen van een basismeetnet en het realiseren van dit basismeetnet en het op reguliere basis monitoren van de knelpunten in het netwerk. Deze taken en activiteiten zijn hierna verder uitgewerkt.

3.4.1 Taak 5: Aanbod van weginfrastructuur

HOE

Het aanbod van weginfrastructuur vormt de basis voor regionaal verkeersmanagement. Een kwalitatief goed (beheerd) wegennet is een randvoorwaarde voor succesvol regionaal verkeersmanagement.

Opstellen gebruikerscriteria weginfrastructuur

Om de automobilist een veilige, betrouwbare en vlotte weginfrastructuur aan te bieden, dienen vanuit regionaal verkeersmanagement gebruikerscriteria opgesteld te worden voor de weginfrastructuur. In de (nog in ontwikkeling zijnde) beleidsnota voor het regionaal verbindend wegennet (RVWN) worden deze criteria meegenomen. Hierbij kan gedacht worden aan afspraken over tijdstippen waarop aan de weg gewerkt mag worden of het aantal aansluitingen per weglengte. Het opstellen van deze criteria is in principe een eenmalige activiteit, wel dienen de criteria in de toekomst beheerd en indien nodig (bijvoorbeeld eens per vier jaar) bijgesteld te worden.

WIE

De provincie heeft een coördinerende rol. Voorgesteld wordt om de afstemming hierover in eerste instantie via de reeds bestaande regiegroep VRI's (verkeersregelininstallaties) te laten verlopen (zie taak 7). Hiermee zijn € 5.000,- jaarlijkse kosten gemoeid [nr. 12]. Individuele wegbeheerders zijn zelf verantwoordelijk voor realisatie indien voorgestelde maatregelen binnen hun beheergebied vallen.

3.4.2 Taak 6: Kleine infrastructurele maatregel

HOE

Uitgangspunt is dat de verkeerssituatie op het wegennet gemonitord wordt. Op basis van deze monitoring kan de verkeerssituatie getoetst worden aan het (op te stellen) referentiekader en kunnen knelpunten vastgesteld worden. Per knelpunt worden vervolgens kansrijke oplossingsrichtingen bepaald. Als kansrijke oplossing kunnen kleine infrastructurele maatregelen naar voren komen. Samengevat dienen de volgende activiteiten ingevuld te worden om invulling te geven aan de afstemming over kleine infrastructurele maatregelen:

- Opstellen tactisch kader voor RVM met kwaliteitseisen regionaal verbindend wegennet
- Monitoren verkeerskundig functioneren regionaal verbindend wegennet en toetsen aan kwaliteitseisen referentiekader
- Signaleren knelpunten
- Doen van verbetervoorstellen
- Uitvoeren verbetervoorstellen

WIE

De provincie heeft een coördinerende rol. Ook voor de afstemming over kleine infrastructurele maatregelen wordt voorgesteld om dit via de reeds bestaande regiegroep VRI's te laten verlopen. Hiermee zijn € 5.000,- jaarlijkse kosten gemoeid [nr. 12] en eenmalig € 25.000,- voor de vaststelling van het netwerk [nr.11]. Individuele wegbeheerders zijn zelf verantwoordelijk voor realisatie indien voorgestelde maatregelen binnen hun beheergebied vallen.

3.4.3 Taak 7: Functioneel beheer

HOE

De reeds bestaande regiegroep VRI's dient momenteel als platform om het functionele beheer van alle Limburgse VRI's te verankeren. Voorgesteld wordt de scope van de regiegroep te verbreden. Enerzijds verbreden van VRI's naar alle verkeersmanagementsystemen in Limburg en anderzijds door de afstemming over de taken aanbod weginfrastructuur en functioneel beheer ook bij deze regiegroep neer te leggen. Hiermee wordt de regiegroep de tafel die gaat over het infrastructuraanbod in Limburg. De huidige samenstelling, overlegfrequentie en het mandaat

van de regiegroep dient hier op aangepast te worden. De naam kan veranderd worden in regionaal infrastructuur team.

Specifiek om invulling te geven aan het functioneel beheer van de systemen dienen de volgende activiteiten opgepakt te worden:

- Opzetten DVM Areaalbeheer (weten wat waar staat en wat de status hiervan is)
- Tactisch kader (o.a. regelstrategie en regeltactiek) voor regionaal verkeersmanagement vertalen in functionele eisen verkeerssystemen en SLA's (service level agreement) verkeerssystemen.
- Monitoren verkeerskundige werking verkeerssystemen en toetsen aan opgestelde regelstrategie en regeltactiek.
- Signaleren knelpunten
- Doen van verbetervoorstellen
- Uitvoeren verbetervoorstellen

WIE

De provincie is coördinator voor het functioneel beheer en zit de regionale infrastructuurteams voor. In gezamenlijkheid is daartoe een nota verkeerslichten opgesteld inclusief een uitvoeringsprogramma. De implementatie hiervan zal jaarlijks € 300.000,- kosten. [nr 14]. Technische knelpunten signaleert de individuele wegbeheerder en lost deze ook zelf op. Maatregelen die voortkomen uit verkeerskundig beheer worden door de individuele wegbeheerder zelf uitgevoerd.

3.4.4 Taak 8: Verkeersinformatie inwinnen en verspreiden

HOE

Omdat regionale verkeersmonitoring over de beheergrenzen van wegbeheerders heen gaat, is samenwerking tussen wegbeheerders onontbeerlijk. Bij de ontwikkeling en exploitatie van een basismetnet en een eventuele uitbreiding hiervan is ook samenwerking met aanbieders van deze systemen van groot belang. Er bestaan grofweg drie mogelijkheden.

1. Ontwikkeling en exploitatie van een basismetnet wordt ingepast in de huidige, eigen organisatie(s).
2. Het opzetten van een gezamenlijke uitvoeringsorganisatie. In Nederland is de Nationale Databank Wegverkeersgegevens (NDW) een goed voorbeeld van samenwerking om voor alle (doorgaande) wegen in Nederland een database met verkeersgegevens operationeel te krijgen. Met NDW is al een basisinfrastructuur aanwezig.
3. De verkeersmonitoring volledig uitbesteden aan marktpartijen, waarbij wegbeheerders alleen afnemer van de verkeersgegevens- en informatie zijn voor hun eigen toepassingen.

Om invulling te geven aan het inwinnen en verzamelen van verkeersinformatie dienen de volgende activiteiten opgepakt te worden:

- Opstellen regionale visie op het verzamelen en verspreiden van verkeersinformatie. Vragen die hierin beantwoord dienen te worden zijn of de overheid een stimulerende rol neemt bij de ontwikkeling en toepassing van informatiesystemen of dat juist de markt dit regelt? En of gezien de snelle opkomst van navigatiesystemen, plaatsing van informatiesystemen als DRIP's nog zinvol geacht wordt. Bij het opstellen van de gezamenlijke regionale visie kan aangesloten worden bij het landelijke ontwikkelprogramma verkeersinformatie en verkeersmanagement (VI/VM) van Rijkswaterstaat.
- Uitwerken basismetnet om gewenste informatie voor toepassingen van verkeersmonitoring te verkrijgen:
 - a. Bepalen voor welke toepassing monitoring nodig. Onderscheid in de toepassingsgebieden: beleid, dynamisch verkeersmanagement, actuele verkeersinformatie en ontwikkeling en evaluatie van maatregelen.
 - b. Op basis van de toepassing vaststellen welke informatie nodig is (de informatiebehoefte).
 - c. Voor benodigde informatie kwaliteitseisen opstellen: actualiteit, aggregatieniveau, nauwkeurigheid, beschikbaarheid en frequentie inwinperiode (aansluiten bij LVMB/NDW afspraken).

- Realiseren basismmeetnet
- Inwinnen en valideren (ruwe) basisgegevens (aansluiten bij ontwikkeling DATEX2)
- Voor het verspreiden van actuele verkeersinformatie is het zaak dat de verzamelde verkeersinformatie toegankelijk is voor serviceproviders die reisinformatie willen verstrekken. Dit is mogelijk door de koppeling via de NDW. Verspreiding kan ook plaatsvinden door aansturing van "eigen" verkeersmanagementsystemen.
- Basisgegevens bewerken. In veel gevallen moeten de ruwe gegevens worden bewerkt tot de gewenste informatie. Dit gebeurt bijvoorbeeld met behulp van datafusie, algoritmes of verkeersmodellen.

WIE

De provincie Limburg neemt een coördinerende rol in het opstellen van de visie en in het uitwerken van het basismmeetstelsel. Hiermee zijn € 5.000,- jaarlijkse kosten gemoeid [nr. 12] en eenmalig € 75.000,- voor de vaststelling van het netwerk [nr.11]. Daarnaast zal voor dit netwerk actuele informatie moeten worden ingewonnen voor de jaarlijkse kosten van € 100.000,- [nr 13]. De individuele wegbeheerders zijn zelf verantwoordelijk voor het realiseren van het basismmeetnet, het inwinnen van data, het bewerken van de basisgegevens voor het eigen wegennet en het verspreiden van verkeersinformatie.

3.4.5 Taak 9 en 10: Coördinatie lokale maatregelinzet & netwerkbreed VM

HOE

Gecoördineerde inzet van instrumentarium kan plaatsvinden op drie niveaus.

1. Coördinatie van lokale maatregelinzet
2. Coördinatie van maatregelen op trajectniveau. Wanneer lokale mogelijkheden binnen een traject niet afdoende zijn, levert de samenwerking van lokale maatregelen meerwaarde. Voorbeeld: groene golven, netwerkregelingen.
3. Coördinatie van maatregelen in deelgebieden of het gehele netwerk. Nu wordt de verkeersruimte in afzonderlijke deelnetwerken gebruikt en zal verkeer op grotere afstand worden omgeleid.

Uitgangspunt is dat de verkeerssituatie op het wegennet gemonitord wordt. Door de verkeerssituatie te toetsen aan een referentiekader kunnen knelpunten vastgesteld worden. Per knelpunt worden vervolgens kansrijke oplossingsrichtingen bepaald. Om hier invulling aan te geven dienen de volgende activiteiten opgepakt te worden:

- Opstellen tactisch kader en referentiewaarden voor regionaal verkeersmanagement
- Monitoren en vaststellen van regionale knelpunten
- Opstellen verbetervoorstellen / bepalen kansrijke oplossingen

Verbetervoorstellen op het gebied van gecoördineerde lokale of netwerkbrede maatregelinzet worden uitgewerkt in concrete regelscenario's. Het proces van opstellen, inzetten, evalueren en bijstellen van deze scenario's vormt een zogenoemde Plan-Do-Check-Act cyclus. Het organiseren van deze cyclus is in feite de tweede opgave binnen dit taakveld. Deze cyclus bestaat onder andere uit:

- Opstellen en vaststellen regionale regelscenario's
- Implementeren regionale scenario's
- Inzetten en bewaken scenario's
- Evalueren en beheren regionale scenario's

WIE

De uiteindelijke beslissing voor het nemen van maatregelen ligt in eerste instantie bij een nog op te richten Regionaal Verkeerskundig Team. Het Regionaal Verkeerskundig Team gaat over de prestatie van c.q. de doorstroming op het regionale wegennet. Dit in tegenstelling tot het eerder genoemde regionaal infrastructuur team dat over de toestand van de infrastructuur gaat. Mocht het nodig zijn om een beslissing op te schalen dan kan dit eerst naar een (nog op te richten) regioteam (afdelingshoofden van wegbeheerders) en daarna eventueel naar het bestuur.

De provincie coördineert het ontwikkelen van een tactisch kader en referentiewaarden voor regionaal verkeersmanagement, het monitoren en vaststellen van regionale knelpunten en het opstellen en uitwerken van verbetervoorstellen middels de Plan-Do-Check-Act cyclus voor operationeel regionaal verkeersmanagement. De kosten die hiermee gemoeid zijn, bedragen in totaliteit € 315.000,-. **[nr 11, 12 en 15]**. Individuele wegbeheerders zijn betrokken bij de uitvoering van de Plan-Do-Check-Act cyclus.

In paragraaf 3.5 t/m 3.7 worden de taakvelden uitgewerkt in het domein **vervoersmanagement**. Ter herinnering: vervoersmanagement richt zich op de vraag naar infrastructuur en vervoersdiensten. Zowel weggebruikers als vervoerders worden in het kader van vervoersmanagement gestimuleerd om bewust te kiezen: is de verplaatsing nodig? En zo ja, hoe kan dan het beste verplaatst worden?

Wanneer de verplaatsing toch gemaakt moet worden, wordt de weggebruiker verleid om minder (snel) de auto te gebruiken en meer gebruik te maken van het openbaar vervoer, de (e-)fiets of een combinatie daarvan. De vervoerder wordt gestimuleerd om bij de afhandeling van logistieke processen het spoor, het water, de buisleiding of een combinatie daarvan te gebruiken.

Vervoersmanagement is enerzijds gericht op het aanbieden van een kwalitatief goed basisniveau van de verschillende modaliteiten en overstap- en overslagpunten en anderzijds op het stimuleren van het gebruik daarvan.

Vervoersmanagement wordt zowel structureel ingezet in congestiegevoelige gebieden en specifiek tijdens een groot bouwproject of evenement waar veel verkeershinder wordt verwacht.

Binnen vervoersmanagement is onderscheid gemaakt in de taakvelden aanbod alternatieven, stimuleren gebruik alternatieven en optimalisatie gebruik logistiek netwerk. Deze taakvelden zijn hierna uitgewerkt.

3.5 Aanbod alternatieven

WAT & WAAROM

Iedereen heeft het recht om zich te kunnen verplaatsen, ongeacht het verplaatsingsmotief. Dit betekent dat ook wanneer iemand niet over een auto beschikt, de verplaatsing wel mogelijk moet zijn. Dit wordt onder andere bereikt door een dekkend netwerk voor de (elektrische of e-)fiets en het OV aan te bieden en op orde te houden.

Bovendien versterkt de onderlinge uitwisselbaarheid van auto, OV en (e-)fiets, de kwaliteit van het totale netwerk. Om de overstap van het ene vervoermiddel naar het andere mogelijk te maken is er een hoogwaardig overstapnetwerk nodig.



Basisvoorzieningenniveau: 'veilig', 'betrouwbaar', 'duurzaam'

Omdat elke reiziger in Limburg zich moet kunnen verplaatsen, wordt als alternatief voor de auto een 'veilig', 'betrouwbaar' en 'duurzaam' basisvoorzieningenniveau (BVN) voor OV, (e-)fiets en overstappunten aangeboden. Hiertoe behoort ook de OV-dienstregeling.

Het BVN wordt aangeboden aan de volgende doelgroepen:

- De sociaal-recreatieve reiziger zonder economische waardetoevoeging (?) (familiebezoek, ziekenhuis bezoek, sport etc.)
- De recreatieve reiziger met economische waardetoevoeging (bezoeker attractiepunten zoals stadscentra, winkels, restaurants etc.)
- De economische reiziger (forens, zakelijk verkeer, scholier/student)

Voorzieningenniveau: 'veilig', 'betrouwbaar', 'duurzaam' en 'vlot'*

Op sommige locaties en momenten moet het aanbod van alternatieve modaliteiten concurreren met de auto. Een alternatief voor de auto is vooral nodig in gebieden of op momenten met, of een grote kans op, congestie. Het OV-, de (e-)fiets- en het overstappuntenaanbod of een combinatie daarvan dient dan ook 'vlot' te zijn. Hiermee ontstaat een voorzieningenniveau* (VN*): 'veilig', 'betrouwbaar', 'duurzaam' en 'vlot'.

Het VN⁺ is gericht op de volgende doelgroepen:

- De recreatieve reiziger met economische waardetoevoeging (bezoeker attractiepunten zoals stadscentra, winkels, restaurants etc.)
- De economische reiziger (forens, zakelijk verkeer, scholier/student)

Onderstaande figuur toont de relatie tussen de doelgroepen en het voorzieningenniveau.

	Motief		
	sociaal-recreatief zonder economische waarde	Recreatief met economische waarde	Economisch
BVN	A veilig, betrouwbaar, duurzaam	B veilig, betrouwbaar, duurzaam	D veilig, betrouwbaar, duurzaam
VN ⁺		C veilig, betrouwbaar, duurzaam én vlot	E veilig, betrouwbaar, duurzaam én vlot

Figuur: in blauw aangegeven waarop het vervoersmanagement is gericht: op welk type reiziger en welk voorzieningenniveau?

Verkeers- en vervoersmanagement richt zich op de verplaatsingsbehoefte zoals in de figuur met blauw is aangegeven (de vakken C, D en E). Dit zijn de verplaatsingsbehoeften met een economisch motief. Met name bij verplaatsingen met dit motief is het van belang dat de verplaatsingsdruk zo goed mogelijk over het totale vervoerssysteem verdeeld wordt, waardoor een reis betrouwbaar gemaakt kan worden en reistijden acceptabel zijn.

Op sommige locaties en momenten genereren attractiepunten met een economische waarde zoveel verkeer dat dit het overige economische verkeer hindert. In die situaties worden er vanuit verkeers- en vervoersmanagement gebruikerscriteria gesteld aan het VN⁺ (vak C). Hiermee wordt er ook aan de recreatieve reiziger met economische waardetoevoeging een vlot alternatief geboden tijdens files.

Vanuit verkeers- en vervoersmanagement worden geen gebruikerscriteria aangedragen voor het sociale-recreatieve motief, omdat deze verplaatsingen prima met de auto gemaakt kunnen en mogen worden. Deze verplaatsingen vinden namelijk gespreid plaats en daardoor is de extra druk op het wegennet nog steeds toelaatbaar. Vandaar dat hier vanuit vervoersmanagement geen aandacht aan wordt besteed.

Vanuit verkeers- en vervoersmanagement worden dus gebruikerscriteria opgesteld voor de vakken C, D en E. Ook vanuit andere beleidsvelden worden hiervoor criteria opgesteld. Dit resulteert in drie taken met bijbehorend vingerend beleid:

Taak 11: (e-)fiets: het beleidsplan fiets

Taak 12: OV: de uitgangspunten notitie voor de nieuwe OV-aanbesteding

Taak 13: Overstappunten: de overstappuntenvisie

Onderstaande paragrafen gaan in op het voorzieningenniveau van het aanbod (e-)fiets, OV en overstappunten.

3.5.1 Taak 11: Aanbod Fiets

Hoe

De actieradius van de fiets bedraagt circa 7.5 km en die van de e-fiets circa 15 km. Als de reiziger met een economisch motief (tijdelijk) niet over een auto beschikt, dan is de (e-) fiets een veilig en gemakkelijk alternatief voor deze afstand. Hiervoor is een bepaald BVN nodig. Voor sommige locaties en momenten is het zinvol de autoreiziger een vlot alternatief te bieden. In deze gevallen stimuleert het VN⁺ dat een verplaatsing niet per definitie met de auto maar ook met de (e-)fiets gemaakt kan worden.

Het VN⁺ zorgt er op deze manier voor dat de verkeersdruk op het Limburgse wegennet tijdens bepaalde momenten en in bepaalde gebieden minder is. Meer gebruik van een alternatieve vervoerswijze komt de totale verkeersprestatie van het Limburgse wegennet ten goede. Bovendien krijgt de autoreiziger door het gebruik van de (e-)fiets minder met sterk wisselende reistij-

den te maken. De reistijden van dit alternatief zijn meer betrouwbaar in congestiegevoelige gebieden en op congestiegevoelige momenten.

Opstellen gebruikerscriteria (e-)fiets

Om de reiziger met een economisch motief een veilige, betrouwbare en vlotte (e-)fietsinfrastructuur aan te bieden, dienen gebruikerscriteria opgesteld te worden voor zowel het BVN als het VN⁺. In het (nog in ontwikkeling zijnde) provinciale Fietsbeleidsplan worden deze criteria meegenomen.

De kadertekst op de volgende pagina gaat verder op deze gebruikerscriteria in.

WIE

Vanuit vervoersmanagement ambieert de provincie Limburg een regisserende rol als het gaat om het verbeteren van de regionale bereikbaarheid door de inzet van de (e-)fiets als alternatief vervoermiddel. Samen met de gemeentelijke wegbeheerders wordt vanwege het veelal lokale karakter van de maatregelen gestuurd op realisatie van de benodigde aanpassingen van het (e-)fietspadenaanbod. De rol die de Provincie Limburg uiteindelijk op zich neemt zal worden weergegeven in het Fietsbeleidsplan.

Een van de concrete uitwerkingen behelst het realiseren van een fietsmeetnet waarmee een jaarlijks bedrag van € 200.000,- gemoeid is. **[nr. 16]**. Met dit meetnet wordt inzichtelijk om welke fietsstromen het gaat en waar nog fietspotentie ligt.

Voorwaardenscheppende fietsinfrastructuur is een must om autogebruikers te motiveren over te stappen op de fiets. Daarom zijn er snel-fiets-routes nodig zoals concreet de route tussen Sittard en Maastricht voor een bedrag van € 4.000.000,-. De provincie zal hier aan meefinancieren. **[nr. 17]**. Ook zorgen gemeentelijke wegbeheerders voor de aanleg of verbetering van bestaande fietsinfrastructuur ten faveure van de regionale bereikbaarheid. De provincie zorgt ook hier voor een bijdrage aan de totale projectkosten van € 9.290.000,-. **[nr.18]**

BNV

De forens, de zakelijke reiziger (en sommige studenten) beschikken over een auto. Het (e-)fiets – aanbod moet daarom zodanig zijn dat deze reiziger verleid wordt om van de (e-)fiets gebruik te maken. Bij het formuleren van de gebruikerscriteria voor het BNV kan gedacht worden aan veilige en eenvoudige stallingmogelijkheden, veilige en comfortabele (e-)fietsinfrastructuur, voorrang ten opzichte van alle andere modaliteiten, etc. Dit is kansrijk in gebieden waar veel vervoersstromen bij elkaar komen. Scholieren en de meeste studenten zijn aangewezen op de (e-)fiets en zal aan veiligheid van het BNV dezelfde eisen en aan het gemak (eenvoudig en comfortabel) van het BNV iets minder hoge eisen stellen.

De reiziger met een economisch motief beschikt over een 1) Limburg dekkend en 2) op orde zijnde, (e-)fiets-netwerk:

1. Aan de bestemmingskant (werk- en schoollocaties) worden de vervoersstromen inzichtelijk gemaakt. Alleen bij een bepaalde grootte van deze vervoersstroom kan er sprake zijn van een (e-)fietsattractiepunt. De locatie van deze punten moeten inzichtelijk worden gemaakt. Bovendien moet de (e-)fietsinfrastructuur goed aansluiten op deze (e-)fietsattractiepunten en wordt er een (e-)fiets – economisch – netwerk gedefinieerd. Hierbij dient rekening te worden gehouden met de potentiële behoefte voor een (e-)fiets – voorziening voor de reiziger met een economisch motief.
2. Er worden dezelfde veiligheidseisen door de reiziger met een economisch motief gesteld aan het (e-)fiets – economisch – netwerk als de door het beleidsveld verkeersveiligheid ingegeven veiligheidseisen. Wel worden door deze reiziger eisen gesteld aan het comfort van dit netwerk zoals zoveel mogelijk voorrang en zo min mogelijk omrij-afstanden voor de (e-)fiets. Ook worden er richtlijnen opgesteld voor de stalling bij de (e-)fietsattractiepunten.

VN

Met het VN⁺ worden snelle verbindingen gerealiseerd zodat een gunstigere reistijdverhouding ontstaat en daarmee de (e-)fiets kan concurreren met de auto. Dit is alleen aan de orde in die gebieden waar congestie of de kans daarop aanwezig is. Vanwege de beperkte actieradius van de (e-)fiets gaat het hier vrijwel altijd over verplaatsingen binnen en in de omgeving van een stedelijk gebied. Ook de snel(e-)fietsroute is gericht op verplaatsingen als inrijders naar een stedelijk gebied en niet zozeer op verplaatsingen tussen twee stedelijke gebieden.

Tijdens congestiegevoelige momenten, veroorzaakt door wegwerkzaamheden of evenementen, is intensivering van het (e-)fietsaanbod nodig. Hierbij kan gedacht worden aan tijdelijke aanpassing van het (e-)fietsinfrastructuur of specifieke stallingmogelijkheden.

Er zijn snelle (e-)fiets – verbindingen nodig op locaties waar het autoverkeer regelmatig kans heeft op files. Daarom dienen deze congestiegevoelige verbindingen/gebieden in kaart te worden gebracht. Het wegnetwerk is hier onvoldoende robuust en het (e-)fiets – economische – netwerk is hierop een aanvulling. Bovendien moeten er richtwaarden worden meeggegeven over de te realiseren (e-)fiets – reistijd op dergelijke snelle (e-)fiets – verbindingen. Dit kan mogelijk betekenen dat de (e-)fietsinfrastructuur moet worden aangepast en dat er bijvoorbeeld ongelijkvloerse kruisingen nodig zijn of dat de fietser voorrang krijgt bij geregelde kruispunten.

Bij wegwerkzaamheden en evenementen met een grote kans op file voor het autoverkeer moet het (e-)fiets – economische – netwerk of de stallingmogelijkheden aangepast kunnen worden. Specifiek voor evenementen geldt dat bezoekers zoveel mogelijk worden gestimuleerd om de (e-)fiets te gebruiken. Dit betekent de nodige flexibiliteit in het (e-)fietsaanbod door bijvoorbeeld tijdelijke (e-)fietsenstallingen aan te bieden.

3.5.2

Taak 12: Aanbod Openbaar Vervoer (OV)

HOE

Als de reiziger met een economisch motief (tijdelijk) niet over een auto beschikt dan is het OV een betrouwbaar alternatief. Hiervoor is een bepaald BVN nodig. Daarnaast wordt de autoreiziger een vlot alternatief aangeboden. Dit VN⁺ zorgt er namelijk voor dat een verplaatsing niet per definitie met de auto maar met het OV gemaakt wordt. Hierdoor wordt de verkeersdruk op het Limburgse wegennet tijdens bepaalde momenten en in bepaalde gebieden minder.

Meer gebruik van een alternatieve vervoerswijze komt de totale verkeersprestatie van het Limburgse wegennet ten goede. Bovendien krijgt de autoreiziger door het gebruik van het OV minder met sterk wisselende reistijden te maken. De reistijden van dit alternatief zijn meer betrouwbaar in congestiegevoelige gebieden en op congestiegevoelige momenten.

De reiziger met een economisch motief hecht vooral veel waarde aan een betrouwbaar OV-aanbod. De forens, de zakelijke reiziger en aantal studenten beschikken in veel gevallen over een auto. Het OV-aanbod moet daarom zodanig zijn dat de reiziger verleid wordt om van het OV gebruik te maken. Bij het formuleren van de gebruikerscriteria voor het BVN kan gedacht worden aan op- en uitstaplocaties dichtbij de woon- en werkplaats, hoge frequentie van het OV, etc. Dit is kansrijk in gebieden waar veel vervoersstromen bij elkaar komen.

De scholier en de meeste studenten zijn aangewezen op het OV. Deze doelgroep is gebonden aan de lestijden van de scholen. Dit betekent dat er extra aandacht nodig is voor de dienstregeling.

Met het VN⁺ worden snelle verbindingen gerealiseerd zodat een gunstigere reistijdverhouding ontstaat en daarmee het OV kan concurreren met de auto. Dit is alleen aan de orde in die gebieden waar congestie of de kans daarop aanwezig is. Tijdens congestiegevoelige momenten, veroorzaakt door wegwerkzaamheden of evenementen, is intensivering van het OV-aanbod nodig. Hierbij kan gedacht worden aan tijdelijke aanpassing van het OV-netwerk of de OV-dienstregeling.

Opstellen gebruikerscriteria OV

Om de reiziger met een economisch motief een veilig, eenvoudig, comfortabel en vlotte (e-) fietsinfrastructuur aan te bieden, worden gebruikerscriteria opgesteld voor zowel het BVN als het VN⁺.

In de Nota van Uitgangspunten voor de nieuwe OV-concessie vanaf 2016 worden deze criteria benoemd. Tijdens de looptijd van de OV-concessie moet het mogelijk zijn om deze criteria aan te passen.

De kadertekst op de volgende pagina gaat verder op deze gebruikerscriteria in.

WIE

Vanuit vervoersmanagement ambieert de provincie Limburg een regisserende rol als het gaat om het verbeteren van de regionale bereikbaarheid door de inzet van het OV als alternatief vervoermiddel. De provincie Limburg is opdrachtgever voor het OV en is daarmee ook coördinerend als het gaat om het realiseren van de benodigde aanpassingen van het OV-aanbod. De rol die de Provincie Limburg uiteindelijk op zich neemt is afhankelijk van de resultaten in de OV-aanbesteding.

BVN

De reiziger met een economisch motief beschikt over een 1) Limburg dekkend, 2) op orde zijnde, OV-netwerk met een 3) vraaggerichte dienstregeling:

1. Aan de herkomstkant (woongebieden) en aan de bestemmingskant (werk- en schoolgebieden) worden de vervoersstromen gebundeld. Afhankelijk van de grootte van de vervoersstromen is er sprake van zogenaamde in- en uitstappunten. De bijbehorende locaties worden inzichtelijk gemaakt.
2. Zowel spoor als weg dienen te beschikken over een bepaalde capaciteit zodat de reistijd tussen de in- en uitstappunten acceptabel is en met een bepaalde marge mag fluctueren. Er moeten richtwaanden worden opgesteld voor een acceptabele reistijd (inclusief bandbreedte).
3. De dienstregeling moet vooral in de spits een voldoende frequente bediening garanderen. Hierbij wordt rekening gehouden met de in- en uitstappunten en ontwikkelingen zoals Het Nieuwe Werken. Deze laatste ontwikkeling zorgt namelijk voor een verschuiving van de huidige spitsperiodes.

VN*

Er zijn snelle OV-verbindingen nodig op die locaties waar het autoverkeer regelmatig kans heeft op files. Daarom dienen deze congestiegevoelige verbindingen/gebieden in kaart te worden gebracht. Het wegen-netwerk is hier onvoldoende robuust en het OV-netwerk is een aanvulling hierop.

Bovendien moeten er richtwaarden worden meegegeven over de te realiseren OV-reistijd op dergelijke snelle OV-verbindingen.

Bij wegwerkzaamheden en evenementen met een grote kans op file voor het autoverkeer moet het OV-netwerk of de dienstregeling aangepast kunnen worden. Specifiek voor evenementen geldt dat bezoekers zoveel mogelijk worden gestimuleerd om het OV te gebruiken.

3.5.3**Taak 13: Aanbod overstappunten****HOE**

Overstappunten zijn locaties waar de Limburgse reiziger over kan stappen van het ene naar het andere vervoermiddel. Als er veel overstappunten liggen op logische locaties dan wordt daarmee het totale vervoersnetwerk robuuster en kan de Limburgse reiziger gegarandeerd een verplaatsing maken ongeacht het vervoermiddel. Door deze onderlinge uitwisselbaarheid wordt de kwaliteit van het Limburgse vervoersnetwerk versterkt.

Met name de dichtheid van het OV-netwerk bepaalt de situering van de overstappunten en de wijze waarop het netwerk voor (e-)fiets en auto er in de omgeving van een knooppunt uit moet zien en hierop aansluit. Om de kwaliteit van de overstappunten te optimaliseren, worden gebruikersdoelgroepen zoveel mogelijk gecombineerd. Bijvoorbeeld door het verplaatsen van een bushalte naar een carpoollocatie zodat er een combinatie met een P&R mogelijk is.

Als de reiziger met een economisch motief (tijdelijk) niet over een auto beschikt dan is het wenselijk dat er op een ander vervoermiddel kan worden overgestapt. Dit kan op daarvoor aange-
wezen overstappunten. Daarvoor is een bepaald BVN nodig.

Daarnaast wordt de autoreiziger met VN* een vlot alternatief aangeboden. Dit VN* zorgt er namelijk voor dat een verplaatsing niet per definitie met de auto maar met het OV/(e-)fiets gemaakt wordt door in de totale verplaatsing gebruik te kunnen maken van meerdere vervoermiddelen. Hierdoor wordt de verkeersdruk op het Limburgse wegennet tijdens bepaalde momenten en in bepaalde gebieden minder.

Het overstappuntenaanbod moet zodanig worden aangeboden dat de reiziger verleid wordt om van de overstappunten gebruik te maken. Bij het formuleren van de gebruikerscriteria voor het BVN kan gedacht worden aan het minimaliseren van loopafstanden en wachttijden, het zorgen voor comfortabele wachtaccommodaties en het aanbieden van veilige stallingmogelijkheden. Dit is kansrijk in gebieden waar veel vervoersstromen bij elkaar komen. Om te zorgen voor een

aanbod dat qua reistijd kan concurreren met de auto zorgt in feite alleen het vergroten van het aantal overstappunten voor snellere verbindingen. De mogelijkheid om gebruik te maken van het andere vervoermiddel wordt immers al geregeld bij het aanbod OV, (e-)fiets en auto. Voor het VN⁺ is daarom alleen het maximaliseren van het aantal overstappunten van belang. Dit is overigens alleen aan de orde in gebieden waar congestie of de kans daarop aanwezig is. Tijdens congestiegevoelige momenten, veroorzaakt door wegwerkzaamheden of evenementen, is het tijdelijk aanpassen of realiseren van een extra knooppunt nodig.

Meer gebruik van een alternatieve vervoerswijze komt de totale verkeersprestatie van het Limburgse wegennet ten goede. Bovendien krijgt de autoreiziger door het gebruik van het OV en de (e-)fiets minder met sterk wisselende reistijden te maken. De reistijden van deze alternatieven en de overstap daartussen zijn meer betrouwbaar in congestiegevoelige gebieden /op congestiegevoelige momenten.

Opstellen gebruikerscriteria overstappunten

Om de reiziger een kwalitatief goed overstappuntensysteem aan te bieden, zijn er kwaliteitscriteria nodig. Daartoe dient een overstappuntenvisie te worden ontwikkeld. In deze visie wordt onderscheid gemaakt naar de verschillende doelgroepen die gebruik kunnen maken van de overstappunten.

Vanuit verkeers- en vervoersmanagement worden specifiek voor de reiziger met een economisch motief gebruikerscriteria aangedragen voor een overstappuntennetwerk. Hierbij wordt onderscheid gemaakt naar een BVN en VN⁺. Vanuit de Nota van Uitgangspunten voor de nieuwe OV-concessie vanaf 2016 en het Fietsbeleidsplan worden gebruikerscriteria aangedragen, welke betrekking hebben op andere doelgroepen (sociaal-recreatief motief).

De resultaten van de overstappuntenvisie dienen tevens weer als input voor de OV-concessie, het Fietsbeleidsplan en de beleidsnota voor het RVWN.

Onderstaande kadertekst gaat verder op deze gebruikerscriteria in.

BVN

De reiziger met een economisch motief (forens, zakelijke rijder, scholier) beschikt over een 1) aangewezen, 2) op orde zijnde, overstappuntennetwerk:

1. Afhankelijk van de gekozen netwerken voor het OV en de (e-)fiets en het bestaande wegennet worden overstappunten aangewezen, welke minimaal nodig zijn. Er worden hierbij richtlijnen aangegeven voor het aantal kilometer dat een economische reiziger zou mogen afleggen om een knooppunt te bereiken.
2. De overstappunten dienen te beschikken over een bepaalde kwaliteit om hiermee de overstap veilig, comfortabel, eenvoudig en betrouwbaar te laten plaatsvinden. Er worden daarom verschillende soorten overstappunten benoemd en hier worden kwaliteitscriteria aan gehangen.

VN⁺

Er zijn meer overstapmogelijkheden nodig op locaties waar het autoverkeer regelmatig kans heeft op files. Daarom dienen deze congestiegevoelige verbindingen/gebieden in kaart te worden gebracht. Het wegennetwerk is hier onvoldoende robuust en door een dichter overstappuntennetwerk te realiseren wordt hiermee het wegennet goed aangevuld.

Bij wegwerkzaamheden en evenementen met een grote kans op file voor het autoverkeer moet het overstappunten netwerk eenvoudig kunnen worden aangepast. Er moeten daarom vooral elsen worden ge-

Realiseren overstappunten inclusief beheer hiervan

Naast de taken behorende bij de totstandkoming van de overstappuntenvisie, valt ook de uitvoering van de overstappuntenvisie binnen dit verkeers- en vervoersmanagementplan. Het gaat dan concreet om het realiseren van overstappunten en het organiseren van het beheer hiervan.

WIE

De provincie Limburg ambieert een regisserende rol als het gaat om het verbeteren van de regionale bereikbaarheid door de inzet van de overstappunten en als opdrachtgever van het OV is de provincie Limburg aan zet als het gaat om de realisatie van de OV- overstappunten. Samen met de gemeentelijke wegbeheerders wordt vanwege het veelal lokale karakter van de maatregelen gestuurd op realisatie van de overstappunten.

Dit betekent een financiële claim van jaarlijks € 5.500.000,- voor OV-overstappunten en € 400.000,- voor Carpoollocaties en € 100.000,- voor Park en Bike punten. **[nr. 19, 20 en 21]**

3.6 Stimuleren gebruik alternatieven

WAT & WAAROM

In het verleden is gebleken dat de autoreiziger zich vooral laat verleiden om de auto te laten staan wanneer de autoreistijd onevenredig lang is of dat de kans op een zeer wisselende (lange) reistijd groot is. Hiervan is sprake in congestiegevoelige gebieden of tijdens congestiegevoelige momenten. Tijdens die momenten wordt de druk op het wegennet vooral veroorzaakt door forenzen of bezoekers van grote evenementen.

Voor deze doelgroepen spelen argumenten zoals het feit dat auto's slecht zijn voor het milieu of dat fietsen goedkoop en gezond is een minder grote rol. De aanwezigheid van een voorzieningenniveau⁶ is wel een belangrijke randvoorwaarde. Daarnaast zal ook het gedrag van deze doelgroep moeten worden beïnvloed om het gebruik van de alternatieven te stimuleren. Zowel de forens als de evenementenbezoeker wordt individueel aangesproken. Forenzen worden daarnaast ook via de werkgever gestimuleerd.



Concrete taken en activiteiten gericht op het stimuleren van het gebruik van alternatieven zijn het leveren van multimodale reisinformatie, Het Nieuwe Werken en het houden van campagnes ter promotie van het gebruik van OV, (e-) fiets en ketenverplaatsing.

Het primaire doel van *multimodale reisinformatie* is een betrouwbare mobiliteit: de reiziger weet wat hij kan verwachten. Secundair richt multimodale reisinformatie zich op het beïnvloeden van de keuze van de vervoerswijze om zo ook een duurzame gedragsverandering en een vlottere doorstroming op het wegennet te krijgen.

In de praktijk is het directe effect van reisinformatie op het gedrag gering. De keuze voor het openbaar vervoer is vooral gebaseerd op zachtere factoren, zoals imago, privacy en gemak. Aan de harde kant zijn vooral de parkeerkosten bepalend bij de keuze voor openbaar vervoer.

De primaire doelstelling van Het Nieuwe Werken is gericht op het verbeteren van duurzaamheid en veiligheid door het voorkomen van verplaatsingen. Secundair effect is dat met minder verplaatsingen de doorstroming zal verbeteren en daarmee de mobiliteit vlotter en betrouwbaarder wordt. Thuiswerken is in potentie een zeer effectieve maatregel. 3,6 Miljoen mensen hebben aangegeven gedeeltelijk thuis te kunnen werken (SIBIS, 2010). Kouwenhoven et al. (2005) berekenen een reductie van 5% woon-werk autokilometers wanneer 1 miljoen van deze mensen een dag in de week zouden thuiswerken. Dit kan leiden tot een aanzienlijke reductie van het aantal voertuigverliesuren. Het uiteindelijke effect zal waarschijnlijk kleiner zijn. Het wegvallen van een deel van de woon-werk verplaatsingen zal er namelijk toe leiden dat mensen op grotere afstand van economische en voorzieningencentra gaan wonen of dat de auto vaker voor sociaalrecreatieve verplaatsingen gebruikt gaat worden (Martens et al., 2002).

De fiets en OV campagnes richten zich op de aspecten betrouwbaar en vlot, daarnaast wordt de autoreiziger hierin aangesproken op het gezonde en goedkope van fietsen en het duurzame van OV en fiets. Deze argumenten spelen weliswaar een minder grote rol maar kunnen een selectieve doelgroep wel overhalen om voor een ander vervoermiddel te kiezen.

Hieronder wordt verder ingegaan op de taken en activiteiten gericht op het stimuleren van de autoreiziger om gebruik te maken van de alternatieven⁶.

⁶ Flexibel OV-tarief kan ook worden ingezet als instrument om het gebruik van alternatieven te stimuleren. De criteria voor een flexibel OV- tarief worden verder uitgewerkt in de Nota, van uitgangspunten voor de nieuwe OV- concessie.

3.6.1 Taak 14: Leveren multimodale reisinformatie

HOE

De forens, zakelijke rijder, scholier en evenementenbezoeker worden gestimuleerd om gebruik te maken van alternatieven door het aanbieden van multimodale reisinformatie. Ook bedrijven en vervoerders worden gestimuleerd om gebruik te maken van alternatieven door het aanbieden van multimodale route-informatie.

website www.limburgbereikbaar.nl

Voor het aanbieden van multimodale reis- en route-informatie wordt de website www.limburgbereikbaar.nl verder doorontwikkeld en beheerd. Deze website biedt een platform voor verschillende actuele informatiestromen waarmee het maken van een reis wordt ondersteund. Dit is dé Limburgse reisiwijzer.

WIE

Provincie Limburg is opdrachtgever van de website en regionaal of lokaal kunnen gemeenten dit verder uitbouwen. De kosten voor het beheer en de doorontwikkeling van deze site zullen jaarlijks ca. € 50.000,- bedragen. [nr. 22]

3.6.2 Taak 15: Het Nieuwe Werken

HOE

Met Het Nieuwe Werken hoeft een werknemer niet altijd meer fysiek aanwezig te zijn op de werkplek. De werkgever stimuleert zijn werknemer om gebruik te maken van de alternatieven door Het Nieuwe Werken mogelijk te maken en alternatieve vervoerswijzen financieel aantrekkelijker te maken dan de auto.

Hieruit volgt dat werkgevers het initiatief hebben. Een wegbeheerder kan als werkgever ook Het Nieuwe Werken invoeren. Zo hebben een aantal Limburgse gemeenten een impuls gegeven aan Het Nieuwe Werken door voor elkaars medewerkers werkplekken beschikbaar te stellen.

Uitvoeren bedrijvencans

Bij het financieel aantrekkelijker maken van de alternatieven is maatwerk nodig voor elke grote onderneming of een clustering van ondernemingen. Hierbij kunnen overheden een initiërende of faciliterende rol spelen. Met het uitvoeren van bedrijvencans wordt bij grote bedrijven onderzocht hoe de mobiliteit van de werknemers nu is en welke maatregelen genomen kunnen worden om de mobiliteit te verbeteren zoals het geven van een persoonlijk reisadvies.

WIE

Allereerst moeten de provincie en andere wegbeheerders hier zelf een voorbeeldrol vervullen door bijvoorbeeld in het kader van Maastricht Bereikbaar het eigen vervoersplan aan te passen. De provincie Limburg coördineert dit en samen met gemeenten wordt dit verder uitgewerkt en afspraken gemaakt over de uitvoeringsverantwoordelijke.

Daarnaast heeft de provincie een rol in kennisdelen over bedrijvencans en het initiëren en faciliteren hiervan. Niet alleen het geven van een persoonlijk reisadvies maar ook het coördineren van de uitvoering behoort hiertoe. Dit kan worden uitgevoerd voor de jaarlijkse kosten van € 125.000,-. [nr. 23]

3.6.3 Taak 16: Campagnes OV en Fiets

HOE

Er worden bewustwordingscampagnes georganiseerd. De website www.limburgbereikbaar.nl dient daarbij als de basis voor de verschillende bewustwordingscampagnes. Vanuit hier wordt gekeken naar bestaande initiatieven en hierop voortgebouwd. De campagnes zijn gericht op collectieve gedragsveranderingen. Ervaringen vanuit verkeersveiligheid (ROVL) en duurzaamheid (bijvoorbeeld het nieuwe rijden voor vrachtverkeer) worden hierbij meegenomen.

WIE

De provincie Limburg coördineert deze campagnes door het initiëren van gedragsanalyses en vervolgens de inhoud van de campagnes te bepalen en uit te voeren. De jaarlijkse kosten bedragen gezamenlijk € 35.000,-. [nr. 24, 25 en 26]

3.7 Optimaliseren logistieke processen

WAT & WAAROM

Hoofddoel voor logistiek binnen het programma verkeers- en vervoersmanagement is optimalisatie van het gebruik van het logistieke netwerk. Dit leidt tot efficiëntere logistiek en dat betekent uiteindelijk minder vrachtwagenritten. De effecten zijn: minder congestie, minder problematiek op het gebied van leefbaarheid (minder lucht- en geluidemissies), reducering van het energieverbruik en kostenoptimalisatie.



3.7.1 Taak 17: Optimalisatie gebruik logistiek netwerk

HOE

Bij *optimalisatie van het gebruik van het logistieke netwerk*⁷ ligt de focus op logistieke knooppunten in congestiegevoelige gebieden.

De provincie Limburg gaat een actievere rol spelen in de optimalisatie van het gebruik van het logistieke netwerk. De provincie is op korte termijn *coördinator* voor de optimalisatie van het gebruik van het logistieke netwerk. De provincie gaat de optimalisatie stimuleren en faciliteren, samen met bedrijvenverenigingen, gemeenten en brancheorganisaties zodat bedrijven hiermee aan de slag gaan. Meer efficiëntie is gelegen in de verdere verbetering van de inrichting en de regie op de supply chain. Hiertoe behoort ook het ontsluiten van databanken die de informatie leveren om de supply chain zo efficiënt en effectief mogelijk in te richten (zogenoemde 'Smart-corridors' en 'Control Tower').

Op middellange termijn kunnen de betrokken partijen gezamenlijk een zogenaamde *vervoersmakelaar* benoemen. Dit is nodig zolang het bedrijfsleven deze rol (nog) niet oppakt. Hetzelfde geldt voor de rol van ketenregisseur. In het kader van dit verkeers- en vervoersmanagementplan is de provinciale rol van coördinator uitgewerkt.

Provincie Limburg als coördinator optimalisatie gebruik logistiek netwerk

De rol van coördinator voor de optimalisatie van het gebruik van het logistieke netwerk wordt ingevuld door het project 'Goederenvervoer' (dat momenteel wordt uitgevoerd in het kader van Maastricht Bereikbaar) in de rest van de provincie Limburg uit te rollen. Deze uitrol is vooral gericht op de belangrijke logistieke knooppunten.

Om het project provinciebreed mogelijk te maken dienen de kansrijke gebieden bepaald te worden. De provincie initieert en coördineert dit. Uitvoering is daarna aan de logistieke partijen en de vervoersmakelaar.

Bepalen kansrijke gebieden voor de uitrol van het project Goederenvervoer

Kansrijke gebieden voor de uitrol van het project Goederenvervoer hebben een bepaalde mate van sence of urgency, dit kan zijn vanuit de optiek van congestiegevoelige gebieden of vanuit de optiek waar veel logistiek vervoer plaatsvindt (logistieke knooppunten)

- Input: gegevens over het netwerk, logistieke knooppunten voor gevoeligheidsanalyse

⁷ Acties gericht op het verbeteren van het logistiek netwerk vallen niet binnen het programma verkeers- en vervoersmanagement. Deze zijn opgenomen in het Actieprogramma Logistiek.

- Betrokkenen: branche en bedrijvenorganisaties (TLN, EVO, ELC-Limburg, KvK, parkmanagement), gemeenten, Provincie
- Resultaat: benoemde kansrijke locaties (bedrijventerrein en/of gebied) met voldoende draagvlak om het traject op te starten

Benoemen van vervoersmakelaar gebruik logistiek netwerk

De betrokken partijen benoemen samen met de provincie een vervoersmakelaar voor het opzetten van de projectorganisatie van de uitrol van project 'Goederenvervoer'. Hieronder staat beschreven wat er nodig is om hieraan verder vorm te geven.

Opzetten projectorganisatie

Op basis van een actorenanalyse en draagvlak en commitment bij de diverse partijen, wordt een trekker en "vervoersmakelaar" benoemd.

- Input: opzet projectorganisatie, inclusief manskraft en middelen
- Betrokkenen: branche en bedrijvenorganisaties (TLN, EVO, ELC-Limburg, KvK, parkmanagement), gemeenten, Provincie
- Resultaat: projectorganisatie met rolverdeling

Uitvoeren bedrijvenscans (logistieke scans)

Met behulp van de bedrijvenscan worden de kansrijke maatregelen voor de optimalisatie van het logistieke netwerk voor de komende jaren benoemd. Het gaat er in de bedrijvenscan om de gegevens van relevante bedrijven te bundelen en te analyseren.

- Input: gegevens voor de selectie en analyse van bedrijven
- Betrokkenen: vervoersmakelaar, projectgroep
- Resultaat: Kansrijke en concrete maatregelen benoemen.

Communiceren en kennisverspreiding

Door de resultaten van bovenstaande activiteiten actief te delen ontstaat bekendheid en draagvlak bij betrokken organisaties.

- Input: best practices Maastricht Bereikbaar, resultaten bedrijvenscans en analyse van kansrijke maatregelen
- Betrokkenen: branche of bedrijfsorganisatie, bedrijven, overige leden projectgroep
- Resultaat: bekendheid en draagvlak bij bedrijfsleven en gemeente van het geselecteerde gebied van kansrijke maatregelen

Uitvoeren van maatregelen (individueel en gezamenlijk)

Provinciebrede uitvoering van de het project 'Goederenvervoer'.

- Input: middelen en capaciteit
- Betrokkenen: bedrijven, parkmanagementorganisatie, gemeenten, provincie, TLN/EVO, ELC
- Resultaat: efficiëntere benutting van het logistiek netwerk.

WIE

De provincie Limburg levert de projectleider voor de uitrol van de pilot Goederenvervoer voor een jaarlijks bedrag van € 150.000,-. [nr. 27]. De projectleider initieert en coördineert de uitrol van de pilot Goederenvervoer in de beginfase (inventariseren en opzetten projectorganisatie) en heeft daarna een faciliterende rol (beschreven in *Actieprogramma Logistiek*).

De rol van de gemeenten en van bedrijven en brancheorganisaties (TLN / EVO / ELC) is gericht op het uitvoeren en/of meewerken aan bedrijvenscans, de selectie van kansrijke maatregelen en waar nodig de implementatie van maatregelen. Commitment vanuit het bedrijfsleven bij het uitvoeren van de bedrijvenscans is een harde voorwaarde.

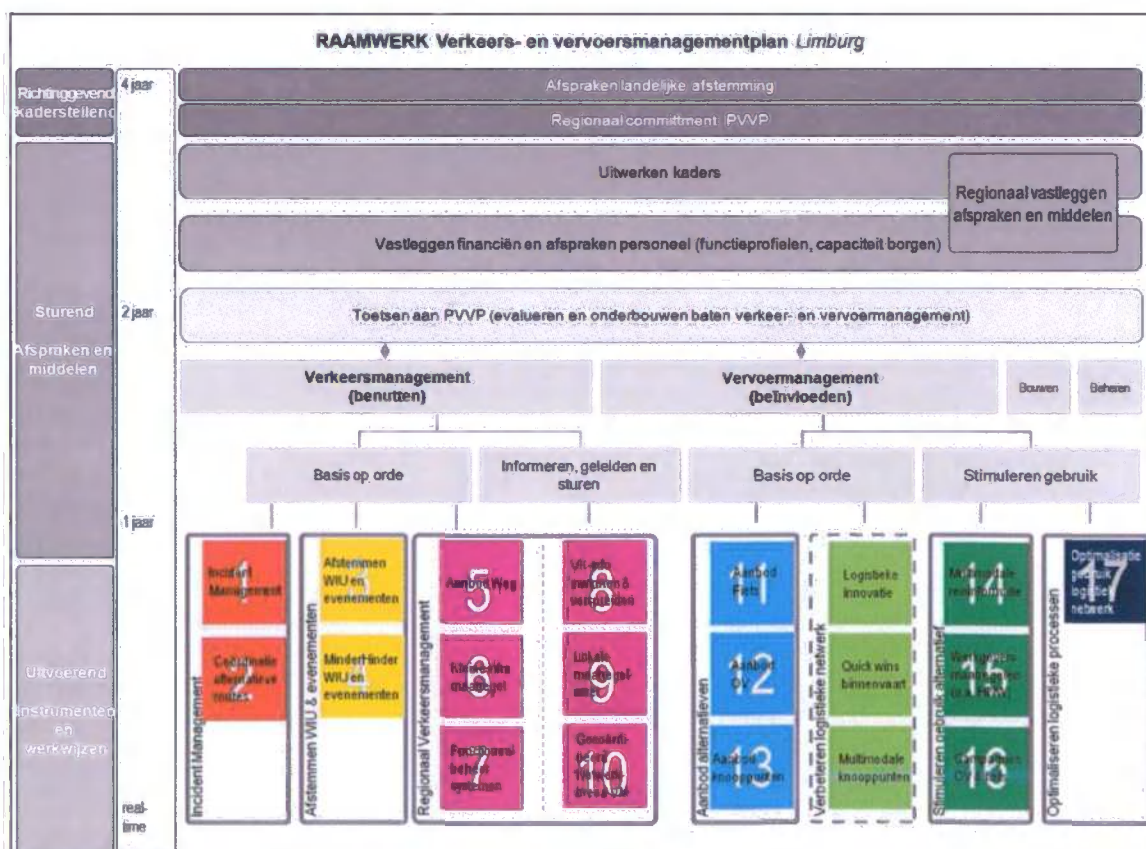
4 Operationele uitwerking

4.1 Inleiding

Dit verkeers- en vervoersmanagementplan is een weergave van de beleidsdoelen gericht op het gebruik van de verschillende vervoersmodaliteiten. Het plan bestaat uit een strategisch en tactisch kader waarin de beleidsuitgangspunten zijn vertaald naar te organiseren werkprocessen. De operationele uitwerking wordt geconcretiseerd in een nog op te stellen (jaarlijks) uitvoeringsprogramma. Dit hoofdstuk is de eerste aanzet hiertoe.

In hoofdstuk 2 is het raamwerk toegelicht en in hoofdstuk 3 is omschreven wat de verschillende taken uit dit raamwerk inhouden en hoe deze taken georganiseerd kunnen worden. In dit hoofdstuk wordt op hoofdlijnen ingegaan op wat daar voor nodig is.

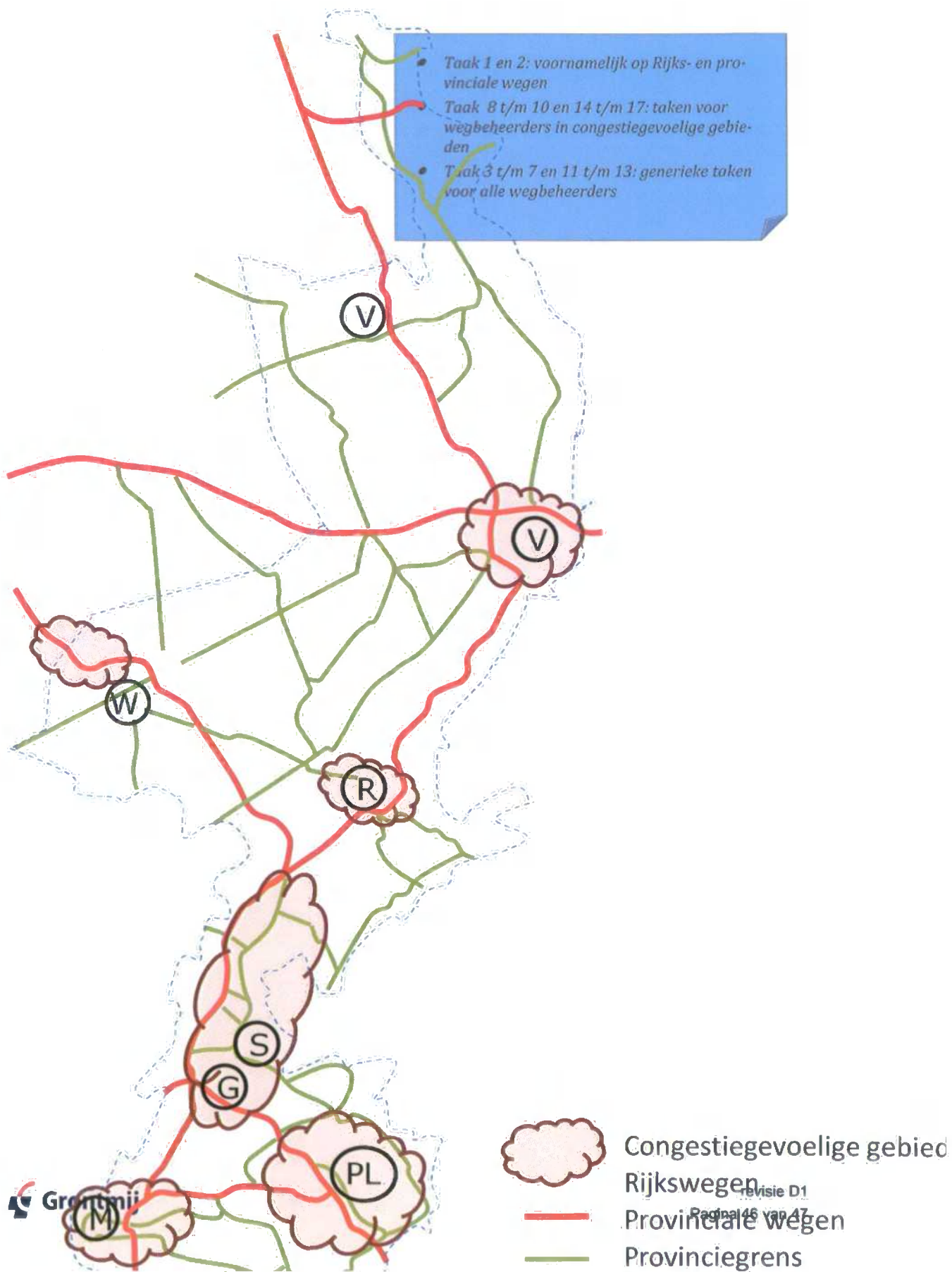
Daarnaast wordt er in dit hoofdstuk uitgewerkt wat er nodig is om de overkoepelende activiteiten uit het raamwerk te organiseren. In onderstaande figuur zijn dit de horizontaal weergegeven grijs gekleurde activiteiten. Deze activiteiten zijn gericht op het regionaal vastleggen van afspraken en middelen, het monitoren en evalueren van verkeers- en vervoersmanagement en op communicatie over en sturing van het geheel. Dit alles wordt het programmabeheer genoemd waarbij uitgegaan wordt voor een gezamenlijke kostenpost van € 55.000,- per jaar. [nr. 28, 29 en 30].



4.2 Bepalen ambitieniveau operationele uitwerking

De mate van effectiviteit van een aantal taken uit het raamwerk is mede afhankelijk van het gebied binnen de provincie Limburg waar de taak wordt ingezet. Dit geldt met name voor de taken 8, 9, 10 en 17. Deze zijn vooral effectief in de congestiegevoelige gebieden in Limburg.

De taken 1 en 2 uit het raamwerk zijn vooral effectief op stroomwegen (snelwegen, provinciale wegen en enkele gemeentelijke stroomwegen). De overige taken (3 t/m 7 en 11 t/m 16) zijn generiek inzetbaar. Op onderstaande kaart zijn de verschillende gebieden aangegeven.



De uiteindelijke uitwerking in een (jaarlijks) uitvoeringsprogramma levert dan ook maatwerk per regio op. Concreet zal samen met de betrokken regiopartners het uitvoeringsprogramma op maat van de regio opgesteld worden zodat *groei tempo* en de *zwaarte* van de inzet van verkeers- en vervoersmanagement past bij de behoeften van de regio.

In het uitvoeringsprogramma prioriteert iedere regio samen met de provincie de taken en activiteiten. In de ene regio ligt de focus mogelijk meer op regionaal verkeersmanagement en in de andere regio op afstemming van WIU en evenementen of op multimodale reisinformatie. Op basis van deze prioritering kunnen per onderwerp koploperregio's aangewezen worden. Andere regio's kunnen later van de opgedane kennis in deze koploperregio's profiteren en leren.

4.2.1 *Basis op orde*

Ondanks de uitwerking van het uitvoeringsprogramma op maat van de regio is er wel een eenduidige ambitie: *alle wegbeheerders dienen minimaal de basis op orde te hebben als het gaat om verkeers- en vervoersmanagement.*

Om het verkeer en vervoer te kunnen managen is het noodzakelijk om overal de basis op orde te hebben. In het vorige hoofdstuk zijn verschillende taken beschreven die tot de basis behoren. Deze taken zijn omschreven onder nummers 1 tot en met 7 en 11 tot en met 13.

Wat levert het op?

Het beter benutten van bestaande infrastructuur begint met een basis die op orde is. Het is van uit goed wegbeheerderschap een maatschappelijke plicht om er voor te zorgen dat de beschikbare infrastructuur in alle omstandigheden goed wordt benut. Zo wordt een optimale netwerkprestatie behaald en zijn wegbeheerders voorbereid indien er zich (onvoorziene) omstandigheden voordoen die de bereikbaarheid verminderen. In geval van een incident, wegwerkzaamheden of evenementen kan de wegbeheerder beroep doen op alternatieven die vooraf bedacht zijn. Daarnaast wordt het voor de weggebruiker aantrekkelijker om een alternatief te gebruiken omdat de alternatieven ook in orde zijn.

4.2.2 *+/- ambitie*

Voor de congestiegevoelige gebieden zijn er extra maatregelen nodig om het verkeer goed te kunnen managen. Hier is het van belang dat de wegbeheerder de weggebruiker kan informeren, geleiden en sturen en kan stimuleren gebruik te maken van alternatieve vervoerswijzen.

Wat levert het op?

In congestiegevoelige gebieden is het niet voldoende om de basis op orde te hebben. Het is hier van belang om de weggebruiker te kunnen informeren, geleiden en sturen zodat deze zich in alle omstandigheden op een vlotte, veilige, betrouwbare en duurzame manier kan verplaatsen. Een wegbeheerder kan daarmee sneller, soms zelfs preventief, ingrijpen indien er zich onvoorziene omstandigheden voordoen.

Daarnaast is het zaak om in congestiegevoelige gebieden maximaal in te zetten op het stimuleren van alternatieve vervoerswijzen voor zowel personen- als goederenvervoer om de druk op

Taken die hiervoor zorgen zijn omschreven in taaknummers 8 tot en met 10 en 14 tot met 17.

4.3 Tijdsbesteding per wegbeheerder per ambitieniveau

Voorgesteld wordt om voor de aansturing van het uitvoeringsprogramma een 'coördinatieteam' binnen de provincie te beleggen. In hoofdstuk 4.5 (organisatie) is dit verder uitgewerkt. Regionale coördinatie richt zich op rollen als:

- Coördinator regionale afstemming IM en minder Hinder
- Voorzitten en regisseren afstemmings- en coördinatieoverleggen werkzaamheden en evenementen
- Voorzitten en coördineren regionaal infrastructuur team (=doorontwikkeling Regiegroep VRI's)
- Voorzitten en coördineren (op te richten) regionaal verkeerskundig team
- Coördineren werkgeversmaatregelen, faciliteren multimodale reisinfo en coördineren Campagnes OV en fiets
- Coördineren gebruik logistiek netwerk

Naast de regionaal coördinerende rol van de provincie, hebben alle betrokken wegbeheerders ook een uitvoerende rol als het gaat om het verkeers- en vervoersmanagement. Het gaat dan bijvoorbeeld over het uitvoeren van incident management, het realiseren van MinderHinder maatregelen of maatregelen ter verbetering van het fietsaanbod. De invulling van deze uitvoerende rol wordt in het uitvoeringsplan verder uitgewerkt en afgestemd met de betrokken wegbeheerders.

Specifiek voor Rijkswaterstaat geldt dat zij in de uitvoering van incident management en in de uitvoering van regionaal verkeersmanagement een grote rol spelen. Beide onderdelen zullen naar verwachting ingezet en aangestuurd worden vanuit de verkeerscentrale Zuid-Nederland

Bijlage 2 bevat een tabel met per taakveld een inschatting van hoeveel tijd er nodig is voor het uitvoeren van de verschillende coördinerende en uitvoerende activiteiten en taken. Voor eenmalige activiteiten is dit geschat in uren, voor werkprocessen in fte.

Op basis van deze tabel is hieronder per wegbeheerder een inschatting gemaakt van de benodigde tijdsbesteding (in uren en fte) om een bepaald ambitieniveau te behalen.

Wegbeheerder	Basis op orde	+ambitie
Rijkswaterstaat	0-400 uren; ca. 3,5 fte	0-1000 uren; ca. 5 fte
Provincie Limburg	0-2600 uren; ca. 3,5 fte	0-4800 uren; ca. 5 fte
Grotere gemeenten	0-900 uren; 0 - 0,5 fte	0-1500 uren; 0 - 1 fte
Kleinere gemeenten	0-400 uren; 0 - 0,2 fte	0-700 uren; 0 - 0,4 fte

De tijdsbesteding in de tabel kan als een bovengrens gezien worden. In de praktijk zal de tijdsbesteding aan eenmalige activiteiten over meerdere jaren verdeeld worden. Ook de inzet van fte's voor structurele werkprocessen zal gelijkmatig groeien richting de genoemde waarden. De genoemde fte's gelden gedurende de uitvoering van dit plan. Daarna wordt bekeken of alle taken en dus fte's nodig zijn

4.4 Monitoring en evaluatie

Naast de uitwerking van bovenstaande activiteiten en taken op maat van de regio dienen er op provinciaal niveau ook een aantal overkoepelende activiteiten belegd te worden. Het gaat dan, naast het uitwerken en vastleggen van kaders in het PVVP en het opstellen van een duidelijke communicatiestrategie, vooral over monitoring en evaluatie van het plan.

In het verkeers- en vervoersmanagementplan wordt aangesloten bij de ambitie van het PVVP: een vlotte, veilige, betrouwbare en duurzame mobiliteit. Met 17 in te zetten instrumenten wordt een bijdrage geleverd aan deze maatschappelijke ambitie. De uitvoering van een (periodieke) monitoring, gekoppeld aan dit plan, is nodig om:

1. de inzet van de middelen te legitimeren en politiek te verantwoorden; *Liggen we nog op koers?*
2. op basis van inzicht over de effectiviteit van de verschillende instrumenten bij te sturen; *Stoppen, verbeteren of doorgaan?*
3. met informatie over positief behaalde resultaten partners te motiveren om een bijdrage te leveren.

Voorgesteld wordt om samen met alle partijen jaarlijks - en als nodig ook tussentijds - een evaluatie uit te voeren. Tijdens deze evaluatie wordt bekeken of de uitvoering van de verschillende projecten en het uitvoeringsprogramma als geheel efficiënt verloopt en welke verbeterpunten moeten worden opgepakt. Indien nodig vindt bijsturing van het uitvoeringsprogramma plaats.

Doelbereikmeting en beleidseffectmeting

Bij monitoring kan onderscheid gemaakt worden in doelbereikmeting en beleidseffectmeting. Bij een doelbereikmeting kan er in principe geen causaal verband gelegd worden tussen de inzet van de instrumenten, de behaalde doelen en de maatschappelijke ambitie. Het gaat hier om beleidsindicatoren op het hoogste abstractieniveau. Voor het monitoren van dit plan wordt voor de doelbereikmeting aangesloten bij de PVVP-monitoring en bij de landelijke bereikbaarheidsindicator en een doorvertaling daarvan naar de regio Limburg.

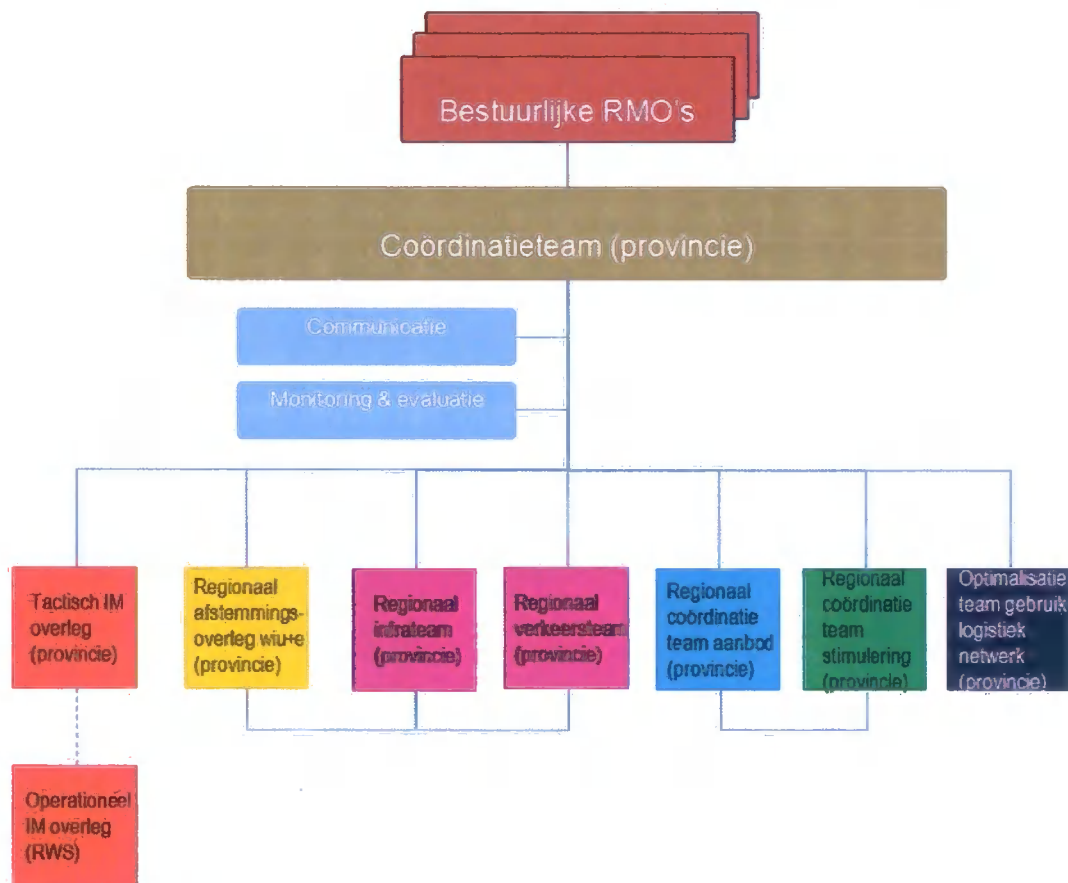
Bij een beleidseffectmeting wordt de causaliteitsvraag nadrukkelijker aan de orde gesteld. Het helpt daarbij om een zogenaamde doelenboom te gebruiken om de onderlinge verbanden inzichtelijk te krijgen en te verklaren waarom instrumenten bijdragen aan een bepaald doel. Het verkeers- en vervoersmanagementplan is primair gericht op verbeteren van de bereikbaarheid. Bij een bepaalde bereikbaarheidsopgave wordt geput uit de 17 instrumenten. Het gaat bij de monitoring dus vooral om het inzichtelijk krijgen van de effectiviteit van de **instrumentenmix**. Voor de beleidseffectmeting wordt aangesloten bij de verdere uitwerking en uitbereiding van de kwalitatieve Zuid-Limburgse monitoring.

4.5 Organisatie

Voorgesteld wordt om voor de aansturing van het uitvoeringsprogramma een 'coördinatieteam' binnen de provincie te beleggen. Het coördinatieteam is verantwoordelijk voor:

1. Het aansturen en bewaken van de uitvoering van regionale taken en activiteiten op het gebied van verkeers- en vervoersmanagement
2. Het uitvoeren van overkoepelende activiteiten, zoals het opstellen en uitvoeren van een communicatieplan en een monitoring en evaluatieplan
3. Het verzorgen van afstemming
 - a. regio overstijgend tussen taakvelden
 - b. als eerste escalatieniveau voor afstemming per taakveld.

Het coördinatieteam rapport halfjaarlijks - en escaleert indien nodig - aan de bestuurlijke RMO-overleggen. Onderstaand figuur geeft de voorgestelde organisatie weer.



Onder het coördinatieteam zijn de diverse afstemmingsoverleggen per taak georganiseerd. Tussen een aantal overleggen vindt ook direct onderlinge informatie uitwisseling en afstemming plaats. Indien dit het geval is dan is dat aangegeven.

Het is belangrijk dat de voorgestelde organisatie de tijd krijgt om zich te ontwikkelen en organisch te groeien. Op basis van de eerste evaluatieresultaten kan de organisatie tussentijds bijgestuurd worden. Er wordt voorgesteld om na een proefperiode van 2 jaar te bepalen of de wijze van organisatie van de uitvoering de juiste is.

4.6 Financiële uitwerking

Voor elke taakuitwerking zijn financiële middelen noodzakelijk en gelet op de werkwijze betekent dit dat vooral de Provincie Limburg zijn financiële verantwoordelijkheid dient te nemen. Alle maatregelen hebben betrekking op het verbeteren of in stand houden van de regionale bereikbaarheid en hier staat de Provincie weliswaar met behulp van gefragmenteerde bijdragen van lokale wegbeheerders zowel organisatorisch als financieel voor aan de lat.

De financiële uitwerking staat enerzijds per taak genoemd in hoofdstuk 3 [nr.] en anderzijds is in bijlage 3 in een samenvattend overzicht van het Uitvoeringsprogramma ook de financiële uitwerking weergegeven.

Bijlage 1

Ordeningsmodel verkeers- en vervoersmanagement

“Ordeningsmodel verkeers- en vervoersmanagement”

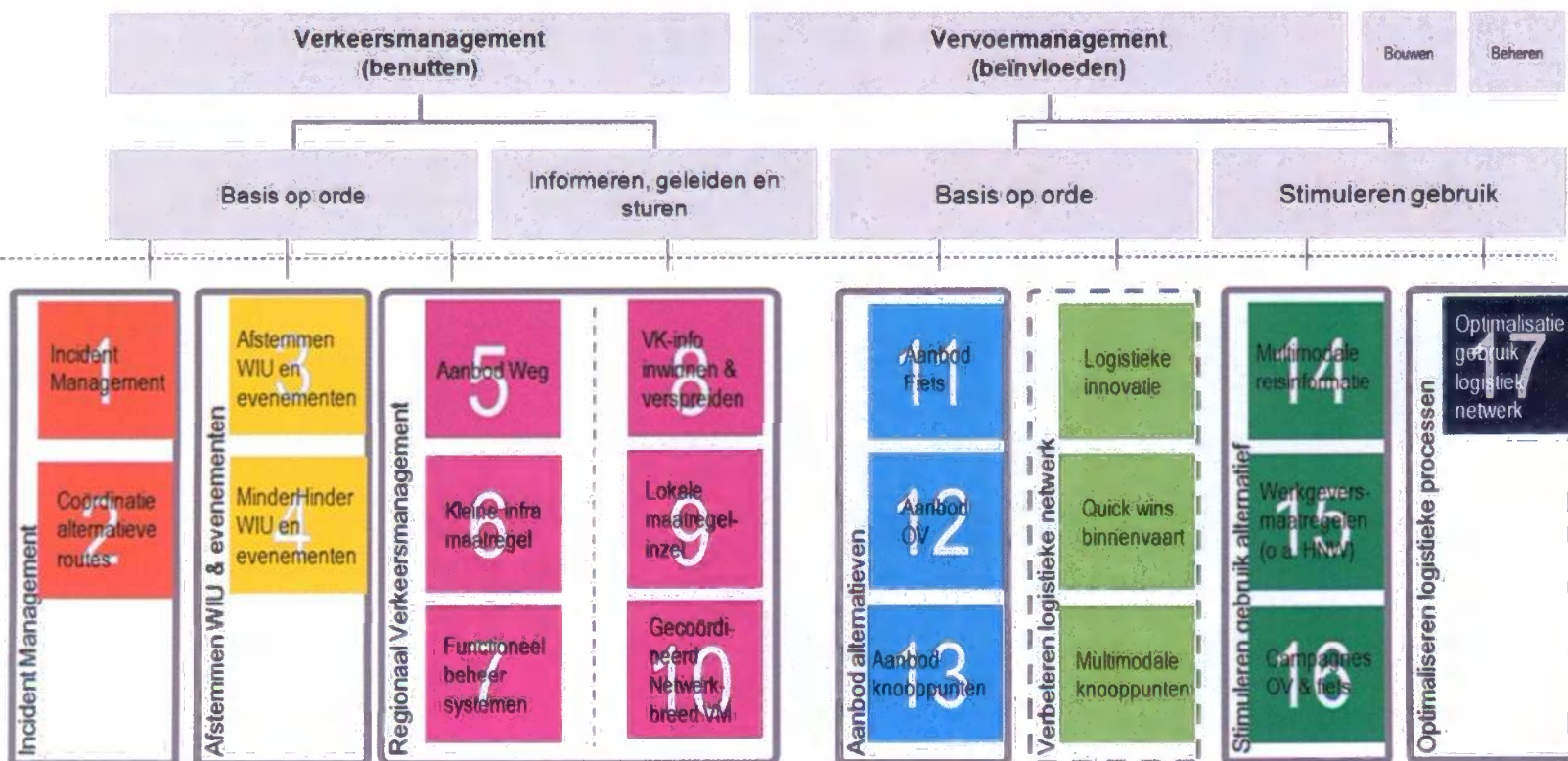
WAT

Vlotte, veilige, betrouwbare en duurzame mobiliteit

HOE

Verkeers- en vervoermanagementplan

WAARMEE



Bijlage 2

Tijdsbesteding per taakveld

Onderstaande tabel toont per taakveld hoeveel tijd er naar verwachting nodig is voor het uitvoeren van de verschillende activiteiten en taken. Voor eenmalige activiteiten is dit geschat in uren, voor werkprocessen in fte. In dit stadium is het nog niet mogelijk om per taak de exacte kosten in te schatten, wel of er extra kosten met het uitvoeren van de taak gemoeid zijn. Indien dit het geval is dan staat dit in de kolom kosten.

Taakveld	Taak	Eenmalige activiteiten in uren			Structurele werkprocessen in fte			Kosten	Opmerking
		RWS	provincie	gemeente	RWS	provincie	gemeente		
Incident Management	Incident management	120	400	40	2	0,8		extra kosten bij uitbreiding iM-netwerk	Schatting fte RWS
	Coördinatie alternatieve routes	80	160	40	1	0,2		Extra kosten voor U-borden en systemen in verkeerscentrale	Aanname dat inzetten en bevelen gebeurt vanuit RWS centrale zuid NL
Materieel WU + Evenementen	Materieel WU + Evenementen	40	200	40	0,1	1	0,1	LTC systeemkosten	Provincie regirol (voorzitter coördinatieteam + regionale afschermingsoverleggen) en opzetten evenementencoördinatie
	Stuورkinder WU + E				0,2	0,2	0,1	situatie / maatregelenafhankelijk	
Regionaal verkeersmanagement	Aanbod weg	40	40	20					vierjaarlijks update
	Kleine infra maatregel	40	200	80	0,1	0,2	0,1	kosten voor realisatie verbeterenvoorstellen	Projectleider (provincie Limburg) coördineert mogelijk in combinatie met functioneel beheer
	Functioneel beheer systemen	80	80	40	0,2	0,4	0,2	kosten voor realisatie verbeterenvoorstellen	Projectleider (provincie Limburg) coördineert mogelijk in combinatie met kleine infra maatregel
	Verkeersinformatie inwinnen en verspreiden	200	600	200	0,2	0,2	0,2	Kosten voor realiseren basismeetnet	Projectleider (provincie Limburg) coördineert uitwerken basismeetnet i.c.m. opstellen visie verzamelen en verspreiden van verkeersinformatie
	Lokale maatregelinzet + Gecoördineerd netwerkbreed vm	80	80	40	1	0,5	0,2	Mogelijk (systeem) kosten om inzet scenario's mogelijk te maken	Projectleider (provincie Limburg) coördineert ontwikkelen tactisch kader en organisatie regionaal verkeerskundig team en de Plan-Do-Check-Act cyclus voor operationeel regionaal. Aanname dat inzetten en bewaken gebeurt vanuit RWS centrale zuid NL verkeersmanagement.
Aanbod alternatieven	Aanbod fiets		500	200					Samen met de andere taken binnen dit taakveld is er een provinciaal projectleider "aanbod (B)VNI(+)" nodig. Deze projectleider ontwikkelt de gebruikerscriteria, zorgt dat deze worden meegenomen in de verschillende beleidsplannen en regisseert vervolgens de beleidsuitvoering via een jaarlijks terugkerend uitvoeringsprogramma
	Aanbod OV		500	200					
	Aanbod overstappunten		500	200		0,5		Kosten voor realiseren overstappunten	
Stimuleren gebruik alternatief	Multimodale reisinformatie	100	100	100		0,4		Kosten reisinformatie en kosten website	
	Werkgeversmaatregelen	100	600	200		0,2			Naast eenmalige activiteiten bedrijfsverscans nog 0,2 fte voor beleidsuitvoering
	Campagnes OV en Fiets					0,4	0,1	campagnekosten	
Optimalisatie gebruik logistiek netwerk	Optimalisatie gebruik logistiek netwerk	100	800	100		0,3	0,1	Eventueel middelen voor bedrijfsverscan	Projectleider (provincie Limburg) coördinatie optimalisatie gebruik logistieke netwerk. Branchevertegenwoordigers en grote bedrijven dienen ook aangehaakt te zijn (1 dag per maand)

De tijdsbesteding in de tabel kan als een bovengrens gezien worden. In de praktijk zal de tijdsbesteding aan eenmalige activiteiten over meerdere jaren verdeeld worden. Ook de inzet van fte's voor structurele werkprocessen zal gelijkmatig groeien richting de genoemde waarden.

Bijlage 3

Samenvattend overzicht Uitvoeringsprogramma

Bijlage 3

Samenvattend overzicht Uitvoeringsprogramma

Samenvattend overzicht Uitvoeringsprogramma Verkeers- en Vervoersmanagement Limburg 2014-2019 (inhoud, financieel en organisatie) 7 nov 2014

Actielijn	Nr	Activiteit	Regulier/ Project	Basis / Congestie	Prioriteit	Effect	Personele inzet	Totale kosten	Provinciaal deel						
									2014	Dekking	2015	Dekking	2016	2017	2018+ 2019
Incident Management	1	Actualisatie IM-netwerk	P	B	3	+	100 u MOB 50 u WE	€ 25.000					€ 25.000		
	2	Actualisatie alternatief omleidingsroutes	P	B	3	+	200 u MOB 75 u WE	€ 25.000					€ 25.000		
	3	Coördinatie IM-uitvoering	R	B	1	++	0,1 fte MOB 4,5 fte WE	€ 500.000	€ 200.000	WE	€ 200.000	WE: € 150.000 VVM 2015: € 50.000	€ 200.000	€ 200.000	€ 200.000
	4	Professionalisering IM-uitvoering	P	B	4	+	400 u MOB	€ 200.000					€ 200.000		
Totaal								€ 750.000	€ 200.000		€ 200.000		€ 450.000	€ 200.000	€ 200.000
Afstemmen Wegwerkzaamheden en Evenementen	5	Coördinatie uitvoering afstemming	R	B	1	++	0,5 fte MOB	€ 125.000	€ 125.000	VVM	€ 125.000	VVM 2015	€ 125.000	€ 125.000	€ 125.000
	6	Professionalisering uitvoering afstemming	P	B	4	+	400 u MOB	€ 75.000						€ 75.000	
	7	RegioRegie Maastricht Bereikbaar	P	C	2	++	800 u / jaar MOB	€ 650.000			€ 150.000	VVM 2015 – 2017 via VBBMB			
	8	RegioRegie Parkstad Bereikbaar	P	C	2	++	400 u / jaar MOB	€ 650.000			€ 100.000	Geen	€ 200.000	€ 200.000	
	9	RegioRegie Roermond Bereikbaar	P	C	2	++	600 u / jaar MOB	€ 1.050.000			€ 350.000	Geen	€ 350.000	€ 350.000	
	10	RegioRegie Sittard-Geleen Bereikbaar	P	C	2	++	200 u / jaar MOB	€ 280.000			€ 50.000	Geen	€ 150.000		
Totaal								€ 2.830.000	€ 125.000		€ 775.000		€ 825.000	€ 750.000	€ 125.000
Regionaal Verkeersmanagement	11	Vaststellen regionaal verkeersmanagement netwerk	P	B	3	+	200 u MOB	€ 150.000			€ 150.000	Geen			
	12	Coördinatie RVM-inzet	R	B	1	++	0,8 fte MOB	€ 100.000			€ 75.000	Geen	€ 75.000	€ 100.000	€ 100.000
	13	Actuele verkeersinformatie	R	C	2	+	0,1 fte MOB	€ 100.000	€ 150.000	VVM	€ 100.000	Geen	€ 100.000	€ 100.000	€ 100.000
	14	Implementatie uitvoeringsprogramma Nota Verkeerslichten	R	B	3	++	0,5 fte MOB	€ 300.000	€ 60.000	VVM	€ 300.000	Geen	€ 300.000	€ 300.000	€ 300.000
	15	ITS (Intelligente Transport Systemen)	R	C	4	+	0,1 fte MOB	€ 2.800.000			€ 200.000	VVM 2015 – 2017 via VBBMB	€ 250.000	€ 250.000	€ 250.000
Totaal								€ 3.450.000	€ 210.000		€ 825.000		€ 725.000	€ 750.000	€ 750.000
Aanbod Alternatieven	16	Fietsmeetnet	R	B	2	+	0,1 fte MOB	€ 250.000	€ 250.000	€ 105.000 VVM	€ 200.000	Geen	€ 200.000	€ 200.000	€ 200.000
	17	Snel-fiets-route Sittard-Maastricht	P	C	3	+/-	300 u MOB	€ 4.000.000			€ 1.785.000	€ 1.535.000 coalitie € 250.000 BDU VV			
	18	Fietsdoorstromingsprojecten	P	B	3	+/-	100 u MOB	€ 9.290.000			€ 2.662.000	BDU RB			
	19	Uitvoeringskader overstappunten: OV-transfers	P	B	1	++	800 u MOB	€ 40.000.000	€ 955.000	€ 505.000 VVM € 150.000 Werkbudget € 300.000 OVprojecten	€ 5.000.000	€ 3.700.000 BDU RB € 800.000 Restant VVM 2014 via VBBMB € 50.000 VVM 2015 – 2017 via VBBMB € 620.000 niet gedekt	€ 5.500.000	€ 5.500.000	€ 5.500.000
	20	Uitvoeringskader overstappunten: Carpool	P	B	1	++	100 u MOB	€ 2.450.000	€ 400.000	VVM	€ 550.000	Geen	€ 400.000	€ 400.000	€ 400.000
	21	Uitvoeringskader overstappunten: Park en Bike	P	B	1	++	100 u MOB	€ 800.000			€ 130.000	VVM 2015 – 2017 via VBBMB	€ 100.000	€ 100.000	€ 100.000
Totaal								€ 54.570.000	€ 1.605.000		€ 10.447.000		€ 6.200.000	€ 6.200.000	€ 6.200.000

Stimuleren Gebruik Alternatieven	22	Multi-modale reisinfo (www.limburgbereikbaar.nl)	R	C	2	+	0,1 fte MOB	€ 50.000			€ 15.000	VVM	€ 90.000	€ 50.000	€ 50.000
	23	Coördinatie werkgeversaanpak	R	C	2	++	0,4 fte MOB	€ 3.000.000			€ 500.000	VVM 2015 – 2017 via VBBMB	€ 100.000	€ 125.000	€ 125.000
	24	Campagne: Anders Reizen	P	C	4	+	100 u / jaar MOB	€ 5.000	€ 15.000	VVM	€ 5.000	Geen	€ 5.000	€ 5.000	€ 5.000
	25	Campagne: Fietsimpuls	P	C	4	+	100 u / jaar MOB	€ 2.500.000			€ 250.000	BDU RB	€ 15.000	€ 15.000	€ 15.000
	26	Campagne: OVimpuls	P	C	4	+	100 u / jaar MOB	€ 1.000.000			€ 270.000	VVM 2015 – 2017 via VBBMB	€ 15.000	€ 15.000	€ 15.000
Totaal								€ 6.555.000	€ 15.000		€ 1.035.500		€ 225.000	€ 210.000	€ 210.000
Optimaliseren Logistieke Processen	27	Coördinatie OLP	R	C	1	++	0,6 fte	€ 780.000			€ 150.000	VVM 2015 – 2017 via VBBMB	€ 150.000	€ 150.000	€ 150.000
Totaal								€ 780.000			€ 150.000		€ 150.000	€ 150.000	€ 150.000
Programmabeheer	28	Marketing	R	B	2	+	0,1 fte	€ 10.000			€ 175.000	€ 150.000 VVM 2015-2017 via VBBMB	€ 10.000	€ 10.000	€ 10.000
	29	Monitoring/evaluatie	R	B	2	+	0,2 fte	€ 20.000			€ 20.000	Geen	€ 20.000	€ 20.000	€ 20.000
	30	Onderzoek	R	B	2	+	0,2 fte	€ 25.000	€ 82.500	€ 45.000 VVM	€ 137.500	Geen	€ 25.000	€ 25.000	€ 25.000
Totaal								€ 45.000	€ 82.500		€ 332.500		€ 55.000	€ 55.000	€ 55.000
Totale kosten UP								€ 68.980.000	€ 2.037.500		€ 13.945.000		€ 8.630.000	€ 8.315.000	€ 7.690.000

WE:	Wegentiteit
VVM:	Verkeers- en vervoersmanagement
VBBMB:	Vervolg BeterBenutten Maastricht Bereikbaar
BDU VV:	Brede Doel Uitkering VerkeersVeiligheid
BDU RB:	Brede Doel Uitkering Regionale Bereikbaarheid
Donker gearceerd:	Geen dekking
Licht gearceerd:	Gedeeltelijke dekking
Regulier/project:	Reguliere taak of een project met een begin en eindmoment
Basis/congestie:	Inzetbaar voor heel Limburg in het kader van de basis op orde of tevens inzetbaar in de congestiegevoelige gebieden
Prioriteit:	Activiteit met een grotere bijdrage aan de basis op orde krijgt een hogere prioriteit en een activiteit waarvoor (bestuurlijke) overeenstemming is bereikt in een bepaalde regio krijgt eveneens een hogere prioriteit
Effect:	Op basis van ervaringen in het verleden of recentelijk uitgevoerde (landelijke) onderzoeken is er per activiteit een waardeoordeel toegekend aan het effect van de activiteit. Dit effect is het gemiddelde bepaalde effect omdat een activiteit vaak uit meerdere maatregelen bestaat welke in een afzonderlijk effect resulteren.



2014/67553

26-11-2014

GRIF

12-2-2015

Provinciale Staten

Provincie Limburg	PS
DOCnr.	
Ingek.	26 NOV. 2014
CASnr.	
ID.	

Cluster FD
Faxnummer
Ons kenmerk 2014/65385
Bijlage(n) 2

Behandeld A.I.J.M. Houben-Habets
Doorkiesnummer (043) 389 89 50
Uw kenmerk
Maastricht 25 november 2014

Onderwerp

VERZONDEN 26 NOV. 2014

Motie 536 gewijzigd vreemd aan de orde inzake vermelding kosten en werkzaamheden provinciale projecten.

Geachte Staten,

Hierbij bieden wij u aan een informierend stuk en bijbehorende bijlage over de opvolging van motie 536.



Gedeputeerde Staten van Limburg



voorzitter



secretaris



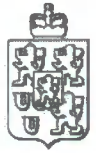
2014/65371

Bezoekadres:
 Limburglaan 10
 NL-6229 GA Maastricht

Postbus 5700
 NL-6202 MA Maastricht
 postbus@prvlimburg.nl

Tel + 31 43 389 99 99
 Fax + 31 43 361 80 99
 www.limburg.nl

IBAN –nummer: NL08RABO0132575728
 Bereikbaar via: Lijn 1 (richting De Heeg)
 BIC-code: RABONL2U



Informerend stuk

1. Onderwerp

Motie 536 gewijzigd vreemd aan de orde inzake vermelding kosten en werkzaamheden provinciale projecten.

2. Inleiding/aanleiding incl. beoogd resultaat

In de vergadering van Provinciale Staten van 4 juli 2014 is motie 536 aangenomen. Naar aanleiding van motie 536 heeft een inventarisatie van de publicatie-uitingen van provinciale projecten plaatsgevonden.

Het doel van dit informerend stuk is Provinciale Staten informeren over de opvolging van deze motie. Alle betrokken clusters zijn naar aanleiding van de motie er op gewezen dat vermelding van de Provincie Limburg in publicaties opgenomen moet zijn.

Uit de bijgevoegde bijlage blijkt dat de weergave van de betrokkenheid van de Provincie Limburg bij provinciale projecten al de nodige aandacht heeft van de betrokken clusters.

Het logo en de benoeming van de Provincie Limburg als betrokken partner wordt opgenomen in publicaties. De financiële bijdragen worden nog niet vermeld. De motie draagt ertoe bij dat clusters nadrukkelijk nagaan op welke wijze kostenvermelding kan plaatsvinden.

De motie draagt er ook toe bij dat de betrokken clusters bij toekomstige projecten de rol en bijdrage van de Provincie Limburg, waar mogelijk, zichtbaar maken voor de burgers. Waar mogelijk wordt dit ook bij huidige publicaties nog opgenomen.

3. Bevoegdheid

De Provincie Limburg wil beleid transparant uitvoeren en de burgers inzicht geven in de uitvoering van taken. Door het weergeven van de (financiële) betrokkenheid van de Provincie Limburg aan provinciale projecten, wordt hieraan bijgedragen.

4. Risico's

De Provincie Limburg is betrokken bij provinciale projecten als (mede)initiatiefnemer of als financierder in de vorm van subsidie of cofinanciering.

Voor de burgers kan het onduidelijk zijn of de Provincie Limburg betrokken is bij een project, en waaruit deze betrokkenheid bestaat. De zichtbaarheid van de Provincie Limburg als initiatiefnemer of financierder lijkt niet altijd duidelijk. De motie beoogt deze onduidelijkheid weg te halen en transparant te zijn over de bijdragen van de Provincie Limburg aan provinciale projecten. De betrokken clusters binnen de Provincie Limburg zien erop toe dat de bijdragen van de Provincie Limburg transparanter weergegeven wordt.

5. Periodieke informatie/sturingsinformatie

☐ **Via Jaarstukken en Begroting**

- ☐ Paragraaf Projecten
- ☐ Paragraaf Financieringen
- ☐ Paragraaf Verbonden Partijen
- ☐ Paragraaf Bedrijfsvoering
- ☐ Programmaverantwoording

☐ **Voortgangsrapportages Regeling Grote Projecten**

Niet van toepassing.

6. Relatie met Programmabegroting – financiële aspecten

In de Algemene Subsidieverordening 2012 is opgenomen dat de bijdrage van de Provincie Limburg tot uiting moet komen in publicaties. De wijze waarop dit plaatsvindt verschilt per project. Deze motie draagt ertoe bij dat clusters nadrukkelijk(er) hier op toezien.

7. Meegezonden bijlagen

In bijlage 1 "Motie 536 gewijzigd vreemd aan de orde inzake vermelding kosten en werkzaamheden provinciale projecten" wordt een overzicht gegeven van de bijdragen van de Provincie Limburg aan provinciale projecten.

Cluster/ programma	Projecten in uitvoering met borden of andere uitingen		
	Waar staan deze borden (of andere uitingen) precies?	Op welke wijze wordt de betrokkenheid van de Provincie Limburg daarbij kenbaar gemaakt?	Welke bedrag aan bijdrage levert de Provincie aan dit project?
Cluster Strategie en Ontwikkeling Cluster Mobiliteit	A2 Maastricht	Provincie wordt expliciet als projectpartner genoemd.	nvt
Cluster Ontwikkeling	Railagenda: voor de elektrificatie van de spoorlijn Landgraaf-grèns Herzogenrath is een bord geplaatst bij het station te Landgraaf.	De naam en het logo van de Provincie op het bord.	€ 7.500,00
	De Rode Beek: hier is een bord geplaatst.	De naam en het logo van de Provincie op het bord.	€ 4.500.000
	MFA Arcen te Venlo: een bouwbord op het stuk grond waar de MFA gebouwd wordt.	De naam en het logo van de Provincie op het bord.	nvt
	BMV te Velden: een bouwbord op het stuk grond waar de BMV gebouwd wordt.	De naam en het logo van de Provincie op het bord.	nvt
	Sporthal Egerbos te Blerick: een bouwbord op het stuk grond waar de Sporthal wordt gebouwd.	De naam en het logo van de Provincie op het bord. Tevens wordt de bijdrage van de Provincie aan dit project, kenbaar gemaakt aan alle buurtbewoners en gebruikers van de Sporthal middels een nieuwsbrief.	€ 450.000
	Belvédère: 1. Lindenkruis. Bij dit deelproject staan twee borden, een aan de Frontensingel en het andere bord aan de Maagdendries. 2. Herstel Eiffelgebouw Maastricht. Bij dit project hangt aan de gevel een bord. 3. Timmerfabriek fase 1, Maastricht. Bij dit deelproject staat er ter plekke geen bord maar even verderop hangt aan het Eiffelgebouw wel een bord gericht op de Timmerfabriek.	1. Op beide borden staat het logo van de Provincie. 2. Op het bord dat aan de gevel hangt staat het logo van de Provincie. Dit bord gaat zowel in op het Eiffelgebouw als op de Timmerfabriek. 3. Aan de gevel van het Eiffelgebouw hangt een bord met het logo van de Provincie. Op dit bord wordt tevens verwezen naar het deelproject de Timmerfabriek.	1. De Provincie draagt aan dit deelproject bij op programmaniveau en niet op projectniveau. 2. € 5.650.000 3. € 5.000.000

Buitenring Parkstad: - N274; - Avantis (2 borden in 2 richtingen); - N276 (2 borden in 2 richtingen); - Allée/ Patersweg.	Logo van de Provincie en benoeming van de Provincie als opdrachtgever.	€ 265.000.000
Landgoederenzone: 1. Routenetwerk LGZ: een mobiel bord. 2. Consolidatie overige gebouwen De Leeuw: bij ingang tegenover het zwembad. en achterzijde in de Plenkertstraat, Valkenburg. 3. Consolidatie en restauratie rijksmonument Brouwhuis en watermolen van De Leeuw. 4. Vaeshartelt restauratie parkafscheiding: langs het Landgoed Vaeshartelt aan de weg de Weert te Maastricht. 5. Proosdijschuur Meerssen: op de Markt. 6. Herinrichten omgeving nieuw Landgoed Kloosterbosch: langs het pad bij de hoeve, Kloosterbosch, gemeente Valkenburg. 7. Vaeshartelt a) renovatie sterrenbos b) renovatie Grand Canal c) renovatie Pinetum Langs het Landgoed Vaeshartelt aan de weg de Weert te Maastricht.	Bij alle 7 deelprojecten staan borden met het logo en de naam van de Provincie.	1. € 2.000.000 2. € 225.000 3. € 218.373 4. € 32.474 5. € 422.007 6. € 50.000 7.a € 51.250 7.b € 112.500 7.c € 25.000
Verbeteren van 340m kade langs de haven Wanssum: een bord langs de haven.	Logo en naam van de Provincie.	€ 551.000,-
Speeltuinen Kerkrade, Rolduc en omgeving, Stadspark, Botanische Tuin en Kerkrade Oost zijn in uitvoering, maar er zijn nog geen borden geplaatst.	nvt	nvt
Creative City: een bord in het museum en buiten het museum.	Betrokkenheid en rol van de Provincie.	Creative City is een project dat gedeeltelijk bekostigd is met de middelen uit het vergroeningsfond.

Gasthof: een bord op de hoek van de Min. Ruysstraat en de Gasthof. Achter de Haesen: een projectbord op de hoek van de Haesenstraat/Princkenleenstraat te Landgraaf.	Logo en naam van de Provincie.	Gasthof: € 200.000. Achter de Haesen: € 705.939,50
Frontenpark: een informatiebord op het infopunt bij de ingang van het Frontenpark.	Logo en naam van de Provincie.	€ 1.000.000
Regiofondsprojecten niet binnen LGZ. 1. Museum aan het Vrijthof: heeft destijds een bord gehangen. 2. United World College Maastricht: daar staat een bord. 3. Geusseltpark. 4. Centrumplan, Valkenburg: borden bij winkelcentrum, bij de bouwput. Conform beschikking. Vestingstad Valkenburg: borden bij beide poorten in aanbouw en bij het Halderpark. 5. Versmallen Geulbruggen, Valkenburg. Deze werkzaamheden zijn reeds uitgevoerd. Staan geen borden meer.	1. Nu geen bord meer. Bord destijds conform beschikking. 2. Uitgevoerd, nu geen bord meer. 3. Uitgevoerd, nu geen bord meer. 4. Conform beschikking. 5. Conform beschikking.	1. € 500.000 2. € 5.000.000 3. € 3.000.000 4. € 6.000.000 5. € 2.000.000
Maaspark Well.	Logo en naam van de Provincie.	nvt
Grensmaasproject: locaties Meers en Itteren respectievelijk gemeente Stein en de gemeenten Maastricht/Meerssen.	Het zijn borden met een toelichting over de uitvoering van het Grensmaasproject. Borden zijn door de uitvoerder Consortium Grensmaas geplaatst.	De provincie heeft destijds (voor 2005) wel meebetaald aan plankosten. Provincie draagt niet geldelijk bij aan de uitvoering.
Het totaalproject Ooijen-Wanssum is nog niet in uitvoering. Wel is er al een bord geplaatst langs de rechter (oost)oever van de haven Wanssum).	nvt	€ 40,5 miljoen direct, € 25 miljoen aan garantstelling.

Cluster Natuur	Geen zicht op borden, andere publicaties worden bij de subsidieafrekening meegestuurd.	Sarsven de Banen: 1 algemeen projectbord en 1 projectbord voor deelproject. Schinveldse Es: 1 projectbord. Roermond Oost-Asenray: 1 projectbord. Vlootbeek: 1 projectbord (Waterschap is hier hoofdopdrachtgever). Kavelruil Kollenberg: 3 projectborden (i.s.m gemeente Sittard Geleen). Korenwolf: ongeveer 100 projectborden, bij elk gebied voor Korenwolf één bord. Heukelomse Beek: wordt in het najaar twee projectborden geplaatst. Peelvenen-Mariapeel: wordt in het najaar projectbord(en) geplaatst. Mergelland Oost: uitvoering gereed, projectborden zijn recent weggehaald. Centraal Plateau: uitvoering gereed, projectborden zijn recent weggehaald.	nvt
Cluster Wonen en Leefomgeving	Multifunctionele accommodatie Koningslust: Een spandoek/bord hangt tegen de muur van het oude clubgebouw (naast de nieuwbouw), aan de zijde van de ingang van het complex.	Indien van toepassing wordt de provincie op de website genoemd. Logo van de provincie via het spandoek/ bord.	nvt
	Brede School Maasbracht: Het bord staat op de kruising van de Zandkuilweg-Kruisweg in Maasbracht.	Logo van de provincie op het bord.	nvt
	Zouwdalveste Mariarade: Er staat een bouwboard op de bouwlocatie, langs de Floretruwe.	Betrokkenheid provincie moet nog op het bord vermeld worden zodra die officieel bevestigd is.	nvt
	Heerweg, De Bandert: Op de locatie Heerweg 40-42 is een bouwboard geplaatst. Provincie wordt genoemd op de website of in de folders.	Logo en naam van de Provincie.	nvt
	Centrumplan, Valkenburg: Borden geplaatst bij Reinaldstraat – Louis van de Maessenstraat – Dr. Erensstraat.	Logo en naam van de Provincie.	nvt
	Vestingstad, Valkenburg: Borden geplaatst bij Theodoor Dorrenplein – Grotestraat Centrum – Muntstraat – Grendelplein - Wilhelminalaan.	Logo en naam van de Provincie.	nvt

Ontkluizing Keutelbeek, Beek: via de website, nieuwsbrieven, nieuwsberichten in de media.	Op de website is de logo en de bijdrage van de provincie vermeld.	nvt
Belvere Nutsbedrijven: Er staan momenteel 2 borden, 1 op de hoek Maagdendries/Lindenkruis en 1 op de hoek Frontensingel.	Naam en logo van de provincie.	nvt
Gebiedsontwikkeling Wilhelminastraat-Driesveldlaan, Weert: bord geplaatst op de kop van het project aan de singel.	Naam en logo van de provincie.	nvt
Willibrordushof, Weert: bord wordt in 4e kwartaal geplaatst zodra de uitvoering start.	nvt	nvt
KEC, Weert: bord wordt in de tweede helft van oktober geplaatst.	Naam en logo van de provincie.	nvt
Boschstraat/Kitskenberg Roermond: bord geplaatst hoek Keulsebaan/St. Wirosingel.	Naam en logo van de provincie.	nvt
Steeleiland: bord geplaatst bij Het Steel.	Naam en logo van de provincie.	nvt
Roerdelta: Borden bij: Roerdelta Akcros zuid; Molenweg Roerdelta (zijstraat Bisschop Lindanussingel) Roerdelta Molenweg Midden; Molenweg Roerdelta (zijstraat Bisschop Lindanussingel) Roerdelta Lindanussingel zuid; hoek Bisschop Lindanussingel/parkeerplaats ECI.	Naam en logo van de provincie.	nvt
Multifunctioneel sportpark Noord te Wanssum: De borden zijn gesitueerd aan de linker- en rechterzijde van de toegangsweg naar het sportpark.	Naam en logo van de provincie.	nvt
Centrum Centraal Gennep: bord voor het appartementencomplex (t/m juni 2014, project is afgerond).	Logo van de provincie.	nvt
Vitale Vesting Gennep: bord volgt zodra de uitvoering start.	Logo van de provincie.	nvt
Tennispark Galgenberg Haalen: bord geplaatst bij de rotonde van het bouwperceel.	Naam en logo van de provincie.	nvt
Brikke Oave, Brunssum: banner bij gebouw van Brikke Oave.	Naam en logo van de provincie.	nvt

	Lindenplein, Brunssum: banner bij het gemeentehuis.	Logo van de provincie.	nvt
	Hart van Gennep: bord wordt op kort termijn geplaatst.	nvt	nvt
Cluster Wegaanleg	nvt	Nieuw aanleg -> Hier worden op diverse plaatsen langs het tracé projectborden gebruikt. Reconstructieve projecten -> Bij dit soort projecten worden altijd projectborden geplaatst.	nvt
Cluster Wegbeheer			
Cluster Cultuur	Uitbreiding provinciaal museum Discovery Center Continium met "Creative City": in het museum staat een bord met maquette van de uitbreiding. Binnen circa twee weken zal ook bord bij nieuwbouw buiten worden geplaatst.	Tekst op bord binnen is afgesteld met communicatie + PFH Koopmans; tekst bord buiten wordt binnenkort voorgelegd aan communicatie en PFH.	€ 14.000.000
Cluster Economie en Innovatie	Geen borden wel andere uitingen zoals drukwerk e.d.	nvt	nvt
Cluster Ruimte	Gebiedsontwikkeling Swalmen: borden geplaatst. Gebieds- en landgoedontwikkeling Hoeve Terlinden Nuth: borden geplaatst.	nvt	nvt
Cluster Subsidies	nvt	nvt	nvt



2014/67963

28-11-2014

GRIF

13-2-2015

Van: Rob Brockhus <sdn@planet.nl>
Verzonden: donderdag 27 november 2014 8:20
Aan: 'Leo Verhoef'
Onderwerp: Gemeentebesturen maskeren grote tekorten in hun Begrotingen 2015
Bijlagen: protocol-voor-aanvang-van-een-rechtszaak.pdf; geachte-heer-bolhaar-over-integriteit.pdf; wraking-van-de-rechtbank-die-weigert-art-162sv-te-respecteren.pdf; provinciale-staten-limburg.txt



Dag Leo Verhoef,

Niet alleen de provincies en gemeenten knoeien met begrotingen, de staat der Nederlanden kan er ook wat van. Bekijk alleen maar de spoorloze verdwijning van 50,9 miljard euro uit het Spaarfonds voor de AOW. Natuurlijk worden er smoesje, sprookjes, leugens en vervalsingen gedebiteerd, maar dat is gewoon in de politiek. Alexander Pechtold zei het helder: "Politiek is vies en vunzig", daar

zit geen woord Spaans bij.

Ik weet dat je als querulant wordt beschouwd omdat je tegen de corruptiestroom in zwemt. Ook dat is normaal in de Vriendenrepubliek. Ik wens je in elk geval wat meer succes toe met je goede werk, net als al die klokkenluiders die door de

overheden en de media de bek worden dichtgetimmerd.

Lees de bijlagen maar eens die ook de rechterlijke macht, het OM en beëdigde bestuurders dwingen om de wet en hun ambtseed te respecteren. Het begint te werken, zeker wanneer de kandidaten voor de statenverkiezingen vanwege het eigenbelang zich profileren als integere kandidaten. Dat wordt echt lachen, gieren, brullen en gewetensnood bij bestuurders en journalisten.

© Met vriendelijke groet

R.M. Brockhus
Westkade 227
1273 RJ Huizen
035-5244141
E: sdn@planet.nl
W: www.sdn.nl

Provincie Limburg	PS
DOCnr.	
geek.	27 NOV. 2014
ASnr.	
D.	

Van: Leo Verhoef [<mailto:lwverhoef@hetnet.nl>]
Verzonden: dinsdag 4 november 2014 15:05
Aan: sdn@planet.nl
Onderwerp: Gemeentebesturen maskeren grote tekorten in hun Begrotingen 2015

Persbericht dd. 4 november 2014

Gemeenten maskeren en verzwijgen grote tekorten in Begrotingen 2015 van 3,4 miljard euro

Onderzoek van de Begrotingen 2015 van onze gemeenten levert schrikbarende conclusies op. Allereerst valt op dat de gemeentebesturen zich bij de presentatie van hun begrotingen niet of nauwelijks uitlaten over het (voor- of nadelige) saldo van hun begrotingen en dat, als ze zich al uitlaten, ze dat doen met vage aanduidingen als “een sluitende begroting” of een saldo noemen van 0 euro, of, als het wat concreter gebeurt, een uiterst klein (voor- of nadelig) saldo noemen. Echter, onderzoek van de Begrotingen 2015 van onze gemeenten laat zien dat deze begrotingen vrijwel alle zware tot zeer zware nadelige saldi kennen. Nog erger, deze nadelige saldi worden met ronduit misleidende presentaties zo gemaskeerd dat ze de niet geschoolde en niet-geïnteresseerde (en dat zijn verreweg de meeste!) gemeenteraadsleden en menig ander niet opvallen.

In de Begrotingen 2015 van de 10 grootste gemeenten (met tezamen 3.450 miljoen van de in totaal 16.900 miljoen inwoners) worden begrotingssaldi gemeld van in totaal (voordelig) 0,1 miljoen euro. Echter, onderzoek van deze begrotingen laat zien dat deze 10 gemeenten tezamen in werkelijkheid een nadelig begrotingssaldo hebben van 698 miljoen (0,7 miljard) euro. Met boekhoudfraude wordt dat gemaskeerd. Wanneer dit representatief is voor alle gemeenten, hebben alle gemeenten tezamen een nadelig begrotingssaldo over 2015 van $(16.900/3.450 \times 698 \text{ miljoen euro}) = 3.420 \text{ miljoen}$ (ruim 3,4 miljard) euro!

Deze schrikbarende uitkomsten zullen in het Nederlandse “*EMU-saldo*” over 2015 worden verwerkt.

De meeste gemeenten hebben in de recente afgelopen jaren vaak grote tot zeer grote nadelige saldi van baten en lasten gehad. Dit ging uiteraard ten koste van hun vermogen en dus ten koste van hun financiële positie. Verbijsterend is het dat vrijwel alle gemeentebesturen deze grote nadelige saldi met boekhoudfraude maskeerden en verzwegen, en wel zodanig dat ze de niet geschoolde en niet-geïnteresseerde (en dat zijn verreweg de meeste!) gemeenteraadsleden en menig ander niet opvallen.

Toelichting:

10 grootste gemeenten (in volgorde van inwonersaantallen):

Het gemeentebestuur van *Amsterdam* meldt en/of suggereert in het begrotingsboekwerk 2015 een saldo van begrote baten en lasten van 0 euro. In werkelijkheid heeft de begroting een nadelig saldo van 139,1 miljoen euro.

Het gemeentebestuur van *Rotterdam* meldt en/of suggereert in het begrotingsboekwerk 2015 een saldo van begrote baten en lasten van 0 euro. In werkelijkheid heeft de begroting een nadelig saldo van 185,5 miljoen euro.

Het gemeentebestuur van *Den Haag* meldt en/of suggereert in het begrotingsboekwerk 2015 een saldo van begrote baten en lasten van 0 euro. In werkelijkheid heeft de begroting een nadelig saldo van 180,0 miljoen euro.

Het gemeentebestuur van *Utrecht* meldt en/of suggereert in het begrotingsboekwerk 2015 een saldo van begrote baten en lasten van 0 euro. In werkelijkheid heeft de begroting een nadelig saldo van 37,2 miljoen euro.

Het gemeentebestuur van *Eindhoven* meldt en/of suggereert in het begrotingsboekwerk 2015 een voordelig saldo van begrote baten en lasten van 0,0 miljoen euro. In werkelijkheid heeft de begroting een nadelig saldo van 33,1 miljoen euro.

Het gemeentebestuur van *Tilburg* meldt en/of suggereert in het begrotingsboekwerk 2015 een saldo van begrote baten en lasten van 0 miljoen euro. In werkelijkheid heeft de begroting een nadelig saldo van 28,4 miljoen euro.

Het gemeentebestuur van *Groningen* meldt en/of suggereert in het begrotingsboekwerk 2015 een saldo van begrote baten en lasten van 0 euro. In werkelijkheid heeft de begroting een nadelig saldo van 69,1 miljoen euro.

Het gemeentebestuur van *Almere* meldt en/of suggereert in het begrotingsboekwerk 2015 een saldo van begrote baten en lasten van 0 euro. In werkelijkheid heeft de begroting een nadelig saldo van 22,3 miljoen euro.

Het gemeentebestuur van *Breda* meldt en/of suggereert in het begrotingsboekwerk 2015 een saldo van begrote baten en lasten van 0 euro. In werkelijkheid heeft de begroting een nadelig saldo van 6,4 miljoen euro.

Het gemeentebestuur van *Nijmegen* meldt en/of suggereert in het begrotingsboekwerk 2015 een voordelig saldo van begrote baten en lasten van 0,1 euro. In werkelijkheid heeft de begroting een voordelig saldo van 3 miljoen euro.

2014

De begrotingsboekwerken 2015 van deze 10 gemeenten laten ook zien wat naar de verwachting van de gemeentebesturen de uitkomsten over 2014 zullen zijn.

De begrotingsboekwerken van de 10 grootste gemeenten laten zien dat deze 10 gemeenten over 2014 een nadelig saldo verwachten van tezamen 630 miljoen euro. Deze schrikbarende uitkomsten zullen in het Nederlandse "EMU-saldo" over 2014 worden verwerkt.

Verslechtering financiële positie gemeenten

De meeste gemeenten hebben in de recente afgelopen jaren vaak grote tot zeer grote nadelige saldi van baten en lasten gehad. Dit ging uiteraard ten koste van hun vermogen (in jaarrekeningstermen: Eigen vermogen) en dus ten koste van hun financiële positie. Verbijsterend is het dat vrijwel alle gemeentebesturen deze grote nadelige saldi met boekhoudfraude maskeerden en verzwegen.

Bijvoorbeeld:

Almere

Het Eigen vermogen van gemeente Almere bedroeg per 01.01.2010 € 395 miljoen. Per 31.12.2013 bedroeg dit vermogen nog € 355 miljoen, en zal na de verwachte en begrote verliezen van 2014 en 2015 per 31.12.2015 nog € 208 miljoen bedragen, een afname in de periode 2010-2015 van € 187 miljoen, oftewel een afname van 47 %.

Verbijsterend is het dat het gemeentebestuur over de periode 2010-2013 een voordelig saldo van baten en lasten rapporteerde van € 34,8 miljoen terwijl de gemeente in deze periode in werkelijkheid een verlies leed van € 39,3 miljoen.

Breda

Het Eigen vermogen van gemeente Breda bedroeg per 01.01.2009 € 183 miljoen. Per 31.12.2013 bedroeg dit vermogen nog € 135 miljoen en zal na de verwachte en begrote verliezen van 2014 en 2015 per 31.12.2015 nog € 120 miljoen bedragen, een afname in de periode 2009-2015 van € 63 miljoen, oftewel een afname van 34 %.

Verbijsterend is het dat het gemeentebestuur over de periode 2009-2013 een voordelig saldo van baten en lasten rapporteerde van € 7,6 miljoen terwijl de gemeente in deze periode in werkelijkheid een verlies leed van € 48,0 miljoen.

Den Haag

Het Eigen vermogen van gemeente Den Haag bedroeg per 01.01.2009 € 1.342 miljoen. Per 31.12.2013 bedroeg dit vermogen nog € 1.028 miljoen en zal na de verwachte en begrote verliezen van 2014 en 2015 per 31.12.2015 nog € 719 miljoen bedragen, een afname in de periode 2009-2015 van € 623 miljoen, oftewel een afname van 46 %.

Verbijsterend is het dat het gemeentebestuur over de periode 2009-2013 een voordelig saldo van baten en lasten rapporteerde van € 129 miljoen terwijl de gemeente in deze periode in werkelijkheid een verlies leed van € 308 miljoen.

Eindhoven

Het Eigen vermogen van gemeente Eindhoven bedroeg per 01.01.2007 € 595 miljoen. Per 31.12.2013 bedroeg dit vermogen nog € 295 miljoen en zal na de verwachte en begrote verliezen van 2014 en 2015

per 31.12.2015 nog € 204 miljoen bedragen, een afname in de periode 2007-2015 van € 391 miljoen, oftewel een afname van 66 %.

Verbijsterend is het dat het gemeentebestuur over de periode 2007-2013 een nadelig saldo van baten en lasten rapporteerde van € 12 miljoen terwijl de gemeente in deze periode in werkelijkheid een verlies leed van € 299 miljoen.

Groningen

Het Eigen vermogen van gemeente Groningen bedroeg per 01.01.2010 € 357 miljoen. Per 31.12.2013 bedroeg dit vermogen nog € 206 miljoen en zal na de verwachte en begrote verliezen van 2014 en 2015 per 31.12.2015 nog € 161 miljoen bedragen, een afname in de periode 2010-2015 van € 196 miljoen, oftewel een afname van 55 %.

Verbijsterend is het dat het gemeentebestuur over de periode 2010-2013 een nadelig saldo van baten en lasten rapporteerde van € 50 miljoen terwijl de gemeente in deze periode in werkelijkheid een verlies leed van € 152 miljoen.

Rotterdam

Het Eigen vermogen van gemeente Rotterdam bedroeg per 01.01.2007 € 1.732 miljoen. Per 31.12.2013 bedroeg dit vermogen nog € 1.029 miljoen en zal na de verwachte en begrote verliezen van 2014 en 2015 per 31.12.2015 nog € 683 miljoen bedragen, een afname in de periode 2007-2015 van € 1.049 miljoen, oftewel een afname van 61 %.

Verbijsterend is het dat het gemeentebestuur over de periode 2007-2013 een voordelig saldo van baten en lasten rapporteerde van € 303 miljoen terwijl de gemeente in deze periode in werkelijkheid een verlies leed van € 693 miljoen.

Tilburg

Het Eigen vermogen van gemeente Tilburg bedroeg per 01.01.2010 € 874 miljoen. Per 31.12.2013 bedroeg dit vermogen nog € 808 miljoen en zal na de verwachte en begrote verliezen van 2014 en 2015 per 31.12.2015 nog € 708 miljoen bedragen, een afname in de periode 2010-2015 van € 166 miljoen, oftewel een afname van 19 %.

Verbijsterend is het dat het gemeentebestuur over de periode 2010-2013 een voordelig saldo van baten en lasten rapporteerde van € 126 miljoen terwijl de gemeente in deze periode in werkelijkheid een verlies leed van € 66 miljoen.

Utrecht

Het Eigen vermogen van gemeente Utrecht bedroeg per 01.01.2008 € 767 miljoen. Per 31.12.2013 bedroeg dit vermogen nog € 647 miljoen en zal na de verwachte en begrote verliezen van 2014 en 2015 per 31.12.2015 nog € 494 miljoen bedragen, een afname in de periode 2008-2015 van € 273 miljoen, oftewel een afname van 36 %.

Verbijsterend is het dat het gemeentebestuur over de periode 2008-2013 een voordelig saldo van baten en lasten rapporteerde van € 306 miljoen terwijl de gemeente in deze periode in werkelijkheid een verlies leed van € 120 miljoen.

Overige gemeenten

Behalve bovenstaande (10 grootste gemeenten) zijn inmiddels ook de volgende gemeenten in het onderzoek betrokken. De conclusies per gemeente zijn steeds te vinden op www.leoverhoef.nl in de betreffende "dossiers".

Apeldoorn - werkelijk nadelig begroot saldo € 10,0 miljoen

Amersfoort - werkelijk nadelig begroot saldo € 7,3 miljoen

Hoogeveen - werkelijk nadelig begroot saldo € 9,7 miljoen

Leiden - werkelijk nadelig begroot saldo € 25,5 miljoen

Nieuwegein - werkelijk nadelig begroot saldo € 5,9 miljoen

Stadskanaal - werkelijk nadelig begroot saldo € 3,5 miljoen

Valkenswaard - werkelijk nadelig begroot saldo € 9,7 miljoen

Westland - werkelijk nadelig begroot saldo € 11,9 miljoen

Wijk bij Duurstede - werkelijk nadelig begroot saldo € 1,9 miljoen

Zaanstad - werkelijk nadelig begroot saldo € 31,0 miljoen

Deze conclusies volgen uit onderzoek verricht door Registeraccountant drs. L.W.Verhoef. Leo Verhoef doet al jarenlang onderzoek naar de kwaliteit van jaarrekeningen en begrotingen van gemeenten en provincies. Hoewel zijn bevindingen herhaaldelijk zijn en worden bevestigd, worden zijn bevindingen stelselmatig genegeerd, zodat mede daardoor de misstand ongehinderd kan doorgaan.

Meer informatie over het onderzoek, de uitkomsten en de rapportering (met berekeningen en vindplaatsen) aan de gemeenteraden van deze gemeenten is te vinden op www.leoverhoef.nl "*Boekhoudfraude bij gemeenten en provincies schering en inslag*" en meer in het bijzonder in de op de website opgenomen dossiers: "*Dossier: Amsterdam*", respectievelijk "*Dossier: Rotterdam*", respectievelijk "*Dossier: Den Haag*", respectievelijk "*Dossier: Utrecht*", respectievelijk "*Dossier: Eindhoven*", respectievelijk "*Dossier: Tilburg*", respectievelijk "*Dossier: gemeente Groningen*", respectievelijk "*Dossier: Almere*", respectievelijk "*Dossier: Breda*", respectievelijk "*Dossier: Nijmegen*".

Meer informatie over de door Leo Verhoef geconstateerde boekhoudfraudes bij gemeenten en provincies en **bevestigingen** van de uitkomsten van zijn onderzoek, bijvoorbeeld door het (vm.) NIVRA (overkoepelende organisatie van Registeraccountants), de Raad van Tucht voor Accountants, de Rekenkamer Amsterdam, de Rekenkamer Rotterdam en anderen is eveneens te vinden op www.leoverhoef.nl.

Meer informatie bij:

drs. L.W.Verhoef

registeraccountant

Kersengaard 13

3962JR Wijk bij Duurstede

tel. 0343-572055/06-20815670

Verzonden: donderdag 20 november 2014 7:57

Aan: 'anp@news.reuters.com'; 'communicatie@nos.nl'; 'communicatie@zutarr.drp.minjus.nl'; 'info.publiekencommunicatie@minaz.nl'; 'voorlichting@raadvanstate.nl'

CC: 'denhaag@depersdienst.nl'; 'voorlichting@eerstekamer.nl'; 'voorlichting@rekenkamer.nl'; 'voorzitter@stidag.nl'; 'voorlichting@best-dep.minjust.nl'; 'raad@rvdj.nl'

Onderwerp: protocol voor slachtoffers van corruptie en belangenverstrengeling in de rechtspraak

L.s., aan de Nederlandse media. (www.sdn.nl/maillinglijsten.htm)

Op 20 november 2014 werd om 13.00 uur in de rechtbank van Alkmaar voor het eerst een verklaring gevraagd aan de rechter of hij/zij zich boven de wet stelt, dan wel dat hij/zij net als andere Nederlanders de wettelijke plicht volbrengt om als kennisdrager van strafbare feiten, die gepleegd zijn door een beëdigde functionaris, aan te geven bij het Openbaar Ministerie. De massale bewijslast van ronduit crimineel gedrag en machtsmisbruik van ambtelijke personen en organisaties is overweldigend. Daarom deze oplossing voor rechtsweigering en (opzettelijke) dwaling door de rechter.

U wordt verzocht om journalistieke aandacht aan dit bijzondere proces te geven. Zie mijn verklaring op internet: <http://www.sdn.nl/pdf/protocol-voor-een-slachtoffer-van-corruptie-en-belangenverstrengeling-in-de-rechtspraak.pdf>

Ir. R.A.A. Rietveld
De Boogaert 70
1801 GR Castricum

P.s. De bijlage is op voorhand met bevestiging van ontvangst afgegeven aan de balie van de rechtbank in Alkmaar. De gedaagde burger heeft voor het eerst in de geschiedenis de mogelijkheid om de integriteit van de rechters te toetsen, voordat de rechtsprocedure wettelijk een aanvang kan nemen. Dat kan wanneer nog voordat de gedaagde zijn identiteit bevestigt waarnaar de voorzitter van het college moet vragen, om te zeggen:

"Edelachtbare, voordat ik zeg wie ik ben, verlang ik van elk van de leden van het college of zij zelf de wet en hun ambtseed respecteren, door als kennisdrager van strafbare feiten, gepleegd door andere beëdigde functionarissen, daarvan onverwijld aangifte te doen bij politie en/of Justitie".

Zodat daarmee de integriteit van het functioneren als rechter gewaarborgd is.

Dit, als zekerheid voor de gedaagde die dan daarna zijn/haar identiteit kenbaar maakt. Het feit dat in Nederland geen grondwettelijk hof bestaat waaraan de rechtspraak in ons land kan worden getoetst; en evenmin een Hof van Cassatie, ontstaat nu de mogelijkheid om rechterlijke dwaling te voorkomen. Dit is nu nog de enige mogelijkheid de rechtsgang ook naar de geest van de wet te laten effectueren. Gesjoemel, zoals dat gebeurd is bij het Hof in Arnhem, wordt dan uitgesloten. Zie: www.sdn.nl/rietveld-aangifte-30.htm.

Veel klokkenluiders in ons land stuiten constant op de muur van het zwijgen, zowel in de politiek als in de massamedia. Op de internationale conferentie van Whistleblowers in Amsterdam waren uit de hele wereld honderden afgevaardigden die allen pleitten voor meer bescherming van klokkenluiders die nu nog door hun overheid worden gemangeld. Dit, omdat zij met onthulling en bewijs van wanpraktijken, naast crimineel gedrag door personen en autoriteiten met gevestigde belangen op machtsposities, die van de elite ernstig kunnen schaden.

Een heel fraai voorbeeld van overheidscriminaliteit op het hoogste niveau vindt men op www.sdn.nl.

College Procureurs-generaal

Geachte heer Bolhaar,

Huizen, 22 november 2014

Na wat ervaringen met het rechtssysteem heeft een aantal mensen besloten om met verwijzing naar Art. 162 Sv ook de rechterlijke macht en andere beëdigde functionarissen te bevragen naar hun respecteren van hun ambtseed en de wet als kennisdrager van strafbare feiten die zijn gepleegd door anderen. Dit dan op document met bewijs over gedragingen van hun bekende beëdigde personen.

In elke rechtszaken speelt de verantwoording van o.a. de rechter een cruciale rol m.b.t. het ter kennis gebrachte frauduleus gedrag van (bewijsbare) wetsovertredingen, naast van misbruik van bevoegdheden, corruptie, afdekken van strafbare feiten die gepleegd zijn door een derde of door belangverstrengeling met machtige maatschappelijke en overheidsinstanties. En die door te zwijgen te vrijwaren van strafvervolgning in geval daarvan bewijs voorhanden is. Verder zijn vaak die feiten in een rechtsprocedure aan een rechter of raadsheer, dan wel aan het Openbaar Ministerie ter kennis zijn gebracht. Ook ikzelf heb daar ervaring mee.

Afgelopen donderdag is in de rechtszaal van Kennemerwonen versus ir. R.A.A. Rietveld de rechter gewraakt omdat deze weigerde aangifte te doen van ter kennis gebrachte strafbare feiten gepleegd door een reeks ambtsdragers.

Hieronder vindt u de verklaring waarop de rechter of raadsheer kleur moet bekennen om niet medeplichtig te worden aan datgene wat aan bewijsmateriaal in het dossier is aangemeld.

Verzonden: donderdag 20 november 2014 7:57

Aan: anp@news.reuters.com; communicatie@nos.nl; communicatie@zutarr.drp.minius.nl;

info.publiekencommunicatie@minaz.nl; voorlichting@raadvanstate.nl; info@hogeraad.nl;

CC: denhaag@depersdienst.nl; voorlichting@eerstekamer.nl; voorlichting@rekenkamer.nl; voorzitter@stidaq.nl ;

voorlichting@best-dep.minjust.nl; raad@rvdj.nl;

Onderwerp: protocol voor slachtoffers van corruptie en belangenverstrengeling in de rechtspraak

L.s., aan de Nederlandse media. (www.sdn.nl/maillinglijsten.htm)

Op 20 november 2014 werd om 13.00 uur in de rechtbank van Alkmaar voor het eerst een verklaring gevraagd aan de rechter of hij/zij zich boven de wet stelt, dan wel dat deze net als andere Nederlanders de wettelijke plicht volbrengt om als kennisdrager van strafbare feiten, die gepleegd zijn door een beëdigde functionaris, aan te geven bij het Openbaar Ministerie. De massale bewijslast van crimineel gedag en machtsmisbruik van ambtelijke personen en organisaties is overweldigend. Daarom deze oplossing voor rechtsweigeren en (mogelijk opzettelijke) dwaling door de rechter.

U, de media, worden verzocht om ook journalistieke aandacht aan dit bijzondere proces te geven. Zie mijn verklaring op internet: www.sdn.nl/pdf/protocol-voor-een-slachtoffer-van-corruptie-en-belangenverstrengeling-in-de-rechtspraak.pdf.

Ir. R.A.A. Rietveld
De Boogaert 70
1801 GR Castricum

P.s. De bijlage is op voorhand met bevestiging van ontvangst afgegeven aan de balie van de rechtbank. De gedaagde burger heeft voor het eerst in de geschiedenis de mogelijkheid om de integriteit van de rechters te toetsen, voordat de rechtsprocedure wettelijk een aanvang kan nemen. Dat kan wanneer men nog voordat de gedaagde zijn identiteit bevestigt, waarnaar de voorzitter van het college moet vragen, en dan te zeggen:

“Edelachtbare, voordat ik zeg wie ik ben, verlang ik van elk van de leden van het college of zichzelf de wet en hun ambtseed respecteren, door als kennisdrager van strafbare feiten, gepleegd door andere beëdigde functionarissen, daarvan onverwijld aangifte te doen bij politie en/of Justitie”; zodat de integriteit van het functioneren als rechter gewaarborgd is.

Dit, als zekerheid voor de gedaagde die dan daarna zijn/haar identiteit kenbaar maakt. Het feit dat in Nederland geen grondwettelijk hof bestaat waaraan de rechtspraak in ons land kan worden getoetst; en evenmin een Hof van Cassatie, ontstaat nu dan de mogelijkheid om (opzettelijke) rechterlijke dwaling te voorkomen. Dit is nu nog de enige mogelijkheid de rechtsgang ook naar de geest van de wet te laten effectueren. Gesjoemel, zoals dat gebeurd is bij het Hof in Arnhem, wordt dan uitgesloten. Zie: www.sdn.nl/rietveld-aangifte-30.htm.

Veel klokkenuiders in ons land stuiten constant op de muur van het zwijgen, zowel in de politiek als in de massamedia. Op de internationale conferentie van Whistleblowers in Amsterdam waren uit de hele wereld honderden afgevaardigden die allen pleitten voor meer bescherming van klokkenluiders die nu nog door hun overheid worden gemengeld. Dit, omdat zij met onthulling en bewijzen van wanpraktijken en crimineel gedrag van personen en autoriteiten met gevestigde belangen op machtsposities, die zeer ernstig kunnen schaden. Bij binnenlandsbestuur moet dat zoveel mogelijk worden voorkomen. Wetten spelen daarbij nauwelijks een rol; alleen maar macht.

Aangezien een dergelijke verantwoording van steeds meer rechters, raadsheren en hoge functionarissen zal worden verlangd door gedaagden die echt slachtoffer te zijn van belangenverstrengeling, afdekken, collusie en corruptie binnen het rechtssysteem, kan dit leiden tot het invoeren van een Grondwettelijk Hof en een Hof van Cassatie, waardoor veel hogere beroepen niet meer nodig zullen zijn. Dit, wanneer die functionarissen in het rechtssysteem als advocaten, officieren van Justitie, rechters en raadsheren, naast bestuurders als burgemeesters weten dat gesjoemel, zoals dat in de Vriendenrepubliek gangbaar is, niet meer zonder consequenties gedoogd kan en zal worden.

Ik verlang van u dat u hierop reageert, omdat een stroom van aangiften te verwachten is waar het OM en het College van Procureurs, samen met het Ministerie van Veiligheid en Justitie aansporing zullen doen aan de Tweede Kamer der Staten Generaal om wetgeving, ook in belang der wet, in gang te zetten en een Grondwettelijk Hof, ondanks art. 120 van de Grondwet, zo spoedig mogelijk in te richten. Nederland is het enige land in de Europese Unie dat een dergelijk hof ontbeert. Schande...!

In afwachting van uw antwoord,

R.M. Brockhus
Westkade 227
1273 RJ Huizen
035-6244141
sdn@planet.nl
www.sdn.nl



Enkele saillante voorbeelden van kromme rechtspraak jegens: dr. G. Beukeveld, K. de Werd, prof. A. Van Putten, ing. A. van Rooij, H. Teernstra, ing. A. v/d Voort, P. Quekel, R. Hörchner, A. van Belle, R. Kluun, A. Flipse, A. van Velsen, ra. L. Verhoef, ir. R. Rietveld, J. Hop en mijzelf.

Er is natuurlijk veel meer, maar helaas reageren de politiek en de media niet adequaat op o.a. mijn persoonlijke vragen aan premier Rutte m.b.t. de Advocatenwet en over de mogelijke besparing binnen de rechtspraak. Ook de Expertgroep die al heel lang vecht voor aanpassing van de die wet heeft nog steeds geen effectief resultaat kunnen bereiken. Ook de aanwijzing van oud-minister Hirsch Ballin m.b.t. het niet ontvankelijk verklaren van Art.12 procedures bij een Gerechtshof, als bewijsbaar is dat bij faillissementen curatoren en rechters-commissarissen als kennisdragers van fraude en corruptie dit (moeten) afdekken.

Kortom, meneer Bolhaar er is werk aan de winkel. Ook u zult er niet omheen kunnen om als wetshandhaver uw ambtseed en de wet te respecteren, al is dat voor het binnenlands bestuur soms uitermate pijnlijk.

Verzonden: donderdag 20 november 2014 7:57

Aan: 'anp@news.reuters.com'; 'communicatie@nos.nl'; 'communicatie@zutarr.drp.minjus.nl'; 'info.publiekencommunicatie@minaz.nl'; 'voorlichting@raadvanstate.nl'; 'info@hogeraad.nl'

CC: 'denhaag@depersdienst.nl'; 'voorlichting@eerstekamer.nl'; 'voorlichting@rekenkamer.nl'; 'voorzitter@stidag.nl'; 'voorlichting@best-dep.minjust.nl'; 'raad@rvdj.nl'

Onderwerp: protocol voor slachtoffers van corruptie en belangenverstrengeling in de rechtspraak

L.s., aan de Nederlandse media. (www.sdn.nl/maillinglijsten.htm)

Op 20 november 2014 werd om 13.00 uur in de rechtbank van Alkmaar voor het eerst een verklaring gevraagd aan de rechter of hij/zij zich boven de wet stelt, dan wel dat hij/zij net als andere Nederlanders de wettelijke plicht volbrengt om als kennisdrager van strafbare feiten, die gepleegd zijn door een beëdigde functionaris, aan te geven bij het Openbaar Ministerie. De massale bewijslast van crimineel gedag en machtsmisbruik van ambtelijke personen en organisaties is overweldigend. Daarom deze oplossing voor rechtsweigerings en (mogelijk opzettelijke) dwaling door de rechter.

U, de media, wordt verzocht om journalistieke aandacht aan dit bijzondere proces te geven. Zie mijn verklaring op internet: <http://www.sdn.nl/pdf/protocol-voor-een-slachtoffer-van-corruptie-en-belangenverstrengeling-in-de-rechtspraak.pdf>

Ir. R.A.A. Rietveld
De Boogaert 70
1801 GR Castricum

P.s. De bijlage is op voorhand met bevestiging van ontvangst afgegeven aan de balie van de rechtbank in Alkmaar. De gedaagde burger heeft voor het eerst in de geschiedenis de mogelijkheid om de integriteit van de rechters te toetsen, voordat de rechtsprocedure wettelijk een aanvang kan nemen. Dat kan wanneer men nog voordat de gedaagde zijn identiteit bevestigt, waarnaar de voorzitter van het college moet vragen, dan te zeggen:

“Edelachtbare, voordat ik zeg wie ik ben, verlang ik van elk van de leden van het college of zij zelf de wet en hun ambtseed respecteren, door als kennisdrager van strafbare feiten, gepleegd door andere beëdigde functionarissen, daarvan onverwijld aangifte te doen bij politie en/of Justitie”; zodat de integriteit van het functioneren als rechter gewaarborgd is.

Dit, als zekerheid voor de gedaagde die dan daarna zijn/haar identiteit kenbaar maakt. Het feit dat in Nederland geen grondwettelijk hof bestaat waaraan de rechtspraak in ons land kan worden getoetst; en evenmin een Hof van Cassatie, ontstaat nu de mogelijkheid om rechterlijke dwaling te voorkomen. Dit is nu nog de enige mogelijkheid de rechtsgang ook naar de geest van de wet te laten effectueren. Gesjoemel, zoals dat gebeurd is bij het Hof in Arnhem, wordt dan uitgesloten. Zie: www.sdn.nl/rietveld-aangifte-30.htm.

Veel klokkenluiders in ons land stuiten constant op de muur van het zwijgen, zowel in de politiek als in de massamedia. Op de internationale conferentie van Whistleblowers in Amsterdam waren uit de hele wereld honderden afgevaardigden die allen pleitten voor meer bescherming van klokkenluiders die nu nog door hun overheid worden gemangeld, omdat zij met onthulling en bewijzen van wanpraktijken en crimineel gedrag door figuren en autoriteiten met gevestigde belangen op machtsposities, die ernstig kunnen schaden.

Van: Rli en CRa <info=rli.nl@mail31.wdc01.mcdlv.net> namens Rli en CRa <info@rli.nl>
Verzonden: donderdag 27 november 2014 11:13
Aan: _staten
Onderwerp: Uitnodiging presentatie adviezen 'Vrijkomend vastgoed' (Rli) en 'Rijksvastgoed in beweging' (CRa)



2014/67964

28-11-2014

GRIF

13-2-2015



CRa

College van Rijksadviseurs

**Uitnodiging presentatie adviezen
'Vrijkomend vastgoed' (Rli) en
'Rijksvastgoed in beweging' (CRa)**

Maandag 15 december 2014, 14:00-15:30 uur, Den Haag

Provincie Limburg	PS
DOCnr.	
Ingek.	27 NOV. 2014
CASnr.	
ID.	



Graag nodigen de Raad voor de leefomgeving en infrastructuur en het College van Rijksadviseurs u uit voor de presentatie van de adviezen 'Vrijkomend vastgoed' (Rli) en 'Rijksvastgoed in beweging' (CRa) **op maandag 15 december 2014 van 14:00 tot 15:30 uur in het voormalig gebouw van Europol Raamweg 47 te Den Haag.** Minister Blok voor Wonen en Rijksdienst neemt de beide adviezen in ontvangst.

Aanleiding

Op dit moment vormt leegstaand vastgoed een grote bedreiging voor de kwaliteit van de leefomgeving. Dit probleem zal de komende periode nog in omvang toenemen aangezien het Rijk als een van de grootste vastgoedpartijen aan het begin staat van een omvangrijke afstootoperatie. De komende jaren zal het Rijk het gebruik van ruim 3,5 miljoen kwadraat 2 brutovloeroppervlak aan gebouwd vastgoed beëindigen. Wat gaat dit betekenen voor de betrokken overheden en vastgoedpartijen? Hoe kunnen negatieve effecten van de afstoot van Rijksvastgoed worden beperkt?

Aanbieding adviezen

Tijdens de bijeenkomst licht Jan Jaap de Graeff het Rli-advies toe en Eric Luiten het CRa-advies. De voorzitter van de Rli, Henry Meijdam, en Eric Luiten namens het CRa bieden de adviezen vervolgens aan minister Blok van Wonen en Rijksdienst aan. Na de reactie van minister Blok geven Marnix Norder (voormalig wethouder van de gemeente Den Haag) en Martin Crossen (Stichting DBF) hun zienswijze op de adviezen. Daarna is er ruimte voor debat onder leiding van dagvoorzitter Ruben Maes. Tot besluit zal de dagvoorzitter reflecteren op de gevoerde discussie.

Programma

- 13:30 Inloop, ontvangst met koffie en thee.
- 14:00 Opening, dagvoorzitter Ruben Maes
- 14:05 Presentatie advies 'Vrijkomend vastgoed' – Jan Jaap de Graeff (Rli)
- 14:15 Presentatie advies 'Rijksvastgoed in beweging' – Eric Luiten (CRa)
- 14:25 Aanbieding adviezen aan minister Blok door Henry Meijdam (voorzitter Rli) en Eric Luiten (CRa)
- 14:25 Reactie van de minister
- 14:40 Referaat 1 Marnix Norder
- 14:50 Referaat 2 Martin Crossen
- 15:00 Discussie met sprekers en deelnemers

Na de presentatie ontvangt u een exemplaar van de beide adviezen.

Wij vragen u om **voor 11 december 2014** via bovenstaande antwoordknoppen aan te geven of u bij de bijeenkomst aanwezig kunt zijn. Vanwege de beperkte zaalcapaciteit worden aanmeldingen behandeld op volgorde van binnenkomst.

Voor meer informatie over de bijeenkomst kunt u contact opnemen met Tim Zwanikken (tim.zwanikken@rli.nl, 06 52874404) of met Rienke Groot (rienke.groot@rgd.minbzk.nl, 06 25539673).

Wij hopen u op 15 december te verwelkomen.

Bij **aanmelding** klik [hier](#).

Graag in uw e-mail de volgende gegevens vermelden:

Ja ik meld mij aan voor de aanbidding van de adviezen van Rli en CRa over rijksvastgoed op 15 december 2014.

Naam:

Achternaam:

Telefoon:

E-mail:

Organisatie:

Bij **afmelding** klik [hier](#).

Graag in uw e-mail het volgende vermelden:

Nee, ik meld mij niet aan voor de aanbidding van de adviezen van Rli en CRa over rijksvastgoed op 15 december 2014



Statencommissie
Ruimte, Infrastructuur en Financiën



2014/69336 3-12-2014

GRIF 19-2-2015

Provincie Limburg	PS
DOCnr.	
Ingek.	- 3 DEC. 2014
CASnr.	
ID.	

Cluster MOB
Faxnummer (043) 361 80 99
Ons kenmerk 2014/67331
Bijlage(n) 1

Behandeld A.E.T. Hahnrahts
Doorkiesnummer +31 43 389 89 92
Uw kenmerk
Maastricht 2 december 2014

VERZONDEN - 3 DEC. 2014

Onderwerp

Informerend stuk inzake 'jaar van de senioren'

Geachte commissie,

Hierbij doen wij u een informerend stuk met bijlage inzake het jaar van de senioren van het Regionaal Orgaan Verkeerveiligheid Limburg (ROVL) toekomen.

Gedeputeerde Staten van Limburg

voorzitter

secretaris

2014/67326

Bezoekadres:
Limburglaan 10
NL-6229 GA Maastricht

Postbus 5700
NL-6202 MA Maastricht
postbus@prvlimburg.nl

Tel + 31 43 389 99 99
Fax + 31 43 361 80 99
www.limburg.nl

IBAN -nummer: NL08RABO0132575728
Bereikbaar via: Lijn 1 (richting De Heeg)
BIC-code: RABONL2U



Informerend stuk

1. Onderwerp

Jaar van de senioren (60+)

2. Inleiding/aanleiding incl. beoogd resultaat

In het door GS vastgestelde Meerjarenuitvoeringsplan van het ROVL is 2015 uitgeroepen tot het jaar van de senioren (60+). Reden hiervoor is dat senioren een belangrijk speerpunt zijn op het gebied van verkeersveiligheid. Zij komen vaak voor in de ongevallenstatistieken. Omdat de groep senioren door de vergrijzing bovendien steeds groter wordt, ligt het voor de hand om in verkeersveiligheidsbeleid meer rekening te houden met hun mogelijkheden en beperkingen.

Uit de ongevallenregistratie blijkt dat in Limburg 26% van de ernstige slachtoffers onder senioren (60+) vallen. Van alle dodelijke slachtoffers is 40 % een 60-plusser. Als we een top 3 maken vervoerswijzen bij ernstige ongevallen onder 60+ers ziet die er als volgt uit: fiets (42%), auto (25%) en voetganger (18%). De scootmobiel is een vervoermiddel waar naast de brommobiel en motor de minste ongelukken mee gebeuren (3%) maar waar tevens de registratie minder van is.

Diverse ongevallen- en vragenlijststudies hebben uitgewezen dat ouderen vooral problemen hebben met complexe verkeerssituaties, zoals linksaf slaan op een kruispunt. Complexe verkeerssituaties worden gekarakteriseerd door tijdsdruk en de noodzaak de aandacht te verdelen tussen verschillende deeltaken. Dit zijn taakvereisten waarmee ouderen relatief vaak moeite hebben. Hieraan kunnen allerlei sensorische, perceptuele, cognitieve en motorische functiestoornissen ten grondslag liggen, die zowel bij de normale veroudering horen als bij leeftijdsgerelateerde aandoeningen.

Vanuit de Permanente Verkeerseducatie (PVE) is er in de afgelopen jaren constante aandacht geweest voor deze doelgroep. In kader van het jaar van de fiets (2013) heeft de ouderenbond KBO samen met VVN, Fietzersbond, Huis voor de Sport en ANWB actief gewerkt aan bewustwording en vaardigheden van de fietsende senior. Door de focus in 2015 op de senioren te leggen brengt ROVL, enerzijds actoren in een actieve rol om een bijdrage te leveren en anderzijds maakt dit de aanpak verkeersveiligheid meer zichtbaar. In de 'Beleidsimpuls Verkeersveiligheid' (Ministerie Infrastructuur & Milieu, 2012) wordt eveneens een focus gelegd op de doelgroep senioren'. Senioren zijn echter een steeds groter wordende, niet homogene doelgroep. Ze zijn te verdelen in veel groepen zoals werkenden, gepensioneerden, grootouders en minder-validen waardoor ze niet gezamenlijk te bereiken zijn.

Voortraject

In juni 2014 is er bijeenkomst geweest met wethouders, ouderen- en vrouwenbonden. Dit heeft geleid tot de volgende inzichten vanuit deze samenwerkingspartners:

- Investeren in duurzame veiligheid:
Verschillende deelnemers onderstrepen het belang van gescheiden wandel- en fietspaden en willen de huidige infrastructuur zoveel mogelijk aanpassen en tevens investeren in de aanleg van aparte wandel- en fietspaden.
- Investeren in huidig aanbod van trainingen: Er bestaat een goed aanbod van trainingen voor senioren. Er moet echter nagedacht worden over nieuwe en verschillende manieren om het aanbod onder de aandacht te krijgen van de senioren.
- Verbinden van generaties: Door de focus te leggen op het verbinden van generaties zou een grotere groep senioren bereikt kunnen worden. Grootouders voelen zich verantwoordelijk voor het welzijn van hun kleinkinderen. Hier liggen kansen om samen actief aan de slag te gaan met verkeersveiligheid zoals het verkeersexamen, de autorijlessen, verkeersquiz.
- E-bike: De E-bikers vormen een kwetsbare groep. Er moet aandacht worden besteed aan het gebruik en hoe bestuurders moeten anticiperen op andere weggebruikers. Cursussen zouden onderscheid kunnen maken op basis van verplaatsingsgedrag (recreanten versus woon-werkverkeer). Bedrijven zouden kunnen worden benaderd voor een eventuele samenwerking om verkeersveiligheid te verbeteren bijvoorbeeld Maastricht-bereikbaar

De uitkomsten van de bijeenkomst, vakliteratuuronderzoek en analyses van demografische ontwikkelingen en ongevallencijfers in Limburg hebben geleid tot een bouwsteen voor het jaar van de senioren. Deze is te vinden in bijlage 1.

Doel

Doelstelling van het jaar van de senioren is kort samengevat:

1. Aandacht genereren voor de veiligheid van senioren in het verkeer in de geest van "Maak van de nul een punt" (#mvd01.). Dus: wegbeheerders, ouderenbonden, senioren zelf en hun omgeving denken mee over en werken mee aan de veiligheid van senioren in het verkeer;
2. Bewustzijn vergroten bij senioren door hun aan te spreken op eigen verantwoordelijkheid in het verkeer;
3. Vaardigheden en veilig gedrag bij senioren stimuleren.

Dit alles om de dalende trend in het aantal slachtoffers binnen de doelgroep senioren vast te houden en om uiteindelijk het eindbeeld op langere termijn van geen ernstige slachtoffers te kunnen verzekeren.

Globale opzet is dat in de geest van #mvd01.:

- Op een aansprekende manier zoveel mogelijk aandacht generen bij de senioren zelf over hun verantwoordelijkheid in het verkeer als deelnemer (auto, fiets (e-bike), voetganger etc.);
- Senioren/ ouderenbonden/ maatschappelijk organisaties/ politie etc. mobiliseren na te denken over manieren om veilig gedrag van senioren te bevorderen en uit te voeren;
- Daarbij prikkelen nieuwe "out of the box" oplossingen te zoeken.

Om dit te realiseren is het van belang mensen in beweging te krijgen, samenwerkingspartners en doelgroepen te motiveren om projecten op te pakken en mede invulling te geven aan het jaar van de senioren. Hiervoor zijn twee sporen gekozen:

- A. Marketing/communicatietraject jaar van de senioren dat positief inspeelt op de behoeften van de senioren
- B. Intensiveren en daar waar nodig vernieuwen van goede bestaande projecten Limburg breed zoals autotraining en fietstraining (e-bike).

Ad A. Marketing/ Communicatietraject jaar van de senioren

Het jaar 2015 wordt gebruikt om het bewustzijn voor verkeersveiligheid (eigen verantwoordelijkheid), het bewust worden van eigen vaardigheden en het stimuleren van veilig gedrag bij senioren in Limburg te vergroten. Verkeersveiligheid is echter op dit moment bij een groot deel van de senioren geen onderwerp. Middels een uitgekiend marketing/communicatietraject wordt getracht verkeersveilig gedrag provincie breed op de agenda van senioren te plaatsen. Samen met de Provincie Noord-Brabant wordt met een gespecialiseerd marketingbureau voor ouderen een gezamenlijke marketingstrategie ontwikkeld voor deze doelgroep. Deze strategie wordt in Limburg vertaald onder de noemer van 'Maak van de nul een punt' naar een communicatieplan/-campagne. Bestaande succesformules als contacten via KBO, VVN etc. worden hierin meegenomen. Nieuwe creatieve activiteiten of ideeën kunnen hier onderdeel van uit gaan maken.

Het communicatieplan/-campagne wordt samen met een communicatiebureau over de provincie uitgerold. Partners, aanbieders van trainingen, ouderenbonden zoals de KBO etc. kunnen gebruik maken van de ontwikkelde middelen om op deze manier de campagne verder uit te rollen en om bijvoorbeeld ook trainingen onder de aandacht te brengen bij de senioren en hen vervolgens te bewegen om daadwerkelijk deel te nemen aan de trainingen.

Aandachtspunten bij de marketing/communicatiecampagne zijn:

- Onderdeel van 'maak van de nul een punt' ambitie;
- Doelgroepsegmentatie (wie zijn de 60+);
- Duidelijke boodschap voor senioren;
- Welke communicatievormen zijn geschikt voor ouderen;
- Creatieve ideeën om senioren te bereiken in de vorm van projecten, activiteiten en evenementen;
- Welke communicatiemiddelen en media;
- Ontwikkelen communicatiemateriaal (beeld en slogan);
- Mediaplan: regionaal, massamediaal;
- Programma en boodschap voor aftrap jaar van de senioren in januari/februari 2015;
- Mogelijkheden om in te spelen op dag van de ouderen;
- Bedenken en mede-uitzetten (in samenwerking met partners) van een verkeersquiz/trafficbattle voor senioren. Dit is een voorstel van de KBO.

Bewustwording, aanzetten tot nadenken over verkeersveiligheid en nemen van eigen verantwoordelijkheid zijn hierbij belangrijk. We willen bereiken dat ouderen de kennis t.a.v. verkeersregels vergroten, de huidige kennis testen, een positieve houding aannemen t.a.v. verkeersveiligheid.

Het betrekken hierbij van een partner als VVN is een logische aangezien een dergelijke quiz jaarlijks ook wordt georganiseerd voor jongeren.

Ad B. Intensiveren en daar waar nodig vernieuwen van bestaande projecten

Senioren zijn al langer een speerpunt binnen ons verkeersveiligheidsbeleid. In de afgelopen periode zijn dan ook al projecten gestart die de verkeersveiligheid van deze groep verbeterd. Het jaar 2015 willen we gebruiken om deze projecten beter zichtbaar te maken, te vernieuwen en te intensiveren. Dit alles om ze beter bij de senior onder de aandacht te brengen. Focus ligt op de vervoerswijze fiets (e-bike) en auto omdat daar de meeste ernstige slachtoffers te betreuren zijn. Het betreft de projecten:

Fietstraining

Steeds meer ouderen raken gewond bij fietsongevallen. Volgens de SWOV gaat het bij 80% van de ernstig gewonde fietsers om: enkelzijdige fietsongevallen waarbij geen andere verkeersdeelnemer betrokken is, een botsing met een obstakel of een aanrijding tussen fietsers onderling.

De analyse van de SWOV laat zien dat het vooral gaat om:

- Valongevallen (o.a. bij afstappen)
- Obstakelongevallen (o.a. paaltjes)
- Inhalen met de elektrische fiets
- Voorrang verlenen aan andere fietser
- Afgeleid zijn en uit de koers raken.

De fietstraining zorgt ervoor dat de senior in Limburg op een veilige manier kan blijven fietsen. Focus ligt hierbij op o.a. op het aanpassen van gedrag aan lichamelijke ongemakken, het toepassen compensatiemogelijkheden voor lichamelijke ongemakken in het verkeer, e-bike, het toepassen van de juiste verkeersregels, het juist afstellen van de fiets voor gebruik en het op veilige wijze op- en afstappen.

Autotraining

De auto is een veel gebruikt vervoermiddel voor ouderen om mobiel te blijven. Het rijbewijsbezit in deze in deze doelgroep neemt toe, vooral bij vrouwen (13% in 1986 en 49% in 2010). In 70% van de verkeersongevallen onder senioren is er sprake van een auto-ongeluk waarbij zowel veroorzaker als slachtoffer automobilist zijn (Bron: CBS 1 januari 2014). Senioren zijn steeds vaker betrokken bij auto-ongevallen. Middels een autotraining voor senioren wordt het bewustzijn van hun kwetsbaarheid vergroot en gaan ze er naar handelen. Compensatiemogelijkheden van lichamelijke ongemakken en kennis van verkeersregels komen aan bod. Uiteindelijk leidt dit tot een veilig rijgedrag.

Deze trainingen worden binnen de Regionale Mobiliteits Overleggen (RMO's) georganiseerd. In 2015 proberen we in overleg met de RMO's extra aandacht voor deze trainingen te generen, meer trainingen en meer deelnemers aan deze trainingen te werven. Het eerder besproken communicatieplan/-campagne helpt hierbij. Naast deze trainingen stimuleren we RMO's om andere activiteiten en/of trainingen voor senioren op te pakken of innovatief te ontwikkelen. ROVL kan daar waar nodig adviseren en/of faciliteren.

3. Bevoegdheid

N.V.T.

4. Risico's

N.V.T.

5. Periodieke informatie/sturingsinformatie

- **Via Jaarstukken en Begroting**
 - Paragraaf Projecten
 - Paragraaf Financieringen
 - Paragraaf Verbonden Partijen
 - Paragraaf Bedrijfsvoering
 - Programmaverantwoording
- Voortgangsrapportages Regeling Grote Projecten

6. Relatie met Programmabegroting – financiële aspecten

In de programmabegroting 2015 wordt binnen programmalijn 2.4 "Bereikbaarheid en Mobiliteit" ingegaan op Verkeersveiligheid / ROVL.

7. Meegezonden bijlagen

Bijlage 1 Senioren en verkeersveiligheid

Bijlage 1 Senioren en verkeersveiligheid

1 DEMOGRAFISCHE ONTWIKKELINGEN

Per 1 januari 2014 wonen in Limburg 312.765 senioren boven de 60 jaar waarvan 146.829 mannen en 166.262 vrouwen. In onderstaande tabel wordt de groei van de groep 60+ weergegeven en de prognose naar de toekomst voor zowel Limburg als Nederland. In Limburg wordt in de komende jaren een krimp in de totale bevolking verwacht. Daarnaast treedt er een snelle vergrijzing op. Daar waar in 2014 28% van de Limburgse bevolking 60+ is de prognose dat dit in 2015 is gestegen naar ruim 28,5% en ruim 34% in 2025. Voor de totale Nederlandse bevolking is dit percentage in 2014 23,5 % en stijgt naar 30% in 2015 en ruim 35% in 2025.

	Limburg				Nederland	
	60+	60+	60+	Totale bevolking	60+	Totale bevolking
	Mannen en vrouwen	Mannen	Vrouwen	Mannen en vrouwen	Mannen en vrouwen	Mannen en vrouwen
2013*	305.911 (27%)	142.829	163.082	1.121.891	3.876.142 (23%)	16.779.575
2014*	312.765 (28%)	146.503	166.262	1.120.006	3.963.228 (23,5%)	16.829.289
2015**	317.900 (28,5%)	149.600	168.300	1.116.100	5.100.200 (30%)	16.870.700
2020**	348.100 (31,5%)	166.100	181.900	1.103.900	5.620.200 (33%)	17.141.100
2025**	375.200 (34,5%)	179.900	195.300	1.090.200	6.190.700 (35,5%)	17.389.100

Tabel 1. Aantallen en geslacht 60+ in Limburg ten opzichte van totale bevolking in Limburg en Nederland

* CBS, bevolking: geslacht, leeftijd, burgerlijke staat en regio, 1 januari 2014 in Limburg en Nederland

** CBS, regionale prognose 2014-2040 bevolking Limburg en Nederland

2 SENIOREN EN MOBILITEIT

De snelopkomende vergrijzing in Limburg heeft onder andere gevolgen voor het verkeer. De komende jaren krijgen we te maken met een doelgroep die op een nadere manier oud wordt dan eerdere generaties. Ouderen vormen geen homogene groep. De 60-plusser bestaat niet, ouder worden is een proces en verloopt bij iedereen anders. De huidige generatie ouderen is vitaler, langer actief, staat over het algemeen (85%) positief in het leven, plukt de dag en trekt er meer op uit dan ouderen van vroeger. Dit heeft tot gevolg dat het aantal oudere weggebruikers stijgt. Uit diverse onderzoeken is naar voren gekomen dat leeftijd geen significante rol speelt in de wensen en behoeften van ouderen.

Belangrijke inzichten bij het verplaatsingsgedrag van ouderen zijn:

- Ouderen langer en vaker op de fiets zitten. De huidige generatie ouderen trekt er meer op uit dan de ouderen van vroeger en is actiever tot op een hogere leeftijd. Het aantal reizigerskilometers stijgt. Ouderen fietsen meer en blijven tot op latere leeftijd fietsen. De komst van de elektrische fiets draagt bij aan deze ontwikkeling.
- Toename van auto en rijbewijs bij ouderen. Het gebruik van de auto onder ouderen neemt toe, vooral onder vrouwen en allochtonen van 65+. Meer mensen hebben een rijbewijs, veel mensen komen door de rijbewijskeuring en blijven langer autorijden. De verhoogde arbeidsparticipatie, welvaart en gezondheid van ouderen speelt een belangrijke rol in de toename van het autogebruik van ouderen.
- Verandering in verplaatsingsmotief met de leeftijd. Naarmate mensen ouder worden veranderen het doel en de actieradius van het verplaatsen. Tot 64 jaar is er sprake van relatief veel woon-werkverkeer. Vanaf 65 tot 75 jaar is er vooral sprake van vrije tijd verkeer (recreatie) en 75-plussers verplaatsen zich vooral naar bestemmingen in hun directe omgeving.
- Ouderen reizen minder in de spits. Voorspeld wordt dat doordat er in de toekomst meer ouderen zijn die in een auto rijden, een daling zal optreden in de hoeveelheid congestie. Ouderen die reizen met het motief om te winkelen of om op visite te gaan, zullen waarschijnlijk vaker buiten de spits reizen.
- Weinig gebruik van OV door ouderen. Het openbaar vervoer is over het algemeen minder in trek bij ouderen. Zij gaan minder vaak met de bus omdat ze bang zijn om te vallen bij het in- en uitstappen, bang zijn dat ze niet snel genoeg in- en uit kunnen stappen en zijn bang om te vallen als een bus remt.

3 VERKEERSVEILIGHEID

Met de groei van het aantal ouderen in het verkeer, groeit ook hun aandeel in het aantal ongevallen en verkeersdoden. Functiestoornissen en lichamelijke kwetsbaarheid leiden tot onveilige verkeerssituaties. Ouderen zijn hierdoor relatief vaak betrokken bij ongevallen en ze hebben een grotere kans op ernstig letsel dan jongeren.

Functiestoornissen

Met het ouder worden treden functiestoornissen en aandoeningen op zoals vermindering van het gezichts-, gehoor- en reactievermogen, problemen bij de verdeling van de aandacht, en dementie. Daarvan kan vooral de achteruitgang van de motorische functies het ongevalsrisico vergroten. In grote lijnen bestaat deze motorische achteruitgang uit een vertraging van de beweging, een afname van de spiersterkte, een vermindering van de fijne coördinatie en een bijzonder sterke afname van het vermogen om zich aan te passen aan plotselinge veranderingen in de houding. Het laatste aspect is vooral van groot belang voor fietsers en voetgangers, maar ook voor gebruikers van het openbaar vervoer (lopen en staan in bewegende bussen en treinen).

Lichamelijke kwetsbaarheid

Ouderen zijn fysiek kwetsbaarder dan jongere volwassenen: bij een gelijke botsimpact zullen zij ernstiger letsel oplopen. Ter illustratie: bij dezelfde geweldsinwerking heeft een 75-jarige inzittende van een motorvoertuig een ongeveer drie keer zo groot overlijdensrisico als een 18-jarige. De lichamelijke kwetsbaarheid heeft de ernstigste consequenties wanneer de verkeersdeelnemer onbeschermd is, zoals bij lopen en fietsen. Bij de automobilisten speelt de lichamelijke kwetsbaarheid een minder grote rol, maar ook hier beïnvloedt zij de ernst van letsels. Beveiligingsmiddelen zoals helmen voor fietsers en brom- of snorfietsers, en autogordels en (zij)airbags voor automobilisten kunnen de letselernst beperken.

De factoren functiestoornissen en lichamelijke kwetsbaarheid leiden ertoe dat het overlijdensrisico als gevolg van een verkeersongeval bij oudere verkeersdeelnemers relatief hoog ligt in verhouding tot het aantal kilometers dat zij afleggen.

Voor de ouderen van 75 jaar en ouder is de kans op overlijden per afgelegde kilometer ruim acht keer zo hoog als gemiddeld (alle leeftijden). Bij jongere ouderen van 60 t/m 74 jaar ligt dit risico beduidend minder hoog (zie Tabel 2). Het overlijdensrisico is vooral groot voor oudere fietsers. De kans op overlijden bij verplaatsingen per fiets is voor 75-plussers ongeveer twaalf keer zo groot als voor 'de gemiddelde fietser'. Bij vergelijking met de fitte middengroep van 30- t/m 49-jarigen zijn de verschillen nog groter (zie Tabel 2). Volgens sommige onderzoekers is bij oudere automobilisten hun gemiddeld lage jaarkilometrage ook verantwoordelijk voor hun verhoogde ongevalsrisico. In het algemeen is het immers zo dat automobilisten die veel rijden, een lager ongevalsrisico hebben dan automobilisten die weinig rijden. Zij stellen daarom dat als risicogroepen niet alleen worden bepaald op basis van de leeftijd maar ook op basis van de jaarkilometrage, het ongevalsrisico van ouderen met een laag jaarkilometrage niet hoger is dan dat van jongere groepen automobilisten die even weinig rijden. Daarnaast is het niet uit te sluiten dat het ongevalsrisico van oudere automobilisten wordt overschat doordat zij een groter deel van hun kilometers afleggen op minder veilige wegen. Veel ouderen rijden namelijk snelwegen en rijden daardoor met name op het onderliggende wegennet, waar de kans op ongevallen groter is.

Leeftijd	Lopen	Fietsen	Autorijden	Alle vervoerswijzen
30-49 jaar	12	6	2	2
60-74 jaar	15	25	2	5
75+	101	165	13	35
Alle leeftijden	18	13	2	4

Tabel 2. Overlijdensrisico naar leeftijdsgroep en vervoerswijze: werkelijk aantal verkeersdoden per miljard afgelegde reizigerskilometers, 2006-2010 (Bron: SWOV/DVS, CBS).

Diverse ongevallen- en vragenlijststudies hebben uitgewezen dat ouderen vooral problemen hebben met het links afslaan op kruispunten. Kruispunten zijn over het algemeen complexe verkeerssituaties, die worden gekarakteriseerd door tijdsdruk en de noodzaak de aandacht te verdelen tussen verschillende

deeltaken. Dit zijn taakvereisten waarmee ouderen relatief vaak moeite hebben. Hieraan kunnen allerlei sensorische, perceptuele, cognitieve en motorische functiestoornissen ten grondslag liggen, die zowel bij de normale veroudering horen als bij leeftijdsgerelateerde aandoeningen.

Functiestoornissen en leeftijdsgerelateerde aandoeningen hoeven niet automatisch te leiden tot onveilig verkeersgedrag. Andere kenmerken van oudere verkeersdeelnemers, zoals inzicht in de eigen beperkingen, ervaring en compensatiegedrag (reizen als het minder druk is of als het buiten licht en droog is) kunnen veiligheidsproblemen voorkomen. Er zijn verschillende redenen te bedenken waarom ouderen goed in staat zijn gebruik te maken van compensatiemogelijkheden. In de eerste plaats hebben ze vaak meer vrijheid in de keuze van het moment om te reizen. Uit diverse studies is gebleken dat ouderen er vaker voor kiezen overdag en bij droge weersomstandigheden te rijden. In de tweede plaats hebben ouderen gemiddeld veel rijervaring. Wellicht geeft het hierbij verkregen verkeersinzicht hen de mogelijkheid te anticiperen op eventuele probleemsituaties. In de derde plaats speelt misschien een rol dat men bij het ouder worden minder behoefte heeft aan spanning en sensatie. Hiermee in overeenstemming is dat ouderen gemiddeld minder vaak onder invloed van alcohol rijden dan jongere volwassenen en ook in het algemeen meer volgens de verkeersregels handelen.¹

4 WELKE ONGEVALLEN KOMEN HET MEEST VOOR BIJ OUDEREN IN LIMBURG?

Uit de ongevallenregistratie in ViaStat blijkt dat in Limburg 26% van de ernstige slachtoffers onder senioren (60+) vallen. Van alle dodelijke slachtoffers is 40 % een 60-plusser. In tabel 3 worden deze cijfers schematisch weergegeven. Als we een top 3 maken vervoerswijzen bij ernstige ongevallen onder 60+ers ziet die er als volgt uit: fiets (42%), auto (25%) en voetganger (18%). De scooter is een vervoermiddel waar naast de brommobiel en motor de minste ongelukken mee gebeuren (3%) maar waar tevens de registratie minder van is.

	Ernstige slachtoffers	Dodelijke slachtoffers*
Totaal alle leeftijden	100 % (1385)	100 % (193)
60+	26 % (355)	39 % (75)
Waarvan bij ernstige slachtoffers 60+ de vervoerswijze		
Fiets	42%	
Auto	25%	
Voetganger	18%	

Tabel 3. Overzicht ernstige en dodelijke slachtoffersgegevens Limburg 2009-2013 (ViaStat) en vervoerswijze 60+

*Dodelijke slachtoffers zijn onderdeel van ernstige slachtoffers.

Uit de ongevallenregistratie is geen specifiek ongeval af te leiden dat kenmerkend is voor senioren. Er is niet een bepaald type probleem of ongeluk dat specifiek toe is te schrijven aan de oudere automobilist. Ouderen hebben moeite met complexere situaties. Er gebeuren daardoor ook meer ongelukken met het links afslaan op kruispunten. Het merendeel van de ongevallen vindt plaats tijdens de dagelijkse tochten zoals boodschappen, werk en visite. Zichtbaar is wel dat de ongevallen voornamelijk overdag plaatsvinden op doordeweekse dagen en binnen de bebouwde kom of net daarbuiten. Er zijn aanzienlijk minder ongevallen op de snelweg.

Naast het feit dat het niet mogelijk is om een specifiek probleem en oorzaak te duiden, is het ook niet bekend welke ouderen welke problemen ondervinden. Achteruitgang is een proces en dat verloopt vaak bij iedereen anders. Leeftijd is dan ook geen goede indicator om de ouderen en problemen te categoriseren.

¹ Brouwer & Davidse, 2002

5 WELKE MAATREGELEN KUNNEN DE VERKEERSVEILIGHEID VAN OUDEREN VERBETEREN?

Infrastructurele maatregelen

Uitgaande van de functiestoornissen die vaker voorkomen naarmate mensen ouder worden, is het van belang dat de verkeersdeelnemer bij elke taak voldoende gelegenheid krijgt om waar te nemen, te beslissen en te handelen. Daarnaast is het van belang verkeerssituaties zo in te richten dat ze aansluiten op de verwachting die verkeersdeelnemers op grond van hun ervaring hebben. Deze voorwaarden komen in grote lijnen overeen met de principes van een duurzaam veilig verkeerssysteem. Daarmee komt de realisatie van Duurzaam Veilig ook ten goede aan de veiligheid van de oudere verkeersdeelnemer. Wel vergen bepaalde uitvoeringsvormen soms een betere afstemming op de oudere verkeersdeelnemer. In het 'seniorenproof' wegontwerp (CROW, 2011) is hier meer informatie over terug te vinden. Een betere afstemming houdt bijvoorbeeld in dat:

- nieuwe ontwerpen moeten aansluiten op bestaande principes zodat ouderen gebruik kunnen maken van hun ervaring en bestaande automatiseren;
- complexe taken in delen uit te voeren zijn (bijvoorbeeld in fasen oversteken), waarbij ouderen telkens op een veilige plaats de situatie opnieuw kunnen overzien en zelf de tijdsdruk kunnen bepalen;
- belangrijke kenmerken van de infrastructuur prominent aanwezig zijn door onder meer goede verlichting en contrastrijke markering.

De Provincie Limburg kan dit 'seniorproof' wegontwerp als wegbeheerder toepassen en als regievoerder uitdragen naar de andere wegbeheerders in Limburg.

Technische aanpassingen

De rijtaak kan ook op individuele wijze worden afgestemd op de mogelijkheden van de verkeersdeelnemer. Hiervoor bestaan al sinds lange tijd technische aanpassingen zoals stuurbechrachting, een automatische versnellingsbak en aanpassingen van de kracht waarmee het rem- en/of gaspedaal moet worden ingedrukt. Dit zijn systemen die vooral ondersteuning bieden bij motorische functiestoornissen, zoals een afname van de spierkracht. Daarnaast komen tegenwoordig steeds meer intelligente Transportsystemen (ITS) op de markt die de oudere automobilist kunnen ondersteunen bij functiestoornissen op het terrein van het gezichtsvermogen, de aandacht en de informatieverwerking. Daarbij kan worden gedacht aan systemen die waarschuwen voor verkeer dat tegelijkertijd een kruispunt nadert, systemen die helpen bij het invoegen of wisselen van rijbaan, en aan systemen die relevante borden en waarschuwingstekens langs de weg in het voertuig projecteren.

Beschermingsmiddelen

Als zich ondanks de bovengenoemde maatregelen toch verkeersongevallen voordoen, kunnen de consequenties worden geminimaliseerd door beschermingsmiddelen zoals een fietshelm of voertuigtechnische maatregelen. De toepassing van airbagachtige systemen zoals SIPS (Side Impact Protection Systems) kan bijvoorbeeld extra bescherming bieden bij flankongevallen, zoals de bij ouderen relatief veel voorkomende ongevallen bij links afslaan.

Voorlichting, educatie en keuring

Bij een voortschrijdende achteruitgang van functies kunnen aanpassingen aan de weg- en voertuig-omgeving niet altijd voorkomen dat individuen ongeschikt worden om een voertuig te besturen. Een procedure die leidt tot een tijdige terugtreding uit het verkeer is daarom noodzakelijk. Het probleem daarbij is om vast te stellen wat de grenswaarden zijn: wanneer is iemand nog rijgeschikt en onder welke voorwaarden (voertuigaanpassingen, hulpmiddelen, trainingen, beperkt rijbewijs)?

Bovendien is het van belang om ouderen door voorlichtingsbijeenkomsten te informeren; niet alleen over de functiestoornissen die gepaard gaan met het ouder worden en de hulpmiddelen die beschikbaar zijn om ondanks dergelijke beperkingen zo lang mogelijk op een veilige manier auto te kunnen blijven rijden, maar ook over gewijzigde verkeerssituaties en -regels, en over probleemsituaties die zij in het verkeer tegen kunnen komen en hoe zij daar het best mee om kunnen gaan. Dergelijke voorlichting kan het best gepaard gaan met een praktische training, zoals auto- en fietstrainingen. De grootste uitdaging hierbij is om ook die mensen te bereiken die zelf ernstige twijfels hebben over hun eigen rij kwaliteiten en die mensen die hun rijvaardigheid overschatten. Deze beide groepen zullen minder snel geneigd zijn aan

deze cursussen deel te nemen, enerzijds uit angst het rijbewijs te verliezen, anderzijds vanuit de overtuiging dat zij een dergelijke cursus niet nodig hebben. De Provincie Limburg kan vanuit haar verkeersveiligheids taak educatie en voorlichting van senioren binnen de Provincie uitdragen en stimuleren.

Alternatieve vervoersmogelijkheden

Als het autorijden vanuit veiligheidsoogpunt niet langer verantwoord is, moeten ouderen worden ondersteund bij het overschakelen van automobilititeit naar andere – per doelgroep meest geschikte – transportmodi. Daarbij is het van groot belang om publiek vervoer aan te bieden. Aangezien ouderen steeds langer zelfstandig blijven wonen, en het openbaar vervoer niet altijd in de buurt is, is het – in het bijzonder in de plattelandsgebieden – van belang dat er ook vraagafhankelijk vervoer voorhanden is. De Provincie Limburg vervult hierin een sturende rol als concessieverlener.

6 CONCLUSIES

De komende decennia zal het aantal oudere verkeersdeelnemers in Limburg sterk toenemen. De groep senioren heeft een grotere kans om door een verkeersongeval te overlijden dan de gemiddelde verkeersdeelnemer. Er zijn echter diverse maatregelen die het overlijdensrisico van oudere verkeersdeelnemers in de toekomst kunnen verlagen. De Provincie Limburg kan met name een rol spelen op het terrein van aanpassingen in de infrastructuur en alternatieve vervoersmogelijkheden. Deze maatregelen kunnen functiestoornissen die gepaard gaan met het ouder worden compenseren, waardoor ouderen langer op een veilige en zelfstandige wijze aan het verkeer kunnen blijven deelnemen. Daarnaast is verkeerseducatie van belang, onder andere in de vorm van laagdrempelige cursussen die oudere automobilisten de gelegenheid bieden hun rijvaardigheid en rijgedrag te toetsen, en eventueel via rijlessen en gedragsveranderingen te verbeteren. Specifieke vormen van beoordeling en training zullen beschikbaar moeten komen voor ouderen met functiestoornissen die de rijgeschiktheid bedreigen.

Bij de uitvoering van Limburgse verkeersveiligheidsprojecten gericht op senioren zijn de volgende punten van belang:

- De meeste ongevallen bij senioren in Limburg vinden plaats bij de vervoerswijze fiets, auto en voetganger.
- Educatie en voorlichting, infrastructurele maatregelen en alternatieve vervoersmogelijkheden zijn maatregelen waarop provinciaal gestuurd kan worden.
- Leeftijd is geen goede indicator voor verkeersveiligheid. Voor een interventie geldt dus dat naast een duidelijk doelgedrag ook een duidelijke doelgroep omschreven dient te worden.
- Geen specifiek type ongeval voor ouderen. Ouderen hebben vooral moeite met complexere situaties.
- Ongevalsrisico stijgt met de jaren. Ouderen zijn dan ook relatief vaak betrokken bij ongevallen en hebben een grotere kans op ernstig letsel dan jongeren.

Bron:

SWOV Factsheet Ouderen in het verkeer

SWOV Factsheet Ouderen en Infrastructuur

SWOV Factsheet Ouderen en Intelligente Transportsystemen (ITS)



2014/69334

3-12-2014

GRIF

19-2-2015

Provinciale Staten

Provincie Limburg	PS
DOCnr.	
Ingek.	- 3 DEC. 2014
CASnr.	
ID.	

Cluster FIN
Faxnummer
Ons kenmerk 2014/67293
Bijlage(n) 1

Behandeld H.H.A. Vrijhoeven
Doorkiesnummer +31 43 389 77 45
Uw kenmerk
Maastricht 2 december 2014

Onderwerp
 Achtergestelde lening Atrium MC

VERZONDEN - 3 DEC. 2014

Geachte Staten,

De Provincie heeft in 2011 een achtergestelde geldlening verstrekt aan Atrium MC van € 5 miljoen. Atrium MC en Orbis gaan fuseren per 1 januari 2015. Conform de geldleningovereenkomst dient de Provincie Limburg goedkeuring te verlenen aan de fusie.

In bijgaand Informerend stuk wordt u geïnformeerd over de besluitvorming van het college van Gedeputeerde Staten.

Gedeputeerde Staten van Limburg

voorzitter

secretaris

2014/67280

Bezoekadres:
 Limburglaan 10
 NL-6229 GA Maastricht

Postbus 5700
 NL-6202 MA Maastricht
 postbus@prvlimburg.nl

Tel + 31 43 389 99 99
 Fax + 31 43 361 80 99
 www.limburg.nl

IBAN –nummer: NL08RABO0132575728
 BIC-code: RABONL2U
 Bereikbaar via: Lijn 1 (richting De Heeg)



Informerend stuk

1. Onderwerp

(Verlenging) geldlening Atrium MC te Heerlen.

2. Inleiding/aanleiding incl. beoogd resultaat

De Provincie heeft in 2011 een achtergestelde geldlening verstrekt aan Atrium MC van € 5 miljoen. Deze geldlening heeft een looptijd van 11 jaren. Tot op heden heeft Atrium MC aan haar verplichtingen voldaan. Ook de gemeenten Heerlen en Brunssum hebben eveneens achtergestelde geldleningen verstrekt (ad € 3,6 miljoen). Atrium MC en Orbis gaan fuseren per 1 januari 2015. Conform de geldleningovereenkomst dient de Provincie Limburg goedkeuring te verlenen aan de fusie. Ook de gemeenten moeten hun goedkeuring geven aan de fusie.

De kredietgevers (banken) zijn bereid zich te committeren tot financiering van de fusie combinatie. De financiële gegevens en de voorwaarden die de kredietgevers stellen, laten zien dat de relevante kengetallen van de fusie combinatie voldoen aan de daaraan te stellen eisen.

Op grond hiervan zal de Provincie Limburg de verstrekt geldlening niet eerder opeisen dan de oorspronkelijke afgesproken termijn en instemmen met de fusie.

De gemeente Heerlen heeft ingestemd met de fusie. Het college van Burgemeester en Wethouders van de gemeente Brunssum hebben eveneens ingestemd. Definitieve besluitvorming moet nog in de gemeenteraad van Brunssum plaatsvinden (voorzien op 9 december a.s.).

3. Bevoegdheid

Het college van GS is bevoegd omdat er geen sprake is van een nieuwe overeenkomst en de doelstelling van de geldlening niet gewijzigd is.

4. Risico's

Het niet aflossen van de achtergestelde geldlening ad € 5 miljoen door de fusie combinatie. Dit risico wordt op dit moment als laag ingeschat.

5. Periodieke informatie/sturingsinformatie

☐ Via Jaarstukken en Begroting

- ☐ Paragraaf Projecten
- X Paragraaf Financieringen
- ☐ Paragraaf Verbonden Partijen
- ☐ Paragraaf Bedrijfsvoering
- ☐ Programmaverantwoording

☐ Voortgangsrapportages Regeling Grote Projecten

6. Relatie met Programmabegroting – financiële aspecten

De renteopbrengst is verwerkt in de programmabegroting..

7. Meegezonden bijlagen

Geen.



2014/69329

3-12-2014

GRIF

19-2-2015

Statencommissie Ruimte,
Infrastructuur en Financiën

Provincie Limburg	PS
DOCnr.	
Ingek.	- 3 DEC. 2014
CASnr.	
ID.	

Cluster RMT
Faxnummer
Ons kenmerk 2014/67260
Bijlage(n) 3

Behandeld E.H.J. Roos
Doorkiesnummer +31 (0)43 389 88 04
Uw kenmerk
Maastricht 2 december 2014

VERZONDEN - 3 DEC. 2014

Onderwerp

Voortgang uitvoeringsprogramma arbeidsmigranten en aankondiging symposium arbeidsmigranten

Geachte commissie,

Bij deze doen wij u een informerende notitie toekomen betreffende de voortgang van het uitvoeringsprogramma arbeidsmigranten dat u in uw vergadering van mei 2013 heeft vastgesteld. Wij willen tevens van de gelegenheid gebruik maken om het symposium arbeidsmigranten onder u aandacht te brengen, dat op 9 februari 2015 in aanwezigheid van minister L. Asscher in Venlo zal plaatsvinden. U kunt zich aanmelden voor het symposium door een mail te sturen aan mw. Stéphanie Schlicher (smp.schlicher@prvlimburg.nl).

Gedeputeerde Staten van Limburg

voorzitter

secretaris

2014/67248

Bezoekadres:
Limburglaan 10
NL-6229 GA Maastricht

Postbus 5700
NL-6202 MA Maastricht
postbus@prvlimburg.nl

Tel + 31 43 389 99 99
Fax + 31 43 361 80 99
www.limburg.nl

IBAN –nummer:
NL08RABO0132575728
BIC-code: RABONL2U

Bereikbaar via:
Lijn 1 (richting De Heeg)



Informerend stuk

1. Onderwerp

Aankondiging symposium arbeidsmigranten en voortgang met betrekking tot uitvoeringsnotitie arbeidsmigratie.

2. Inleiding/aanleiding incl. beoogd resultaat

Op 9 februari 2015 organiseert de provincie, in samenwerking met het samenwerkingsverband "het belang van arbeidsmigranten", een grootschalig symposium over het thema arbeidsmigratie. Dit symposium is onderdeel van het uitvoeringsprogramma arbeidsmigratie dat door uw commissie op 24 mei 2013 is vastgesteld. Minister Asscher neemt vanuit zijn integrale verantwoordelijkheid voor dit thema deel aan dit symposium.

De belangrijkste thema's, zijnde integratie, huisvesting, economische ontwikkeling en beeldvorming, zullen tijdens dit symposium uitgebreid aan de orde komen.

De resultaten die binnen de regio Noord Limburg via het samenwerkingsverband "het belang van arbeidsmigranten" zijn bereikt en de wijze waarop de provincie dit samenwerkingsverband ondersteunt maken dat wij voor dit thema voorloper zijn in geheel Nederland. Te uwer informatie is conform onze toezegging daaromtrent in de bijlage bij deze nota de voortgang beschreven van de activiteiten, zoals die zijn opgenomen in het uitvoeringsprogramma arbeidsmigratie. Wij concluderen dat voor alle voorgenomen activiteiten een goede voortgang is geboekt.

Op basis van de kadernotie en het bijbehorende uitvoeringsprogramma heeft u besloten dat arbeidsmigratie voor onze provincie een dermate belangrijk thema is dat binnen deze coalitieperiode een ondersteunende provinciale rol bij de uitvoering van de gemeentelijke taken gewenst is. De lopende acties zullen volgend jaar worden afgerond. Beantwoording van de vraag of en zo ja, in welke vorm de provincie betrokken zal blijven bij het thema arbeidsmigratie zal plaatsvinden in het kader van de nieuwe coalitiebesprekingen.

3. Bevoegdheid

Het besluit van uw commissie over de kadernotie en bijbehorend uitvoeringsprogramma arbeidsmigratie op 24 mei 2013 is de grondslag voor de provinciale inzet voor dit thema.

4. Risico's

Geen

5. Periodieke informatie/sturingsinformatie

☐ **Via Jaarstukken en Begroting**

- ☐ Paragraaf Projecten
- ☐ Paragraaf Financieringen
- ☐ Paragraaf Verbonden Partijen
- ☐ Paragraaf Bedrijfsvoering
- X Programmaverantwoording

☐ **Voortgangsrapportages Regeling Grote Projecten**

6. Relatie met Programmabegroting – financiële aspecten

Het besluit van uw commissie over de kadernotitie en bijbehorend uitvoeringsprogramma arbeidsmigratie op 24 mei 2013 is de grondslag voor de inzet van financiële middelen voor dit thema. Bij de voorjaarsnota 2014 is het oorspronkelijke gevoteerde krediet van € 500.000 met € 150.000 verminderd. Met de nu lopende acties en de voorbereidingen voor het symposium van 9 februari zal het volledige budget zijn benut.

7. Meegezonden bijlagen

1. Voortgang provinciale inzet voor het thema arbeidsmigratie op basis van het uitvoeringsprogramma
2. Vooraankondiging symposium arbeidsmigranten



Voortgang met betrekking tot de uitvoeringsnotitie arbeidsmigratie

November 2014

Inleiding

Op basis van de op 24 mei 2013 door de Statencommissie RIF vastgestelde kadernotitie en bijbehorend uitvoeringsprogramma arbeidsmigratie ondersteunt de provincie het samenwerkingsverband het "belang van arbeidsmigranten".

De deelnemende partijen, en daarbij vooral de deelnemende gemeenten, hebben goede resultaten geboekt en daarbij aangegeven de provinciale steun als bijzonder waardevol te beschouwen. Deze notitie geeft kort een schets van de ingezette acties.

Stand van zaken lopende acties

Interventieaanpak huisvesting en arbeidsvoorwaarden

Vijf gemeenten werken samen bij een integrale aanpak voor een controle op de naleving van de regelgeving ten behoeve van een goede huisvesting van arbeidsmigranten. Door de aanpak te scharen onder de landelijke interventieaanpak (LSI) kan worden samengewerkt en kan informatie worden uitgewisseld met instanties als belastingdienst, arbeidsinspectie en het ministerie van SZW. Hierdoor is het mogelijk om gelijktijdig een naleving van de wetgeving op het gebied van arbeidsvoorwaarden te controleren, waarmee uitbuiting en oneerlijke concurrentie beter wordt voorkomen.

De verantwoordelijkheid voor de controle ligt bij de gemeenten. De provincie levert op detacheringsbasis een projectcoördinator en een projectsecretaris voor het stroomlijnen van deze gezamenlijke aanpak en financiert het inhuren van tolken.

Huisvesting: contract stimulering huisvesting via tijdelijke huur in leegstaand vastgoed

Er is een modelcontract ontwikkeld waarbij initiatiefnemers worden gestimuleerd die investeren in een transformatie van bestaand leegstaand vastgoed ten behoeve van groepen die zoeken naar tijdelijke woonruimte. Uitgangspunt van dit contract is dat gemeente en provincie een deel van het hogere risico voor huurleegstand mee afdekken. Dit contract is toegepast bij de transformatie van een voormalig zorgcomplex voor bewoning door arbeidsmigranten in Grubbenvorst.

Eventuele financiële gevolgen vanwege deze vorm van contracten kunnen worden gedekt uit het transformatiefonds.

Huisvesting ; arbeidsmigranten op recreatieparken

Onder bepaalde voorwaarden wordt al sinds 2010 via een beleidsregel het huisvesten van arbeidsmigranten op recreatieterreinen en bij agrariërs mogelijk gemaakt. Voor wat betreft recreatieterreinen is hiervoor (tijdelijk) een specifieke uitzondering in de provinciale verordening opgenomen. Binnen het samenwerkingsverband "het belang van arbeidsmigranten" hebben de deelnemende gemeenten een beleidsnota vastgesteld waarin is beschreven aan welke voorwaarden huisvesting van arbeidsmigranten moet voldoen om in aanmerking te komen voor legalisatie. We zullen bezien in welke mate (een deel van) die beleidsnota kan worden gehanteerd als Limburg breed van toepassing zijnde (nieuwe) beleidsregel gekoppeld aan de provinciale verordening.



Huisvesting ; bemiddeling tussen vragers en aanbieders van tijdelijke verhuur

De provincie steunt de realisatie en implementatie van "Thuis Tijdelijk". Dat is een systeem voor de bemiddeling tussen vragers en aanbieders van tijdelijke huisvesting. Dit systeem is gebaseerd op het systeem "Thuis in Limburg". Arbeidsmigranten en hun werkgevers zijn hierbij een belangrijke doelgroep.

Taalonderwijs voor arbeidsmarkt en integratie

De provincie ondersteunt een aanpak in de regio waar circa 150 arbeidsmigranten die sterk overwegen om langer in Nederland te blijven onderwijs krijgen in de Nederlandse taal. Hierbij wordt geëxperimenteerd met diverse vormen waaronder online zelfstudie. Voor een deel van de arbeidsmigranten gaat het hierbij niet uitsluitend om een betere integratie in onze samenleving, maar is de opleiding gericht op het kunnen deelnemen aan een vervolgstudie voor een opleiding waarin tekorten op de arbeidsmarkt worden verwacht. In deze aanpak is zeker gesteld dat arbeidsmigranten hierbij niet worden bevoordeeld ten opzichte van andere bewoners.

Onderzoek verdringingseffecten

Het E'til voert in opdracht van de provincie een economisch onderzoek uit. Belangrijkste doelen zijn om meer betrouwbare cijfers over de aantallen in Limburg werkzaam zijnde arbeidsmigranten boven water te halen en om te bezien in welke mate er sprake is van verdringing op de Limburgse arbeidsmarkt. De resultaten van dit onderzoek worden gepresenteerd tijdens het symposium van 9 februari.

Directe financiële ondersteuning samenwerkingsverband "het belang van arbeidsmigranten".

Provinciale staten zullen moeten bezien of we het samenwerkingsverband "het belang van arbeidsmigranten" nog voor 2 jaar (2015 – 2016) met een bedrag van € 25.000,- per jaar financieel zullen ondersteunen, inclusief een bijdrage aan de instandhouding van het (goed functionerende) informatiepunt voor Poolse arbeidsmigranten in Meterik.

Symposium arbeidsmigranten

De voorbereidingen voor een breed symposium over arbeidsmigranten op 9 februari 2015 zijn in volle gang. Minister Asscher zal aan het symposium deelnemen. Belangrijkste thema's zijn:

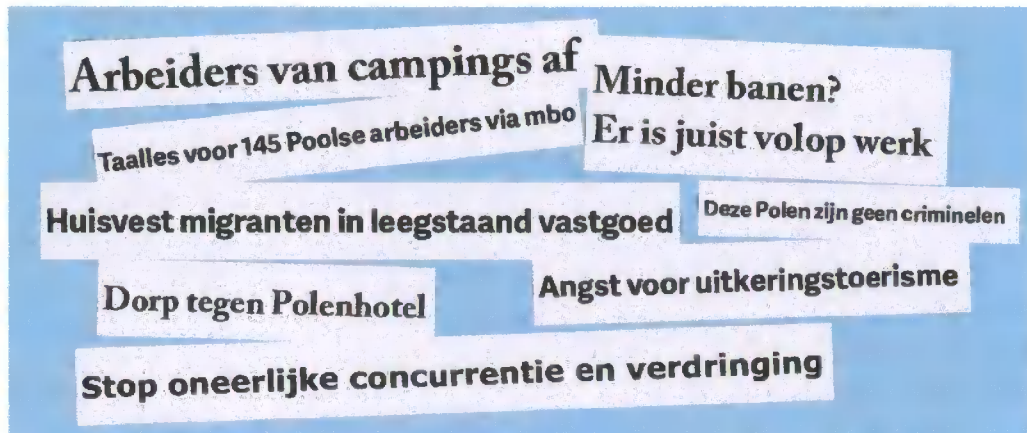
- Beeldvorming over arbeidsmigranten en belang van arbeidsmigratie voor Limburg;
- Resultaten onderzoek verdringingseffecten en aantallen arbeidsmigranten in Limburg;
- Lering uit de ervaringen in Noord Limburg op het gebied van huisvesting, integratie, handhaving en registratie.

Voor de leden van het Limburgs Parlement biedt dit symposium enerzijds een goed inzicht in de (betekenis van de) bereikte resultaten in de afgelopen anderhalf jaar en anderzijds de mogelijkheid om zicht te krijgen op de verder te ondernemen acties.

Voor aankondiging

Symposium Arbeidsmigranten Provincie Limburg

Met aanwezigheid van Minister Asscher



Limburg is landelijk gezien de provincie die zich het meest actief richt op het thema arbeidsmigranten. Arbeidsmigranten kunnen namelijk een belangrijke rol spelen in het waarmaken van de economische ambities van Limburg, welke door krimp en vergrijzing onder druk komen te staan. Tegelijkertijd is er sprake van een breed gehoord signaal binnen de publieke opinie dat arbeidsmigranten onze eigen werknemers van de markt verdringen. Deze en andere onderwerpen komen aan bod tijdens het

Symposium Arbeidsmigranten

**op maandag 9 februari in theater De Maaspoort, Venlo
van 13:00 tot 18:00 uur (met aansluitend een netwerkborrel)**

Doel symposium

Het symposium wordt georganiseerd vanuit het samenwerkingsverband 'Het belang van arbeidsmigranten', en heeft tot doel opgedane kennis en ervaring te verspreiden onder belanghebbenden en belangstellenden in Limburg. Het symposium wordt dan ook georganiseerd voor bestuurders en ambtenaren van Limburgse gemeenten, huisvesters, arbeidsbureaus voor arbeidsmigranten en maatschappelijke organisaties die zich bezighouden met dit thema. Minister Asscher is vanuit zijn integrale verantwoordelijkheid voor dit thema bereid gevonden om aan het symposium deel te nemen.

Programma

Naast de presentatie van het E'til onderzoek naar feitelijkheden over aanwezigheid van arbeidsmigranten en de effecten van arbeidsmigratie op de Limburgse arbeidsmarkt, wordt aandacht besteed aan thema's als huisvesting, handhaving van huisvestingseisen en arbeidsvoorwaarden, integratie en participatie. Het programma begint om 13:30 uur (inloop vanaf 12:30 uur) en bestaat uit een plenaire bijeenkomst en een viertal themasessies. Voor deze themasessies kunt u op een later moment inschrijven.

Wij stellen uw aanwezigheid zeer op prijs, noteer daarom alvast de datum in uw agenda en laat uw gegevens achter via ons [contactformulier](#).

Meer informatie

Voor vragen kunt u terecht bij Stéphanie Schlicher via smp.schlicher@prvlimburg.nl of telefoonnummer 06-11908803.

Met vriendelijke groet,
Patrick van der Broeck
Gedeputeerde Provincie Limburg



provincie limburg





Van: Wouter Vogelesang <vogelesang@vhconsult.nl>
Verzonden: dinsdag 2 december 2014 15:58
Aan: pers@nlvow.eu; statengriffies@nlvow.eu
CC: politiek_dr@nlvow.eu; politiek_fl@nlvow.eu; politiek_frl@nlvow.eu;
politiek_gld@nlvow.eu; politiek_gr@nlvow.eu; politiek_lb@nlvow.eu;
politiek_nb@nlvow.eu; politiek_nh@nlvow.eu; politiek_ov@nlvow.eu;
politiek_ut@nlvow.eu; politiek_zh@nlvow.eu; politiek_zl@nlvow.eu
Onderwerp: De overheid is uw beste vriend
Bijlagen: 141202 O&D 13 - De casus Kollumerland.pdf

2014/69511

4-12-2014

GRIF

19-2-2015

Aan politici, de pers en de bestuurders van de gemeente Kollumerland

Alweer enige tijd geleden waren wij in Kollum, bij een schattig huisje, mooi op de ruimte, met prachtige vijvers er om heen.

Een idyllisch plekje.

Totdat er een windturbine kwam.

We hebben onder andere gesproken met de burgemeester Beern Bilker, die zelf ook bijna tegen een weggeworpen wiek van een windturbine aan was gereden.

Het faalgedrag bleek houtrot.

Dit alles is geen reden om het ingezette beleid ook werkelijk te handhaven: je zou toch zeggen, dat is toch een verplichting van onze beste vrienden, de hoeders van de samenleving.

Niet?

De bijgevoegde casus doet verslag.

met vriendelijke groet,
Wouter Vogelesang, secretaris



Skelte van Aysmastrjitte 10, NL - 8744 EP Schettens
 +31 517 531 468; mobile: +31 6225 11930
 wouter.vogelesang@nlvow.nl
 www.nlvow.nl

KvK no Midden Nederland: 58814965
rek no NL88 INGB 0006 232 626 tnv NLVOW
Skype: woutervogelesang

Provincie Limburg	PS
DOCnr.	
Ingek.	- 3 DEC. 2014
CASnr.	
ID.	

voorbereiding rechtzaak tegen de Staat der Nederlanden

centrale thema Rechtzaak:

Schending Aarhus verdrag

crowdfunding NLVOW via info@nlvow.nl

“En men vraagt zich af waarom er geen draagvlak is voor wind op land!”

dinsdag 2 december 2014

De casus Kollumerland – één van de vele

Geschreven door: Wouter Vogelesang

In 1997 gaf de gemeente Kollumerland toestemming voor een windturbine bij een boerderij aan de Brongersmaweg 2. Bertus Nijhof en Bertha Hoiting - de burens op nummer 4 - maakten geen bezwaar want zij waren (en zijn) voorstander van duurzame energie. Zij waren dus bijna net zo trots als de eigenaar toen de turbine in 1998 voor het eerst ging draaien. Al maakte die turbine al wel direct meer lawaai dan hen was voorgespiegeld. Na twee jaar bleek de geluidsoverlast bij een beetje wind zo erg te zijn dat ze niet meer de slaap konden vatten in hun slaapkamer op slechts 170 meter afstand van de turbine. En dus verhuisden ze jarenlang bij wat meer wind naar een luchtbed in de woonkamer. Vanaf 2000 vroegen ze de buurman bij herhaling er wat aan te doen, maar dat leidde slechts tot ruzie.

Bertus Nijhof en Bertha Hoiting zijn natuurmensen en zijn in Kollumerland gaan wonen voor de rust en de ruimte. Die ruimte bleef, maar daarvan genieten was en is er niet meer bij want ook overdag is het lawaai van de turbine bij hardere wind overweldigend. Bertus bouwde muurtjes en overkappingen om het geluid te weren en isoleerde muren en plafonds. Alles tevergeefs. Uiteindelijk vonden ze weer wat meer nachtrust in een maximaal geïsoleerd slaaphok zonder ramen in een schuur zover mogelijk weg van de turbine. Blijft het bij schade aan woon- en leefgenot? Nee, want hun huis is onverkoopbaar - anders waren ze al lang vertrokken. Erger, zowel Bertus Nijhof als Bertha Hoiting hebben gezondheidsproblemen variërend van prikkelbaarheid tot hartritme-storingen.

In 2002 ging de eerste brief naar de gemeente en vele brieven later liet de gemeente in 2003 de geluidsproductie controleren - op een windstille dag. En dus liet de gemeente in 2004 weten niets te kunnen doen. Daarna jarenlang een reeks van gesprekken met wethouders en ambtenaren. De gemeente bleef er bij niets te kunnen doen: het is heel erg, maar helaas .. In 2011 maar weer eens een formeel verzoek aan de gemeente om handhavend op te treden, verzoek afgewezen, bezwaar gemaakt en uiteindelijk een advies van de Commissie voor de bezwaarschriften dat de gemeente actie moet nemen. Waarop de gemeente in 2013 een nieuwe geluidsmeting laat uitvoeren. De turbine blijkt niet te voldoen aan de normen van de vergunning van 1997, maar wel aan de nieuwe normen van het Activiteitenbesluit van 2010. En dus laat de gemeente wederom weten niets te kunnen doen.

Tegen zoveel juridisch formalisme hebben mensen als Bertus Nijhof en Bertha Hoiting geen verweer. Zoals de meeste mensen die overlast hebben van windturbines. Vanaf 2002 werden alle noodkreten van Bertus Nijhof en Bertha Hoiting aan de gemeente steeds op puur formele gronden terzijde gelegd. In 2013 opnieuw een verzoek om handhaving en een verzoek om een maatwerkvoorschrift vast te stellen op basis van de normen van de vergunning, weer afgewezen door de gemeente en een nieuwe hoorzitting. Dit keer met één verschil: een jurist/vrijwilliger vanuit de NLVOW gaf de gemeente even formeel lik op stuk als de gemeente dat al jarenlang deed met de verzoeken van Bertus Nijhof en Bertha Hoiting. Met als gevolg een advies van de Commissie voor de bezwaarschriften dat er niet om loog: ondanks jarenlange ontkenning is de gemeente wel degelijk bevoegd een maatwerkvoorschrift vast te stellen - sterker: moet de gemeente van die bevoegdheid gebruik maken. En, zegt de commissie fijntjes: tijdens de zitting erkende de gemeente zelf dat de turbine meer lawaai maakte dan de vergunning toestond - al jaren dus!

Na nog weer het nodige getreuzel is het dan eindelijk zover: op 7 mei 2014 - dus 12 jaar na de eerste klacht - stelt de gemeente een maatwerkvoorschrift vast met de geluidsnormen van de oude vergunning en met de toevoeging dat er gemeten moet worden volgens het toen geldende voorschrift uit 1981. En dus laten Bertus, Bertha en die NLVOW vrijwilliger op eigen kosten een geluidsmeting doen door een erkend bureau. Uitkomst: vanaf windkracht 3 - zacht briesje - maakt de turbine te veel lawaai. Bewijs

geleverd, zou je zeggen, maar dat is buiten de waard gerekend. Inmiddels lag de zaak ook bij de bestuursrechter en - geloof het of niet - op de zitting op 12 november komt de gemeente met een nieuwe truc: "Sorry, edelachtbare, maar we hebben op 7 mei een vergissing gemaakt. We hebben per ongeluk naar het verkeerde meetvoorschrift verwezen: er moet gemeten worden niet volgens dat voorschrift van 1981, maar volgens een nieuwer voorschrift uit 1999". En dan is er ineens helemaal geen sprake meer van teveel lawaai. Dus niks kat in het bakkie, maar het zoveelste konijn uit de gemeentelijke hoed! En wat doet de rechter? Die kan dan eigenlijk niets anders dan de gemeente een paar weken de tijd geven om de "fout" te herstellen. Daar is dus nu het wachten op.

Waarom duurt deze menselijk en bestuurlijke calamiteit nu al meer dan 12 jaar? In de kern omdat de gemeente zich verschuilt achter formele argumenten, kennelijk uit angst voor een schadeclaim van de eigenaar en daartoe aangezet door het ministerie van I&M dat maar blijft roepen dat gemeenten vooral geen maatwerkvoorschriften moeten gaan vaststellen. Tot een echte afweging van belangen - bijvoorbeeld gezondheid tegen geld - kwam het dus nooit en de menselijk kant kreeg al die jaren van de gemeente geen enkele kans. Zoals een woordvoerder van de Milieudienst het zo treffend verwoordde: "Het belang van het milieu gaat boven het belang van deze mensen". Bescherming van vleermuizen en woelratten is belangrijker dan bescherming van mensen, zelfs als die mensen aantoonbaar ziek worden.

Criminelen worden in dit land eerlijker en menselijker behandeld dan Bertus Nijhof en Bertha Hoiting door de gemeente Kollumerland. En de Haagse politici maar praten over het versterken van draagvlak voor windenergie op land.

Van: Marcel Hagens <marcel.hagens@vodafonehuis.nl>
Verzonden: woensdag 3 december 2014 14:27
Aan: Statenlid, Verhoijzen, MLM
CC: 'Peter Berghs'; _staten; Statenlid, Bosch, MT; Statenlid, Brugman-Rustenburg, C; Statenlid, Beuken-Roeven van den, ALH; Statenlid, Linden van der, JHC; Statenlid, Titulaer, MJJ; Statenlid, Hermans, LJ; Statenlid, Soest van, KJP; Statenlid, Sturtz, FFPJG; Statenlid, Beer de, MEE; Statenlid, Bilsen van, LGP; Statenlid, Meerts, CMJEP; Statenlid, Bosch, JGG; Statenlid, Heijmans, AJL; Statenlid, Voncken, MMW; Statenlid, Rijnsbergen van, M; hwwageningen@yahoo.com; Statenlid, Wijnands, LJH; Statenlid, Uringa, HMEL; Statenlid, Bosman, CGL; Statenlid, Leppers, ACA; Statenlid, Krebber, TFWA
Onderwerp: reactie op uw schrijven over de N280

Geachte heer Verhoijzen,

Onderstaand bericht ontving ik van een bezorgde inwoner van Baexem:

From: Statenlid, Verhoijzen, MLM
Sent: Tuesday, December 02, 2014 9:59 PM
To: Peter Berghs
Subject: Re: Het volledig gewijzigde ontwerp N280

Provincie Limburg	PS
DCSnr.	
Ingek.	3 DEC. 2014
CASnr.	
ID.	

Geachte heer Berghs,

Dank voor uw mail. Onze CDA fractie heeft kennis genomen van het feit dat in de huidige ontwerpen de variant 3 C veel breder wordt uitgevoerd dan wat oorspronkelijk de bedoeling was.

Wij zijn absoluut geen voorstander van de gekozen wegstructuur, 2 x 1 baans, waardoor het ruimtelijk beslag veel groter wordt en er een onevenredige grote aanslag op de leefbaarheid wordt gepleegd.

Onze inzet in de Statenvergadering van 12 december is er op gericht om de besluiten van februari te respecteren.

Wij kijken of we daar een meerderheid voor kunnen krijgen.

Als u mij nog argumenten kunt aanreiken dan zou ik dat erg op prijs stellen.

Alvast bedankt.

Met vriendelijke groet,

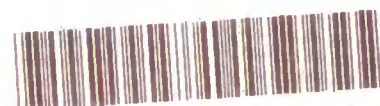
John Verhoijzen | CDA-Statenlid

Groeze 18, 5986 NT | Beringe, Peel en Maas

T +31 77 3076038 | F +31 77 3077348. | M +31 6 21244045 |

john@verhoijzen.nl

Rabobank 148065171



2014/69717

GRIF

4-12-2014

19-2-2015

E

Het mag duidelijk zijn dat wij als actiegroep N280 enorm verheugd zijn dat de Statenfractie van het CDA tot de conclusie is gekomen dat de uitwerking van traject 3C in de 2x1 vorm wel heel erg afwijkt van hetgeen door GS op 7 februari 2014 aan PS is gepresenteerd en dat door deze uitwerking de leefbaarheid en het ruimtelijk beslag zodanig veranderen dat deze variant niet langer wenselijk c.q. haalbaar is. Wij zijn ook erg blij met uw toezegging dit op 12 december 2014 in de vergadering van PS aan de orde te stellen.

Uw volgende stap behoeft wel enige uitleg, is het werkelijk uw voorstel om GS te verplichten vast te houden aan de oorspronkelijke 1x2 variant 3C?

Is het uw mening en die van het CDA dat het handboek CROW niet van toepassing hoeft te zijn op het totale ontwerp van de bovenregionale verbindingsweg N280, een weg die qua onveiligheid trots prijkt in de top 3 van onveilige wegen in Limburg?

Is het de mening van u en het CDA dat, in het wegvak Baexem, variant 3C die naast het feit dat hij duurder is en meer te slopen woningen kent dan variant 5E, nu buiten de geldende richtlijnen CROW om, en dus niet duurzaam veilig, ontworpen mag worden omdat de gevolgen van deze veilige uitwerking van variant 3C betekenen dat 3C meer landbouwgrond en natuur in beslag gaat nemen dan de, (voorlopig) vooral om die criteria, afgewezen variant 5E?

Ik mag hopen voor de gebruikers van het provinciale wegennet in Limburg dat u en de rest van PS niet letterlijk over lijken willen gaan om maar niet te hoeven erkennen dat het besluit om enkel 3C uit te werken in de 2^e fase van de MER wellicht voorbarig is geweest.

Het is nog steeds mogelijk om zonder tijdsverlies en ongetwijfeld minimale kosten variant 5E als nog te betrekken in de 2^e fase van de MER zodat beide varianten in een optimaal veilige versie ook, volledig open en transparant, goed met elkaar vergeleken kunnen worden.

Het definitieve ontwerp voor de 2x1 variant van 3C is immers nog niet voltooid terwijl 5E al op 7 februari 20014 volledig conform de meest recente richtlijnen CROW en duurzaam veilig was ontworpen en dus al klaar is voor de 2^e fase MER.

Dat zou blijk geven van visie en voortschrijdend inzicht, uw voorstel om terug te keren naar de oorspronkelijke variant 3C en het onmogelijk maken van een duurzaam veilig ontwerp, geeft dat in de ogen van de inwoners van Baexem niet.

De actiegroep N280 ziet uw antwoorden op de in deze mail gestelde vragen graag tegemoet.

Ik heb de leden van de provinciale commissie RIF een kopie van deze mail gestuurd zodat zij ook volledig geïnformeerd blijven over het dossier N280.

Met Vriendelijke groet,
Namens actiegroep N280

Marcel Hagens
+31641518269

Van: Rli en CRa <info=rli.nl@mail149.atl101.mcdlv.net> namens Rli en CRa <info@rli.nl>
Verzonden: donderdag 4 december 2014 8:00
Aan: _staten
Onderwerp: Reminder presentatie adviezen 'Vrijkomend rijksvastgoed' (Rli) en 'Rijksvastgoed in

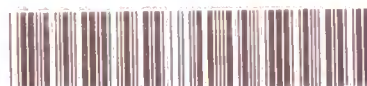
Provincie Limburg PS
beweging' (CRa)

Cnr

Werk - 4 DEC. 2014

Gront

D



2014/69784

5-12-2014

GRIF

20-2-2015



Uitnodiging presentatie adviezen 'Vrijkomend rijksvastgoed' (Rli) en 'Rijksvastgoed in beweging' (CRa)

Maandag 15 december 2014, 14:00-15:30 uur, Den Haag



Graag nodigen de Raad voor de leefomgeving en infrastructuur en het College van Rijksadviseurs u uit voor de presentatie van de adviezen 'Vrijkomend rijksvastgoed' (Rli) en 'Rijksvastgoed in beweging' (CRa) op maandag 15 december 2014 van 14:00 tot 15:30 uur in het voormalig gebouw van Europol, Raamweg 47 te Den Haag. Minister Blok voor Wonen en Rijksdienst neemt de beide adviezen in

ontvangst.

Aanleiding

Op dit moment vormt leegstaand vastgoed een grote bedreiging voor de kwaliteit van de leefomgeving. Dit probleem zal de komende periode nog in omvang toenemen aangezien het Rijk als een van de grootste vastgoedpartijen aan het begin staat van een omvangrijke afstootoperatie. De komende jaren zal het Rijk het gebruik van ruim 3,5 miljoen m² bruto vloeroppervlak aan gebouwd vastgoed beëindigen. Wat gaat dit betekenen voor de betrokken overheden en vastgoedpartijen? Hoe kunnen negatieve effecten van de afstoot van Rijksvastgoed worden beperkt?

Aanbieding adviezen

Tijdens de bijeenkomst licht Jan Jaap de Graeff het Rli-advies toe en Eric Luiten het CRa-advies. De voorzitter van de Rli, Henry Meijdam, en Eric Luiten namens het CRa bieden de adviezen vervolgens aan minister Blok van Wonen en Rijksdienst aan. Na de reactie van minister Blok geven Marnix Norder (voormalig wethouder van de gemeente Den Haag) en Martin Cnossen (Stichting DBF) hun zienswijze op de adviezen. Daarna is er ruimte voor debat onder leiding van dagvoorzitter Ruben Maes. Tot besluit zal de dagvoorzitter reflecteren op de gevoerde discussie.

Programma

- 13.30 Inloop, ontvangst met koffie en thee
- 14.00 Opening, dagvoorzitter Ruben Maes
- 14.05 Presentatie advies 'Vrijkomend vastgoed' – Jan Jaap de Graeff (Rli)
- 14.15 Presentatie advies 'Rijksvastgoed in beweging' – Eric Luiten (CRa)
- 14.25 Aanbieding adviezen aan minister Blok door Henry Meijdam (voorzitter Rli) en Eric Luiten (CRa)
- 14.25 Reactie van de minister
- 14.40 Referaat 1 Marnix Norder
- 14.50 Referaat 2 Martin Cnossen
- 15.00 Discussie met sprekers en deelnemers

Na de presentatie ontvangt u een exemplaar van de beide adviezen.

Wij vragen u om **voor 11 december 2014** via bovenstaande antwoordknoppen aan te geven of u bij de bijeenkomst aanwezig kunt zijn. Vanwege de beperkte zaalcapaciteit worden aanmeldingen behandeld op volgorde van binnenkomst.

Voor meer informatie over de bijeenkomst kunt u contact opnemen met Tim Zwanikken (tim.zwanikken@rli.nl; 06 52874404) of met Rienke Groot (rienke.groot@rgd.minbzk.nl; 06 25539673).

Wij hopen u op 15 december te verwelkomen.



Mr. H.M. Meijdam
Voorzitter Rli

Dr. R. Hillebrand
Algemeen secretaris Rli



Prof. Ir. E. Luiten
Rijksadviseur Landschap en Water, **CRA**

Meer informatie over het Rli-advies '[Vrijkomend rijksvastgoed](#)'

Meer informatie over het CRA-advies '[Rijksvastgoed in beweging](#)'

[Route](#), deze locatie is vanaf centraal station Den Haag bereikbaar met bus 69

This email was sent to staten@prvlimburg.nl

[why did I get this?](#) [unsubscribe from this list](#) [update subscription preferences](#)

Raad voor leefomgeving en infrastructuur · Oranjevuitensingel 6, The Hague, The Netherlands · The Hague, ZH 2511 VE · Netherlands

Van: Mathieu Wagemans <m.wagemans@leudal.nl>
Verzonden: donderdag 4 december 2014 11:59
Aan: _staten; Broeck van der, Patrick, gedeputeerde
Onderwerp: FW: Opvatting Ronduit Open mbt N280
Bijlagen: brief aan College inzake N280.docx



2014/69782

5-12-2014

GRIF

20-2-2015

Geachte dames en heren Statenleden, Geachte heer van der Broeck,

Gaarne uw aandacht voor bijgaande brief die wij heden stuurden naar het College van Leudal inzake de opstelling mbt de N280.

Met vriendelijke groet,

namens Fractie Ronduit Open,
Thieu Wagemans, raadslid

Van: Mathieu Wagemans
Verzonden: donderdag 4 december 2014 11:50
Aan: College; Wim Cornelissen
Onderwerp: Opvatting Ronduit Open mbt N280

Provincie Limburg	PS
DOCnr.	
Ingek.	4 DEC. 2014
CASnr.	
ID.	

Geacht College,

Nadrukkelijk vragen we uw aandacht voor de bijgaande brief die wij eveneens cc sturen naar provinciale Staten en de verantwoordelijk Gedeputeerde van der Broeck.

Wij betreuren het dat we deze stap moeten nemen maar voelen ons daartoe genoodzaakt vanwege de opstelling van portefeuillehouder Vogels in de Commissievergadering Fysiek van 2 oktober jl.

Namens Fractie Ronduit Open
Thieu Wagemans, Raadslid

Ronduit Open

Aan: College van Leudal

Cc:

Provinciale Staten

Gedeputeerde van der Broeck

Betreft: opstelling College m.b.t. de N280

Leudal, 4 december 2014

Geacht College,

Wij hebben er behoefte aan onze standpunten met betrekking tot de opstelling van het College inzake het N280 traject langs deze weg onder uw aandacht te brengen. Aanleiding daarvoor is dat de bespreking in de Commissie Fysiek van 2 december jl. en de daarbij overlegde documenten op meerdere punten bij ons niet, althans zeker niet overtuigend, het beeld heeft opgeroepen dat door het College, c.q. de portefeuillehouder wethouder Vogels, wordt gehandeld overeenkomstig het Raadsbesluit van september jl. Herhaaldelijk door ons gestelde vragen met betrekking tot de opstelling door het College c.q. de portefeuillehouder werden in de commissievergadering niet beantwoord of er werden ontwijkende reacties gegeven. In september jl. besloot de Raad tot een constructieve opstelling met betrekking tot de verdere uitwerking van de door de provincie gekozen 3C-variant. De Raad achtte de wijze waarop door het College, c.q. portefeuillehouder Vogels in dit dossier werd gehandeld ongewenst. Deze handelwijze leidde tot een zeer negatieve beeldvorming en mogelijk aanzienlijk financieel nadeel voor Leudal. Om die reden werd opgeroepen het in februari jl. door de Provinciale Staten genomen besluit te respecteren en de inspanningen erop te richten om de belangen van Leudal bij de verdere uitwerking van de gekozen variant 3C te dienen.

Vanwege de gang van zaken in de recente commissievergadering wensen wij onze opvattingen als volgt naar voren te brengen.

1. Wij wensen in geen geval dat het College doorgaat met het direct of indirect plegen van enige vorm van obstructie met betrekking tot de variant 3C, aangezien die opstelling enkel nadeel heeft gebracht voor Leudal, zowel wat de relatie met de Provincie betreft als met betrekking tot het imago van onze gemeente.
2. Dat laat onverlet dat de verdere uitwerking van variant 3C kritisch moet worden gevolgd waarbij de belangen van onze gemeente insteek dienen te zijn.
3. Dat betekent concreet dat onder meer wordt gestreefd naar ondertunneling bij de kruising met de Napoleonsweg, ondertunneling ter hoogte van de Hubert Cuyperslaan in Baexem, een verkeersveilige constructie ter hoogte van de Bosstraat en een fiets- en voetgangerstunnel in Kelpen-Oler. Wij verwijzen verder naar punten die tijdens de Commissievergadering zijn ingebracht zoals de mogelijkheid van een kavelruilproject ten behoeve van agrariërs.
4. Met betrekking tot de Nieuwe Richtlijnen inzake verkeersveiligheid voor provinciale wegen wensen wij dat binnen de grenzen van het mogelijke deze richtlijnen in de verdere uitwerking worden

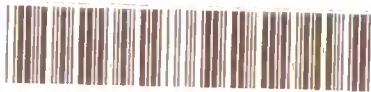
toegepast. Voor zover de verkeersveiligheid niet in het geding is vinden wij dat moet worden gestreefd naar een beperking van het grondareaal ten gunste van landbouw en natuur.

5. Met betrekking tot de financiën zijn wij van mening dat uitgangspunt en inzet moet zijn dat de kosten voor aanleg en de gevolgen van de aanleg vanwege het provinciale karakter van de weg voor rekening moeten komen van de Provincie en dat aanvullende gemeentelijke wensen voor rekening komen van Leudal.

Wij zullen de voortgang en in het bijzonder de opstelling en handelwijze van het College aan de hand van bovenstaande punten volgen en beoordelen en waar nodig reageren.

Fractie Ronduit Open

Thieu Wagemans, Raadslid Ronduit Open



2014/70016

5-12-2014

GRIF

23-2-2015

Provincie Limburg PS

Van:

_staten

Onderwerp:

Het volledig gewijzigde ontwerp N280

Ingek. - 5 DEC. 2014

CA-ent

ID.

Van: Peter Berghs [mailto:peter@berghs.nl]

Verzonden: maandag 1 december 2014 23:20

Aan: Statenlid, Akker van den, JP; Statenlid, Beer de, MEE; Statenlid, Beuken-Roeven van den, ALH; Statenlid, Bilsen van, LGP; Statenlid, Bosch, JGG; Statenlid, Bosch, MT; Statenlid, Bosman, CGL; Braam, Janneke; Statenlid, Brugman-Rustenburg, C; Statenlid, Bus, EHJ; Statenlid, Dierks, WAE; leeny@tomaatnet.nl; Statenlid, Fijnje, DA; Statenlid, Frische, GHC; Statenlid, Habets, JJM; Statenlid, Heijmans, AJL; Statenlid, Heemels, MJT; Statenlid, Heijmans, AJL; m.vhelvert@tweedekamer.nl; Statenlid, Hermans, LJ; Statenlid, Janssen, PG; Statenlid, Janssen, Rob; Statenlid, Kirkels, AWP; lehkockelkoren@kpnmail.nl; Statenlid, Krebber, TFWA; Statenlid, Kuntzelaers, JJM; Statenlid, Leers-Poelmans, GHG; Statenlid, Leppers, ACA; Statenlid, Linden van der, JHC; info@hubertmackus.nl; Statenlid, Medendorp, W; Statenlid, Meerts, CMJEP; cees.links@gmail.com; Statenlid, Pennings, RJP; Statenlid, Prevoo, DMMT; Statenlid, Rijnsbergen van, M; Statenlid, Soest van, KJP; Statenlid, Steen van der, P; Statenlid, Sturtz, FFPJG; Statenlid, Titulaer, MJJ; Statenlid, Uringa, HMEL; Statenlid, Velden van der, JLS; Statenlid, Verhoijssen, MLM; Statenlid, Voncken, MMW; hvwageningen@yahoo.com; hvwageningen@yahoo.com; Statenlid, Wernink, Renée; Statenlid, Wijnands, LJH; Statenlid, Winteraeken, HJ; Statenlid, Zijp, MF

Onderwerp: Het volledig gewijzigde ontwerp N280

Geachte leden van de provinciale staten van Limburg,

Ik wil u graag op de hoogte stellen met een feit van belang rond de N280.

Uw besluit in februari 2014 over de N280 traject Baexem heb ik gerespecteerd.

Weliswaar teleurgesteld, maar ook met het besef dat het een democratische grondslag had.

Al snel bleek dat de variant waar u voor koos niet haalbaar was in de gepresenteerde vorm.

Daar was in het voortraject vele malen voor gewaarschuwd maar de verantwoordelijken schoven dat terzijde.

Bij de laatste presentaties blijkt dat onze vrees geheel bewaarheid wordt.

Variant 3C (als hij die naam nog mag hebben) dijt uit tot een gedrocht waarbij de bewoners, natuur en landbouw veel en veel meer geschaadt worden dan bij het oorspronkelijke ontwerp.

Ik ben geen deskundige op het gebied van weg- en waterbouw, maar normaal verstand is genoeg om te zien dat dit niet klopt.

Mijn gevoel wordt gesteund door diverse onafhankelijke rapporten die namens de gemeente Leudal zijn uitgevoerd.

Het gemeentebestuur heeft getracht om over deze kwestie in gesprek te blijven maar ze werden door het provinciebestuur (jawel) teruggefloten

met als dreigement dat de houding van de gemeente de herinrichting van de dorpskern (die door de N280 ook op de schop gaat) in de weg zou kunnen staan.

Overigens, voorafgaand aan uw besluit hebben wij in begeleidingsgroepen en op informatiebijeenkomsten heel vaak gewaarschuwd voor wat er nu gebeurt.

Toch hield de projectgroep stug vast aan het sympathiek uitziende, maar onhaalbare 3C ontwerp.

Het is erg zuur om te constateren dat uw besluit is genomen aan de hand van dat ontwerp.

De vergelijking tussen variant 5E en 3C was er een van appels met peren.

En met die peren zitten we nu, gebakken en wel.

Als volksvertegenwoordiger heeft u mijns inziens ook de plicht om toe te zien op een correcte uitvoering van uw besluiten.

Ik vraag u dan ook beleefd doch dringend om nog eens objectief te bezien op welke gronden uw besluit van februari 2014 genomen werd,
en of de huidige ontwikkelingen nog wel passen binnen de scope van dat besluit.

Hoogachtend,

P.Berghs
Dorpstraat 38
Baexem

ps: Weet u wat er gebeurt als ik een garage bouw die 3 maal zo breed is als in de vergunning staat



Dit e-mailbericht is gecontroleerd op virussen met Avast antivirussoftware.

www.avast.com

AFSCHRIFT

provincie limburg



2014/70584

9-12-2014

GRIF

23-2-2015

De heer Salobir
Marktstraat 66
6461 CZ KERKRADE

Provincie Limburg	PS
DOCnr.	
Ingek.	- 5 DEC. 2014
CASnr.	
ID.	

Cluster RMT
Faxnummer +31 43 361 80 99
Ons kenmerk 2014/67458
Bijlage(n)

Behandeld S.M.P. Schlicher
Doorkiesnummer +31 6 11 90 88 03
Uw kenmerk
Maastricht 2 december 2014
VERZONDEN - 5 DEC. 2014

Onderwerp

Uw brief inzake bestemmingsplan Kerkrade Oost III

Geachte heer Salobir,

Op 31 oktober 2014 heeft u zich met een aantal schriftelijke vragen inzake het bestemmingsplan Kerkrade Oost III tot Provinciale Staten en Gedeputeerde Staten gewend. In deze brief geven wij informatie over onze rol bij gemeentelijke bestemmingsplannen en geven wij concreet antwoord op uw vragen.

Het bestemmingsplan Kerkrade Oost III is in het kader van het vooroverleg door de gemeente aan ons voorgelegd. Voorts heeft de gemeente ons in kennis gesteld van de terinzagelegging van het ontwerp-bestemmingsplan. In dat kader is het plan getoetst aan de provinciale belangen zoals opgenomen in de Interim-Belangenstaat 2012-2013 en aan de Verordening Wonen Zuid-Limburg. Aangezien door het plan geen provinciale belangen worden geraakt, hebben wij de gemeente bericht dat het plan ons geen aanleiding geeft tot het indienen van zienswijzen.

Ook de beoordeling van het gewijzigd vastgestelde plan geeft geen aanleiding tot verdere procedures. De wijzigingen raken geen provinciale belangen en om die reden is er voor ons geen aanleiding om een reactieve aanwijzing te geven of beroep in te stellen.

Indien u zich niet kunt verenigen met het gewijzigd vastgestelde bestemmingsplan kunt u daartegen beroep instellen bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State.

Onderstaand treft u de antwoorden aan op de door u gestelde vragen.

2014/67455

Bezoekadres:
Limburglaan 10
NL-6229 GA Maastricht

Postbus 5700
NL-6202 MA Maastricht
postbus@prvlimburg.nl

Tel + 31 43 389 99 99
Fax + 31 43 361 80 99
www.limburg.nl

IBAN -nummer:
NL08RABO0132575728
BIC-code: RABONL2U

Bereikbaar via:
Lijn 1 (richting De Heeg)



Vraag 1.

Als een nog steeds niet geheel gerealiseerd 'hard plan' (in casu Centro Meta) wordt herzien c.q. opgaat in een nieuw plan en het huidige plan heeft zoals uit onderzoek van Parkstad blijkt de slechtst mogelijke score op ligging en PMC, ziet u dit dan als een 'goede ruimtelijke ordening' van de gemeente Kerkrade om dit plan mee over te nemen?

Antwoord:

Het antwoord op de vraag "wat is een goede ruimtelijke ordening?" is altijd genuanceerd. Bij de afweging van alle belangen die leidt tot de conclusie dat een plan of een voorgenomen ontwikkeling "de juiste activiteit in de juiste omvang en in de juiste context en de juiste vorm op de juiste plaats" is moeten gemeenten keuzes maken. Ook in de huidige situatie, waarin gemeenten en Provincie gezamenlijk werken aan een beleidskoers rond allerlei maatschappelijke opgaven (waaronder die van de demografische ontwikkeling), zal een gemeente bij concrete plannen "alles overziend" haar keuze moeten maken. Het gegeven dat de gemeente op basis van haar weging van belangen tot de conclusie komt dat hier sprake is van een goede ruimtelijke ordening, kan naast de opvatting van andere partijen staan, die tot een andere weging van belangen kunnen komen.

Vraag 2.

Ziet de Provincie conform haar verordening PB 57-2013 met het opstellen door de gemeente Kerkrade van een nieuw bestemmingsplan, Centro Meta niet gewoon als een nieuw plan en de daar aan gekoppelde voorwaarden?

Antwoord:

Het plan is getoetst aan de provinciale belangen, en daarmee ook aan de Verordening Wonen Zuid-Limburg. Het plan is hiermee niet in strijd. De in het plan Centro Meta opgenomen hoeveelheid woningbouwtitels is 'bestaande planvoorraad' (omdat dit aantal ook in het hieraan voorafgaande vigerende bestemmingsplan Hoofdstraat-Mücherveldstraat was opgenomen). Daarmee behoort dit tot de bestaande planvoorraad in de zin van de Verordening (woningen die zijn opgenomen in de op het moment van de inwerkingtreding van deze Verordening vastgestelde bestemmingsplannen en die nog niet zijn gerealiseerd) en zien wij dit dus niet als een nieuw plan. Daarmee hoeft dit plan ook niet te voldoen aan de beleidsregel 'Kwaliteitscriteria nieuwe woningen Zuid-Limburg'.

Vraag 3.

Deelt u de visie van de gemeente dat Centro Meta prioriteit verdient en alsnog in het nieuwe bestemmingsplan Kerkrade Oost III is overgenomen?

Antwoord:

Als we kijken naar de overleggen die we in het verlengde van POL2014 met de gemeenten nu voeren, dan heeft de gemeente met het opnemen van de wijzigingsbevoegdheid toch een duidelijk teken gezet naar de toekomst toe. De wijzigingsbevoegdheid zoals deze door de gemeente is opgenomen, maakt het namelijk voor de gemeente mogelijk om binnen redelijke termijn de bestemming te wijzigen.



Vraag 4.

Indien de Provincie haar goedkeuring verleent aan het plan, vindt u dan dat de nog te realiseren woningen alsnog gecompenseerd moeten worden door sloopwoningen elders in Kerkrade Oost.

Antwoord:

De Provincie verleent geen goedkeuring meer aan gemeentelijke bestemmingsplannen. Het compenseren van nieuwbouw elders in de wijk/gemeente (onafhankelijk van welk plan dan ook) is met name voor de gemeente Kerkrade een algemene kwantitatieve opgave. Ook hier gaan we weer terug naar ons antwoord op uw eerste vraag: invulling geven aan de zogenaamde transitie van de woningmarkt (op basis van de demografische ontwikkeling zorgen voor de juiste hoeveelheid woningen met de juiste kwaliteit op de juiste plaats) vraagt keuzes, waarbij telkens een veelheid aan belangen moet worden gediend.

Vraag 5.

Bent u het met mij eens dat de genoemde voorwaarden in de wijzigingsbevoegdheid art. 16.7 niet specifiek genoeg zijn en onvoldoende rechtszekerheid bieden aan belanghebbenden?

Antwoord:

Nee, de opgenomen juridische regeling is naar onze mening voldoende concreet.

Vraag 6.

De gemeente Kerkrade neemt nu het 'harde plan' Centro Meta mee over. Bent u het met mij eens dat de gemeente dan al een belangenafweging heeft gemaakt?

Antwoord:

De gemeente heeft de afweging gemaakt om het plan vooralsnog over te nemen, maar heeft door het opnemen van de wijzigingsbevoegdheid ook een teken gezet naar de toekomst toe. Bij de daadwerkelijke toepassing van de wijzigingsbevoegdheid zal wederom een belangenafweging moeten plaatsvinden.

Gedeputeerde Staten van Limburg

secretaris



2014/70683

9-12-2014

GRIF

25-2-2015

Ministerie van Binnenlandse Zaken en
Koninkrijksrelaties

> Retouradres postbus 20011 2500 EA Den Haag

Provincie Limburg (LB)
Postbus 5700
6202 MA MAASTRICHT**Aan alle provinciale staten**
Aan alle gedeputeerde staten

Provincie Limburg	PS
DOCnr.	
Ingek.	- 9 DEC. 2014
CASnr.	
ID.	

Datum 5 december 2014
Betreft wijziging Wet gemeenschappelijke regelingen**Directoraat-Generaal
Bestuur en
Koninkrijksrelaties**
Bestuur, Democratie en
FinanciënTurfmarkt 147
Den Haag
postbus 20011
2500 EA Den Haag
www.facebook.com/minbzk
www.twitter.com/minbzk**Kenmerk**
2014-0000621808**Uw kenmerk**

Geachte provinciale en gedeputeerde staten,

Op 12 augustus 2014 is het voorstel tot 'wijziging van de Wet gemeenschappelijke regelingen en een aantal andere wetten in verband met de dualisering van het gemeente- en provinciebestuur en de invoering van een bedrijfsvoeringsorganisatie met rechtspersoonlijkheid, alsmede regeling van diverse andere onderwerpen' gepubliceerd. Deze wetswijziging is tot stand gekomen in nauw overleg met IPO, VNG en UvW.

Deze wetswijziging heeft gevolgen voor u, zowel als het gaat om het treffen van nieuwe gemeenschappelijke regelingen als mogelijk ook voor bestaande gemeenschappelijke regelingen. In deze brief informeer ik u over de betekenis die deze wetswijziging voor u kan hebben. Daarbij merk ik op dat deze wetswijziging in het bijzonder voor de provinciale staten om twee redenen van betekenis is. In de eerste plaats zijn bepaalde wijzigingen van betekenis voor de staten als deelnemers aan gemeenschappelijke regelingen. Daarnaast wordt met deze wetswijziging beoogd de invloed van de staten op samenwerkingsverbanden te versterken, los van de vraag of de staten ook deelnemer zijn aan het samenwerkingsverband.

Introductie bedrijfsvoeringsorganisatie

De bedrijfsvoeringsorganisatie (hierna ook: BVO) is een nieuwe samenwerkingsvorm die zich kenmerkt door een eenvoudige bestuurlijke structuur en het hebben van rechtspersoonlijkheid. De BVO onderscheidt zich van het openbaar lichaam door het hebben van een enkelvoudig, ongeleed bestuur en van het gemeenschappelijk orgaan door het hebben van rechtspersoonlijkheid. Met de introductie van de BVO wordt invulling gegeven aan de reeds geruime tijd bestaande behoefte in de praktijk aan een samenwerkingsvorm die rechtspersoonlijkheid heeft, maar slechts één bestuursorgaan.

Een BVO kan alleen worden ingesteld bij gemeenschappelijke regelingen waaraan uitsluitend gedeputeerde staten deelnemen. Door de enkelvoudige bestuurlijke structuur vindt bij een BVO geen interne verantwoording plaats; de BVO kent

immers geen dagelijks bestuur en algemeen bestuur of de mogelijkheid bestuurscommissies in te stellen. Beleidsrijke taken kunnen daarom niet overgedragen worden aan een BVO. De BVO is bedoeld voor samenwerking op het terrein van bedrijfsvoering (taken op het gebied van PIOFACH: Personeel, Inkoop, Organisatie, Financiën, Automatisering, Communicatie en Huisvesting) en voor uitvoerende taken met een geringe beleidsmatige component. Ook voor de instelling van een BVO is instemming van de staten van de deelnemende provincies vereist. Bij deze instemming kan gelet worden op de mate van beleidsrijkheid van de over te dragen taken aan de BVO. Voor de instelling van een BVO geldt ook de verplichting dat in de regeling waarmee een BVO wordt ingesteld, regels zijn opgenomen over de wijze waarop op hun verzoek, informatie aan de staten wordt verstrekt.

Datum
5 december 2014
Kenmerk
2014-0000621808

Wijzigingen in planning- en controlcyclus en versterking positie van provinciale staten

In de planning- en controlcyclus van gemeenschappelijke regelingen wordt een aantal wijzigingen doorgevoerd die erop gericht zijn de invloed van de provinciale staten op het samenwerkingsverband te versterken. Het gaat om de volgende wijzigingen:

- het dagelijks bestuur van het openbaar lichaam, het bestuur van het gemeenschappelijk orgaan en het bestuur van de BVO dienen de algemene en financiële kaders voor het volgende begrotingsjaar uiterlijk voor 15 april aan te bieden aan de staten van de deelnemende provincies, zodat deze informatie beschikbaar is tijdens de behandeling van de voorjaarsnota;
- de jaarrekening, met verslag van de accountant, moet eveneens uiterlijk voor 15 april worden aangeboden aan de staten;
- de termijn waarbinnen de staten een zienswijze kunnen indienen op de ontwerpbegroting van een samenwerkingsverband wordt met twee weken verlengd naar acht weken. De vastgestelde begroting van het samenwerkingsverband moet daarom uiterlijk op 1 augustus toegezonden worden aan de minister (is nu nog 15 juli); en
- lokale rekenkamers en rekenkamercommissies krijgen meer mogelijkheden om onderzoek te doen naar samenwerkingsverbanden die krachtens de Wgr zijn ingesteld. Rekenkamercommissies krijgen dezelfde onderzoeksbevoegdheden die rekenkamers reeds hebben. Daarnaast geldt dat het criterium om een onderzoek in te stellen naar private samenwerkingsverbanden (belang van 50% of meer) wordt uitgebreid. Straks geldt dat een rekenkamer(commissie) onderzoeksbevoegdheid heeft zodra het belang van alle deelnemende provincies de grens van 50% overschrijdt.

Veranderingen in bestaande gemeenschappelijke regelingen

Drie onderdelen van de wetwijziging kunnen vragen om aanpassing van een bestaande gemeenschappelijke regeling waaraan uw provincie deelneemt. Na inwerkingtreding van dit deel van de wijziging heeft u één jaar de tijd om – waar nodig – bestaande gemeenschappelijke regelingen aan te passen. Het betreft de volgende punten:

- het bestuur van een openbaar lichaam of het gemeenschappelijk orgaan kan niet langer zelf besluiten tot uitbreiding van overgedragen bevoegdheden, voor zover de gemeenschappelijke regeling die mogelijkheid nu biedt;
- de constructie waarbij het aantal leden van het dagelijks bestuur identiek is aan, dan wel een meerderheid vormt van, het aantal leden van het algemeen bestuur van het openbaar lichaam, is niet langer toegestaan, tenzij het een openbaar lichaam tussen commissarissen van de koning van zes provincies of minder betreft; en
- bij een openbaar lichaam, dat uitsluitend is ingesteld door provinciale staten, is het niet langer toegestaan dat leden van gedeputeerde staten zitting nemen in het algemeen bestuur.

Datum

5 december 2014

Kenmerk

2014-0000621808

Overige wijzigingen

Met deze wijziging van de Wet gemeenschappelijke regelingen worden nog enige andere aanpassingen van uiteenlopende aard doorgevoerd bijvoorbeeld met betrekking tot de publicatie van gemeenschappelijke regelingen en van besluiten van gemeenschappelijke regelingen. Voor meer informatie daarover verwijs ik u graag naar www.rijksoverheid.nl.

Inwerkingtreding

De wijziging van de Wgr gaat op 1 januari 2015 in. Dit betekent dat u, indien nodig, tot 1 januari 2016 de tijd hebt om uw bestaande regelingen aan te passen.

Hoogachtend,

De minister van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties,



dr. R. H.A. Plasterk



2014/71379

10-12-2014

GRIF

26-2-2015

provincie limburg



Provinciale Staten

Provincie Limburg	PS
DOCnr.	
Ingek.	10 DEC. 2014
CASnr.	
ID.	

Cluster ONT
Faxnummer
Ons kenmerk 2014/69409
Bijlage(n) 5

Behandeld L. van Damme
Doorkiesnummer +31 43 389 76 00
Uw kenmerk
Maastricht 9 december 2014

VERZONDEN 10 DEC. 2014

Onderwerp
Voortgang rond Motie 512

Geachte Staten,

Bijgaand vindt u een informerende notitie met bijlages waarin wij ingaan op de voortgang rond Motie 512.

Gedeputeerde Staten van Limburg

voorzitter

secretaris



Informierend stuk

1. **Onderwerp:**
Voortgang rond Motie 512
2. **Inleiding/aanleiding incl. beoogd resultaat**
Motie 512 is onder de aandacht gebracht van het Rijk. Bijgaand de beantwoording door Staatssecretaris Mansveld, aangevuld met ondernomen en te ondernemen acties door Gedeputeerde Staten.
3. **Bevoegdheid**
-
4. **Risico's**
-
5. **Periodieke informatie/sturingsinformatie**
 - ☐ **Via Jaarstukken en Begroting**
 - ☐ Paragraaf Projecten
 - ☐ Paragraaf Financieringen
 - ☐ Paragraaf Verbonden Partijen
 - ☐ Paragraaf Bedrijfsvoering
 - ☐ Programmaverantwoording
 - ☐ **Voortgangsrapportages Regeling Grote Projecten**
6. **Relatie met Programmabegroting – financiële aspecten**
Programmalijn 2.1 en 2.4.
7. **Meegezonden bijlagen :**
Motie 512 (Gewijzigd), Brief van Staatssecretaris Mansveld, Uitkomsten BO MIRT, afsprakenlijst BO MIRT en Voortgang rond Motie 512 (Gewijzigd).

Uitgedeeld bij agendapunt 7.2.1 in de vergadering van
Provinciale Staten van 25 april 2014

Motie 512 gewijzigd



**Limburgs
Parlement**

Motie inzake aansporing Rijk vanwege OV-concessieverlening Limburg

Provinciale Staten van Limburg, bijeen op vrijdag 25 april 2014,

Overwegende dat:

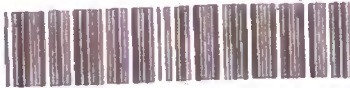
- Decentralisatie van het OV in Limburg heeft bewezen dat voor minder belastinggeld meer en beter openbaar vervoer is gerealiseerd;
- Limburg dit succesmodel wil doorvoeren en uitbouwen in de nieuwe OV-concessie waarvan nu het Plan van Eisen wordt vastgesteld;
- De NS tot op heden in Limburg veel minder waar voor zijn geld levert op de huidige lijnen die door haar bediend worden dan Veolia dat doet op de provinciaal aanbestede lijnen;
- Het provinciale OV nu op onderdelen bijna bezwijkt onder zijn eigen succes getuige de capaciteitsproblemen op de Maaslijn richting Nijmegen;
- De NS en het Rijk de afgelopen decennia amper hebben geïnvesteerd in verbetering van het grensoverschrijdend spoornet in Limburg;
- Het handelsbelang, export en import van goederen, kennis en diensten van groot belang is voor de grensprovincies en daarmee ook voor Nederland;
- Het om bovengenoemde redenen onbestaanbaar is dat er geen goede treinverbindingen zijn tussen Nederland en de direct over de grens liggende HSL-stations die bovendien qua investering slechts een fractie kosten vergeleken met het helaas mislukte HSL-Fyra project;
- Provinciale Staten van Limburg reeds aanzienlijke financiële middelen voor co-financiering van de noodzakelijke spoorprojecten beschikbaar hebben gesteld;
- Het ontbreken van adequate bepalingen in de huidige HRN-concessie voor de grenstrajecten tot curieuze situaties leidt, zoals bij station Eijsden dat onder het HRN valt maar waar geen verplichting ligt om een trein te laten rijden;

Verzoeken het kabinet en de Tweede Kamer:

- Zo spoedig mogelijk te besluiten om de Maaslijn te elektrificeren en op deeltrajecten te verdubbelen teneinde de vereiste capaciteit te creëren;
- Zo spoedig mogelijk een besluit te nemen tot verdubbeling van het spoor tussen Heerlen en ten minste Landgraaf;
- Zo spoedig mogelijk de bevoegdheid van het traject Maastricht Randwijck – Eijsden en Eijsden – grens van het Rijk over te dragen aan de Provincie opdat dit deel in de provinciale concessieverlening kan worden opgenomen;
- Zorg te dragen voor duidelijkheid over het al dan niet mogen meedingen van de NS op de Limburgse concessie, waarbij hoofdzaak is dat een op alle terreinen en regionale concessies gelijk speelveld gewaarborgd wordt;
- De mogelijkheid te bieden om tussen Weert en Roermond stoptreinen te laten rijden om stations in de gemeente Leudal te kunnen reactiveren met inachtneming van het gelijke speelveld.

En gaan over tot de orde van de dag.

GDA	WD	PvdA	50PLUS	GroenLinks	D66
Jeu Titulaer	Joost van den Akker	Lia Roefs	Ludo Wijnands	Carla Brugman	Van Wageningen



2014/52696

ONT

26-9-2014

15-12-2014



Ministerie van Infrastructuur en Milieu

Bylage 2

> Retouradres Postbus 20901 2500 EX Den Haag

Gedeputeerde Staten van Limburg
Postbus 5700
6202 MA Maastricht

Provincie Limburg	
Ingek.	26 SEP. 2014
DOCnr.	
Afd.	

Ministerie van
Infrastructuur en Milieu
Plesmanweg 1-6
Den Haag
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

Contactpersoon

T 070-456 0000
F 070-456 1111

Ons kenmerk
IENM/BSK-2014/165389

Uw kenmerk
2014/33518

Datum
Betreft

25 SEP. 2014

Motie Provinciale Staten openbaar vervoerdossiers
Limburg

Geachte dames en heren,

Dank voor uw brief van 1 juli 2014, waarmee u mij een aantal vragen stelt en een motie van Provinciale Staten onder mijn aandacht brengt. De motie en uw brief benoemen een aantal onderwerpen. Voordat ik op elk onderwerp reageer, hecht ik eraan in algemene zin te stellen dat ik de mening van en de samenwerking met de decentrale overheden van groot belang vind voor de kwaliteit van het regionale openbaar vervoer. Daarom is er regelmatig ambtelijk overleg, kennen we het Bestuurlijk Overleg MIRT en zijn we daarnaast, voortvloeiend uit de Lange Termijn Spooragenda, de landsdelige OV- en Spoortafels aan het opstarten. Al deze overleggen bieden u de mogelijkheid vragen en opmerkingen aan mijn departement voor te leggen. Het is mijn streven om onderwerpen, zoals in uw brief genoemd, zoveel mogelijk in deze overleggen te behandelen.

Elektrificatie Maaslijn

De motie vraagt om een spoedig besluit. In uw brief meldt u dat ik een rijksbijdrage heb toegezegd. Dat is juist. Ik neem aan dat dit punt hiermee is afgedaan.

Spoorverdubbeling Heerlen-Landgraaf

De motie vraagt ook hierover een spoedig besluit. De noodzaak van een spoorverdubbeling tussen Heerlen en ten minste Landgraaf is mij uit de tot op heden uitgevoerde onderzoeken niet gebleken. Dat geldt ook voor de vanaf december 2017 te bieden geëlektrificeerde sneltrein Maastricht-Heerlen-Aken. Indien noodzakelijk stel ik voor dit punt mede te bespreken aan de landsdelige OV- en Spoortafel.

Decentralisatie Maastricht Randwijck – Eijsden – grens

U vraagt mij mee te werken aan het creëren van de mogelijkheid dat station Eijsden wordt bediend door één van de regionale stoptreinen. Ik heb geen bezwaar tegen die bediening, zolang deze niet leidt tot vervoerkundige of financiële problemen voor de treindienst Maastricht – Luik.

Naar aanleiding van eerdere ambtelijke contacten over dit onderwerp heb ik deze wens van de provincie al voorgelegd aan NS. Ik heb begrepen dat NS niet onwelwillend staat tegenover uw verzoek. NS is bereid de door u beoogde treindienst te bespreken en te onderzoeken. Mijn advies is dan ook dat u met NS



in overleg treedt. Gelet op de constructieve houding die ik op dit punt bij NS ervaar, vertrouw ik erop dat dit overleg tot een goede uitkomst zal leiden. Ik verneem die graag.

Ministerie van
Infrastructuur en Milieu

Datum

Ons kenmerk
IENM/BSK-2014/165389

Meedingen NS en eerlijk speelveld

De motie vraagt om duidelijkheid over het al dan niet mogen meedingen van NS naar de Limburgse concessie. Op 4 juli 2014 heeft de directeur Openbaar Vervoer en Spoor hierover een brief gestuurd aan gedeputeerde Van der Broeck (kenmerk IENM/BSK-2014/122256). In deze brief wordt ingegaan op de visie van het Rijk, zoals weergegeven in de Lange Termijn Spooragenda, ten aanzien van de focus van NS, als vervoerder op het hoofdrailnet. Samengevat wordt in deze brief gesteld dat in het geval van uw nieuwe OV-concessie er sprake is van substantiële samenloop met het hoofdrailnet, zoals bij de stoptreindiensten Roermond-Maastricht Randwyck¹ en Sittard-Heerlen, en dat NS kan meedingen naar de nieuwe concessie voor deze nieuwe stoptreindiensten.

Als systeemverantwoordelijke en medewetgever zet ik mij in om de randvoorwaarden voor een eerlijk speelveld te scheppen, en zo een effectieve en transparante aanbesteding van het regionale spoor te begunstigen. Het is bij de aanbesteding van specifieke regionale spoordiensten de verantwoordelijkheid van de aanbestedende dienst om voor een eerlijk speelveld te zorgen.

Stoptreinen tussen Weert en Roermond

De motie vraagt de mogelijkheid te bieden om tussen Weert en Roermond een nieuwe stoptreindienst te laten rijden. Deze mogelijkheid bestaat al. Het kan op verschillende manieren.

Zoals bekend is Roermond – Weert onderdeel van het hoofdrailnet en heb ik NS daarvoor een concessie verleend. Die concessie biedt NS de ruimte om op dit traject stoptreinen te rijden. Mocht NS daartoe geen rendabele mogelijkheden zien, dan kunt u overwegen de gewenste treindienst bij NS in te kopen. NS heeft laten weten op uw verzoek een verkennend onderzoek te doen naar wat de mogelijke gevolgen zijn van een eventuele stoptreindienst Weert-Roermond (inclusief twee nieuwe stations) zowel voor de benodigde infrastructuur als voor de exploitatie. Als dit een positief beeld oplevert, eventueel inclusief benodigde bijdrage van uw provincie, dan is NS in beginsel bereid de treindienst uit te voeren.

Als u de stoptrein via uw concessie door de regionale vervoerder zou willen laten rijden, betekent dit nieuwe samenloop. De hoofdrailnetconcessie bepaalt dat hiervoor de instemming van NS nodig is. Overigens heeft de Tweede Kamer onlangs een motie verworpen (Kamerstuk 33750A, nr. 37) die vroeg het mogelijk te maken dat een nieuwe stoptrein voor het traject Weert-Roermond onderdeel wordt van de aanbesteding voor de regionale spoorconcessie.

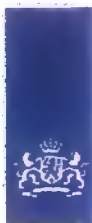
Gelet op dit alles adviseer ik u eerst te bezien of er op basis van het verkennend onderzoek van NS een oplossing mogelijk is.

Spoorverdubbeling Kaldenkirchen – Dülken

U vraagt mij naar de stand van zaken omtrent dit door de Duitse overheid uit te voeren project.

Zoals bekend is dit dossier tijdens de eerste bestuurlijke landsdelige OV- en Spoortafel Zuid op 7 juli 2014 opnieuw besproken. Alle Nederlandse partijen (NS, landsdeel Zuid en IenM) hebben dezelfde focus: een spoorverdubbeling tussen Kaldenkirchen en Dülken met als doel een direct snelle verbinding tussen

¹ Met uitzondering van Maastricht-Maastricht Randwyck.



Eindhoven en Düsseldorf mogelijk te maken. Deze spoorverdubbeling ondersteunt ook de groei van het spoorgoederenvervoer over deze route, wat ten goede komt aan de verdere ontwikkeling van railterminal Venlo.

In het recente landsdelige overleg hebben we afgesproken gezamenlijk een stappenplan op papier te zetten met mijlpalen (onderzoeksfase, beslisfase), de lopende bezoeken en acties en wanneer een mogelijke gezamenlijke delegatie wenselijk zou kunnen zijn. Tijdens het aanstaande landsdelig OV- en Spooroverleg op 17 september zullen partijen dit stappenplan bespreken. Daarnaast benut ik de overleggen met relevante Duitse partners om aandacht voor dit project te vragen.

Ministerie van
Infrastructuur en Milieu

Datum

Ons kenmerk
1ENM/BSK-2014/165389

Hoogachtend,

DE STAATSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU,

Wilma J. Marsveld

Ministerie van Infrastructuur en Milieu

> Retouradres Postbus 20901 2500 EX Den Haag

De voorzitter van de Tweede Kamer
der Staten-Generaal
Binnenhof 4
2513 AA DEN HAAG

**Ministerie van
Infrastructuur en Milieu**

Plesmanweg 1-6
2597 JG Den Haag
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

T 070-456 0000
F 070-456 1111

Ons kenmerk
IENM/BSK-2014/245836

Bijlage(n)
6

Datum 17 november 2014
Betreft Uitkomsten Bestuurlijke Overleggen MIRT 2014

Geachte voorzitter,

In het MIRT werken alle overheden samen aan de fysieke randvoorwaarden voor de ontwikkeling van Nederland: voor welvaart, veiligheid en leefomgeving. Infrastructuur maakt daarin altijd iets mogelijk: bereikbaarheid, waterveiligheid en een duurzame ruimtelijke en economische ontwikkeling. De werkwijze van het MIRT verandert mee met de tijd en met de samenleving. Anno 2014 klinkt vanuit de samenleving steeds meer de vraag om ruimte voor eigen kennis, ideeën en initiatief bij de inrichting van de leefomgeving. Keuzevrijheid en kwaliteit zijn daarbij de belangrijkste randvoorwaarden voor burgers en bedrijven bij het oplossen van mobiliteitsproblemen.

Deze ontwikkelingen kunnen zowel het proces als de uitkomsten van het MIRT versterken. Het kabinet juicht dit toe. Door overleg met semi-publieke, private en maatschappelijke partijen over gewenste maatschappelijke ontwikkelingen, ontstaat inzicht in gezamenlijke doelen en wat er nodig is om die doelen te bereiken. Vervolgens kunnen afspraken worden gemaakt over hoe publieke en private initiatieven en investeringsbeslissingen maximaal op elkaar aansluiten.

In deze brief informeren wij u, mede namens de Ministers voor Wonen en Rijksdienst en van Economische Zaken, over de voortgang van de vernieuwing van het MIRT en over de uitkomsten van de Bestuurlijke Overleggen MIRT (BO's MIRT). Daarnaast sturen wij u de voortgangsrapportages van het Groot Project RRAAM, Voortgang Tracéwetplichtige projecten en het Regiospecifiek Pakket Zuiderzeelijn (RSP). Tot slot melden wij u de voortgang van een aantal moties en toezeggingen.

1. Vernieuwing MIRT

Ministerie van
Infrastructuur en Milieu

Ons kenmerk
IENM/BSK-2014/245836

Het MIRT Projectenoverzicht 2015¹ laat zien dat er nu en in de toekomst vele projecten gerealiseerd worden die ons land concurrerend, bereikbaar, leefbaar en veilig maken en houden. Veel projecten zitten in de realisatiefase en zijn recent, of worden de komende jaren, opgeleverd.

Zo is het vernieuwde station Rotterdam Centraal begin dit jaar officieel geopend, worden twee ontbrekende schakels op de A4 opengesteld – dit jaar tussen Dinteloord en Bergen op Zoom en volgend jaar tussen Delft en Schiedam – is de omlegging van de Zuid-Willemsvaart rond 's-Hertogenbosch (het Maximakanaal) bijna gereed, wordt er gewerkt aan het aansluiten van de Tweede Maasvlakte op het spoor en worden veel Ruimte voor de Rivier-projecten opgeleverd. Ook in het MIRT-programma tot 2028 wordt grootschalig geïnvesteerd. Voor wegen noem ik als voorbeelden de Blankenburgverbinding, de Ring Utrecht en de Via15.

Zoals aangegeven in de brief van 17 juni jongstleden² heb ik belangrijke besluiten genomen over het realiseren van het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS) en meerdere doelen uit de Lange Termijn Spooragenda (LTSA). Denk aan het bepalen van een integrale oplossing voor het spoorwegknooppunt Amsterdam Centraal en een verdiepte ligging van het spoor in Vught.

In 2015 wordt een aantal belangrijke projecten opgeleverd, zoals de spoortunnel in Delft en het Station Den Haag Centraal (één van de Nationale Sleutelprojecten). Vanuit de provincie Overijssel is het verzoek gekomen om, gelet op de noodzaak om op korte termijn de treindiensten Zwolle-Enschede en Zwolle-Kampen aan te besteden, nu een besluit te nemen over een bijdrage van IenM aan de elektrificatie van het traject Zwolle-Wierden op de lijn Zwolle-Enschede. Met de provincie is overeen gekomen dat het Rijk een kwart van de totale investeringskosten bijdraagt. De bijdrage van IenM is € 20,6 mln.. Dit is inclusief de eerdere toezegging van € 6,5 mln. uit het Lenteakkoord en de bijdrage aan de beheer en onderhoudskosten tot en met 2028. Voor de structurele beheer- en onderhoudskosten vanaf 2029 moeten de afspraken nog worden gemaakt op basis van het uiterlijk begin 2015 vast te stellen beleidskader financiering beheer- en onderhoudskosten.

Op maritiem vlak wordt in 2015 het projectbesluit voor de nieuwe zeesluis te IJmuiden genomen en voor de nieuwe sluis bij Terneuzen wordt dit verwacht in 2016. Daarnaast worden de komende jaren projectbeslissingen verwacht rond capaciteitsuitbreiding van de sluisen op de achterlandverbindingen bij Eefde en bij de Beatrixsluis, alsmede rond overnachtingplaatsen langs de Waal en Merwede. Kortom: er wordt volop gewerkt aan het bereiken van de nationale doelen.

Tegelijkertijd zijn er meerdere ruimtelijke opgaven en trends in demografie, stedelijke ontwikkeling en technologische ontwikkelingen. Ook zien we onzekerheden rond de ontwikkeling van energie en het klimaat. Al die factoren maken vraagstukken complexer en vragen om nieuwe oplossingen en een nieuwe, meer integrale manier van werken. Deze nieuwe manier van werken geven we onder andere vorm in de vernieuwing van het MIRT (Brede blik; Maatwerk;

¹ Bijlage bij Kamerstuk 34 000A, nr. 4

² Kamerstuk 32 404, nr. 74

Samenwerken) waar u in juni van dit jaar over bent geïnformeerd³.

Ministerie van
Infrastructuur en Milieu

Ons kenmerk
IENM/BSK-2014/245836

Een goed voorbeeld van de nieuwe manier van samenwerken aan opgaven, is het MIRT-onderzoek 'Stimuleren stedelijk wonen Zuidelijke Randstad'. Centrale vraag is hoe partijen beter kunnen samenwerken bij het opstarten en sneller realiseren van de benodigde stedelijke ontwikkeling. Het onderzoek wordt uitgevoerd in samenwerking met marktpartijen, kennisinstellingen, woningcorporaties, woonconsumentenorganisaties en andere betrokken partijen. In het onderzoek staat de praktijk/casuïstiek centraal, het gaat om het gezamenlijk achterhalen van belemmeringen, benoemen van quick wins en praktijkcasussen waar gezamenlijk kansen gepakt kunnen worden die de ontwikkeling van de Zuidelijke Randstad ten goede komen. Ook het benoemen van mogelijke structurele veranderingen in bijvoorbeeld beleid en regelgeving maakt hier onderdeel van uit.

Deze vernieuwing wordt ook toegepast in een nieuwe aanpak van bereikbaarheidsopgaven. Willen we Nederland in de toekomst goed bereikbaar, leefbaar en veilig houden, dan is een andere manier van kijken, denken en doen nodig bij alle betrokkenen. Dit vergt een aanpak, waarbij nieuwe aanleg van infrastructuur hand in hand gaat met intelligente andere oplossingen op gebied van gedragsverandering, vraagbeïnvloeding en ruimtelijke inrichting.

Met 12 regio's zijn in 2014 bestuurlijke afspraken gemaakt over het vervolg van *Beter Benutten*. Het ministerie en de regio's investeren aanvullend samen circa 600 miljoen euro in de periode 2014 tot en met 2017. Met dit tweede Beter Benutten programma willen de publieke en private partijen 10 procent reistijdverbetering van deur tot deur in de spits in de drukste gebieden realiseren. In 2014 en 2015 starten daarnaast zes brede MIRT onderzoeken en twee MIRT verkenningen rond bereikbaarheidsopgaven op (middel)lange termijn in zes regio's en op twee verkeerscorridors. In deze onderzoeken wordt de nieuwe aanpak gelijktijdig uitgewerkt en toegepast.

2. Bestuurlijke Overleggen MIRT

Het doel van het MIRT is het prioriteren en vastleggen van (regionale) visies, opgaven en projecten (inclusief bijbehorende financiële afspraken) en het zoeken naar samenhang en synergie op het niveau van opgaven en projecten. De BO's MIRT, het jaarlijkse overleg tussen rijk en regio op basis van het MIRT Projectenoverzicht en de MIRT Gebiedsagenda's, waren dit jaar anders van vorm en inhoud.

De BO's MIRT hebben in de regio plaatsgehad. Hierdoor kon er een bezoek worden gebracht aan een locatie of een bedrijf dat exemplarisch is voor de opgaven uit de gezamenlijk vastgestelde MIRT Gebiedsagenda's. Ook biedt een BO MIRT in de regio meer mogelijkheden om met de betrokken maatschappelijke partijen en het regionale bedrijfsleven in gesprek te gaan.

Per pijler van de vernieuwing worden enkele voorbeelden uit de overleggen uitgelicht, maar er zijn er natuurlijk meer. Alle gemaakte afspraken per MIRT-gebied treft u in bijlage 1 van deze brief aan.

³ Kamerstuk 33 750A, nr. 25

Pijler 1: Brede Blik

Ministerie van
Infrastructuur en Milieu

Gebiedsagenda Noord 'Energieke Noorderruimte'

In het BO MIRT Noord is de Gebiedsagenda 'Energieke Noorderruimte' vastgesteld⁴. De gebiedsagenda is gebaseerd op de SVIR en de Noordervisie, een ruimtelijk economische visie voor Noord-Nederland, en is tot stand gekomen na een uitgebreid regionaal voortraject met verschillende partijen: overheden, bedrijfsleven, kennisinstellingen en maatschappelijke organisaties.

Ons kenmerk
IENM/BSK-2014/245836

De Gebiedsagenda is gericht op drie breed gedeelde strategieën: energietransitie (bijdrage aan landelijke doelstellingen duurzame energievoorziening), versterking van de economische structuur (uitbouwen krachtige clusters als energie, agrofood en chemie en extra inzet op veelbelovende niches) en waterveiligheid en watervoorziening (kustverdediging koppelen aan natuurontwikkeling, energiewinning en recreatief en toerisme en inzet op voldoende zoetwatervoorraad). Hiernaast is als algehele opgave geformuleerd om gezamenlijk de balans te zoeken in groei en krimp.

In de Gebiedsagenda zijn de gezamenlijke ambities van Rijk en regio voor Noord-Nederland bepaald en is afgesproken welke rol welke partij inneemt om deze ambities te halen. Rijksbelangen liggen op met name op het vlak van de transitie naar duurzame energie (EZ) en de ruimtelijke inpassing daarvan (IenM), economische structuurversterking in relatie tot gasbevingen (EZ), krimp (BZK) en vergroening (IenM), Bereikbaarheid/RSP (IenM) en waterveiligheid en zoetwatervoorziening (IenM).

Utrecht-Oost

Het gebied rondom Utrecht Science Park ontwikkelt zich snel tot een belangrijk ruimtelijk-economisch cluster op het gebied van lifescience, duurzaamheid en gezondheid. Naast veel economische bedrijvigheid, wordt op deze locatie de komende jaren ook volop geïnvesteerd in nieuwbouw en infrastructuur, zoals de verbreding en inpassing van de A27 en de aanleg van de Uithoftramlijn.

In het BO MIRT Noord-Holland, Utrecht en Flevoland zijn de kansen en opgaven van deze gebiedsontwikkelingen met vertegenwoordigers van in het gebied actieve partijen besproken. Daarbij is afgesproken om de bestaande samenwerking tussen overheden, bedrijfsleven en onderwijs- en kennisinstellingen verder te versterken om zo de ontwikkelingen in het gebied tot 2020 te stimuleren.

Met de in het BO MIRT gemaakte afspraken over de bereikbaarheid van het Utrecht Science Park en de OV verkenning Utrecht is daaraan al invulling gegeven. Komend jaar zullen wij in overleg met de in het gebied actieve partijen zoeken naar mogelijkheden om wet- en regelgeving, zoals Bouwbesluit en Crisis- en Herstelwet, in te zetten om gebouwen een andere bestemming te geven en functies als horeca, detailhandel en studentenhuisvesting toe te voegen.

Strategisch gesprek over Water in Oost

Vanuit de vernieuwing van het MIRT is de koppeling met het Deltaprogramma in opbouw, onder meer door de strategieën van het Deltaprogramma te koppelen

⁴ De vastgestelde Gebiedsagenda Noord is als bijlage 2 bij deze brief gevoegd. De overige vastgestelde gebiedsagenda's heeft u vorig jaar reeds ontvangen ten behoeve van het Nota Overleg MIRT

aan de gebiedsopgaven van de gebiedsagenda's om zo gezamenlijk de meekoppelkansen te kunnen identificeren en te benutten.

Ministerie van
Infrastructuur en Milieu

Als onderdeel van de Vernieuwing MIRT is in Oost aan de BO MIRT tafel met een divers samengestelde groep bestaande uit overheden, semi-publieke organisaties en bedrijfsleven een verdiepend gesprek gevoerd. Twee onderwerpen stonden daarbij centraal: governance water en ruimte (bewustwording over mogelijke koppeling wateropgave en ruimtelijke opgave, flexibel programmeren en financieringsconstructies) en dilemma's rond integraal rivierbeheer (waaronder natuurontwikkeling versus scheepvaart en natuurontwikkeling versus waterveiligheid).

Ons kenmerk
IENM/BSK-2014/245836

Het gesprek wordt vervolgd op verschillende niveaus:

1. bij de Stuurgroep Deltaprogramma waar gekeken wordt naar het nationaal belang en de samenhang tussen maatregelen en waar afspraken worden gemaakt over de programmering (planning) voor het jaarlijkse Deltaprogramma;
2. bij het BO MIRT waar over integrale (gebiedsgerichte) projecten met een bredere scope dan alleen waterveiligheid, zoetwater of waterkwaliteit besluiten worden genomen;
3. op regionaal niveau bij de regionale stuurgroepen van het Deltaprogramma. In de regio kan ook het beste het overleg tussen de overheden en het bedrijfsleven gevoerd worden, waarbij het bedrijfsleven een belangrijke rol kan hebben bij het verkennen van creatieve oplossingen en het ontwikkelen en uitvoeren van projecten.

Pijler 2: Maatwerk

Transformatie Amsterdam Sloterdijk-gebied

In het BO MIRT Noord-Holland, Utrecht en Flevoland is – gegeven de inzet op de economische concurrentiepositie van de Metropoolregio Amsterdam (MRA) en het regionale woningbouwvraagstuk – gesproken over de ambitie en opgaven van het gebied rond Amsterdam Sloterdijk. Er liggen kansen om dit gebied te transformeren van een monofunctioneel werkgebied met kantorenleegstand naar een gemengd stedelijk knooppunt met wonen, werken en voorzieningen, waarbij optimaal gebruik gemaakt wordt van de goede bereikbaarheid.

Afgesproken is dat de overheden gezamenlijk met het bedrijfsleven gaan kijken hoe de transformatie van het gebied de komende jaren concreet verder kan worden gerealiseerd en welke instrumenten daarbij gebruikt kunnen worden. Daarbij gaat het onder meer over de inzet van wet- en regelgeving, zoals Bouwbesluit en Crisis- en Herstelwet om milieugebruiksruimte te herverdelen en tijdelijk af te kunnen wijken van geluidsnormen. Tevens is de afspraak gemaakt om te bekijken of de casus opgenomen kan worden in de Agenda Stad waar het ministeries van BZK, in samenwerking met de ministeries van IenM en EZ, momenteel aan werkt en waar u medio 2015 verder over geïnformeerd wordt.

Adaptief programmeren in MIRT Onderzoek Brainport Avenue Eindhoven

In het MIRT Onderzoek Brainport Avenue Eindhoven is door overheid en marktpartijen gezamenlijk middels ontwerpend onderzoek gewerkt aan een integrale lange termijn visie op de Brainport Avenue Eindhoven voor de periode 2020-2040. Het gaat om kansen en ambities gericht op het versterken van het vestigingsklimaat in de regio Eindhoven ook na 2020 om in internationaal verband tot de top van de internationale vestigingsmilieus te behoren en daarmee bij te

dragen aan de internationale concurrentiepositie van Nederland. De gebiedsvisie is geen blauwdruk, maar zet een toekomstperspectief neer voor de lange termijn om via het principe van adaptief programmeren daar naar toe te groeien, opgebouwd langs vijf schaalniveaus: Brainport Avenue, Brainport regio Eindhoven, Brabantstad, nationaal en internationaal. Gekozen wordt voor een groeimodel, waarbij versterken van de stedelijke kwaliteit van het centrumgebied van Eindhoven voorop staat. Een nieuw concept is ontwikkeld, genaamd Brainport City. Dit ruimtelijk concept beoogt in de toekomst massa te vergroten, de regio beter te verbinden en een aantrekkelijker leef- en werkklimaat te bieden, daarbij voortbouwend op het al aanwezige en onderscheidende profiel van Technologie, Design en Kennis.

Ministerie van
Infrastructuur en Milieu

Ons kenmerk
IENM/BSK-2014/245836

Op het gebied van bereikbaarheid wordt voor de lange termijn ondermeer het ontwikkelen van een multimodaal transferpunt in Acht als kansrijk gezien. Het transferpunt is gericht op synergie met het centrum: het biedt de mogelijkheid het centrum en de hoofdknoop te ontlasten. Als er op basis van het verleggen van de vervoersstromen naar dit multimodaal transferpunt voldoende vervoerwaarde ontstaat om het knooppunt met een sprinter te bedienen, zal een onderzoek worden gestart naar de realisatie van een nieuw treinstation. Partijen zullen nog nadere afspraken maken welke groei moet zijn gerealiseerd voordat een vervolgstudie naar een sprinter station zal worden opgestart. Eventuele doorgroei van Eindhoven Airport en adaptieve ontwikkeling van het concept BrainportCity uit de gebiedsvisie 2020-2040 kunnen ook aan de groei van vervoerwaarde bijdragen.

MIRT Onderzoek Anders Benutten in Noord-Nederland

Afname van draagvlak voor voorzieningen in het landelijk gebied en de schaalvergroting van deze voorzieningen zorgen voor een verdergaande concentratie van werken, onderwijs en zorg in de steden in het noorden van ons land. Door deze verschuiving groeien de steden, maar krijgt het landelijk gebied steeds meer te maken met een verdere afname van inwoners en voorzieningen. Dit heeft ook negatieve gevolgen voor het huidige openbaar vervoer.

In het BO MIRT Noord is afgesproken om het MIRT Onderzoek Anders Benutten te starten, dat als doel heeft om met de uitgangspunten van 'Beter Benutten' te komen tot efficiënte en doelmatige bereikbaarheid van bovenlokale voorzieningen vanuit anticipeer- en krimpregio's in Noord-Nederland. In het onderzoek worden onder andere lopende pilots naar het anders organiseren van vervoer door samenwerkingsverbanden tussen commercieel vervoer, doelgroepenvervoer en vervoer op basis van bewonersinitiatieven in combinatie met digitale communicatie gevolgd. Gezamenlijk wordt daarbij werkende weg ook onderzoek gedaan naar belemmeringen in onder andere wet- en regelgeving.

Het onderzoek duurt naar verwachting circa twee jaar en wordt getrokken door de regio. Afgesproken is om de scope van het onderzoek en het plan van aanpak in het voorjaar 2015 vast te stellen.

Pijler 3: Samenwerking

Versterken relatie Mainport Rotterdam-Greenports Zuid-Holland

Zowel de Mainports als de Greenports zijn van nationaal belang. Het verbinden van deze twee sterke economische clusters in de Zuidelijke Randstad is een belangrijke strategische, ruimtelijke opgave voortkomend uit de vorig jaar vastgestelde Adaptieve Agenda Zuidelijke Randstad. Het verbeteren van de

logistiek versterkt de concurrentiekracht van zowel de Mainport als de Greenport(s).

Ministerie van
Infrastructuur en Milieu

Ons kenmerk
IENM/BSK-2014/245836

Om de relatie tussen de Mainport Rotterdam en de Greenports in Zuid-Holland te versterken hebben IenM, EZ, provincie Zuid-Holland en VNO-NCW West ondernemerstafels georganiseerd. Dit heeft er toe geleid dat ondernemers uit de Mainport en uit de Greenports samen de handschoen hebben opgepakt om de versketen rond de haven Rotterdam te versterken. Zij hebben zelf ambities en acties geformuleerd in een manifest. Dit manifest is met een vertegenwoordiger van de tafels besproken in het BO MIRT Zuidelijke Randstad.

De afspraak is gemaakt om de samenwerking tussen overheden en bedrijfsleven voort te zetten. Daarnaast zijn acties afgesproken om de realisatie van containerterminals dichterbij te brengen (onder andere is afgesproken dat het eerder verleende budget van het Ministerie van Economische Zaken beschikbaar blijft) en daarmee synchromodaal vervoer te bevorderen (parallel inzetten van alle modaliteiten). Verder starten Rijk, regio en ondernemers een gezamenlijke studie naar het veranderend (logistiek) ruimtegebruik ten behoeve van de Greenports. Het organiseren van ondernemerstafels is een voorbeeld van de nieuwe manier van samenwerking, maar ook van een brede blik omdat de gehele logistieke keten en ook het logistiek ruimtegebruik in samenhang wordt beschouwd.

Warmtenet en energiebesparing Zuidelijke Randstad

Het afgelopen jaar is gewerkt aan het uitwerken van de opgaven in de Adaptieve Agenda Zuidelijke Randstad rond de energietransitie en het realiseren van een warmtenet (inzetten van warmte uit het Rotterdamse havengebied voor de glastuinbouw en voor verwarming van woningen). Er liggen kansen voor bedrijven om te investeren in een warmtenet.

Dit blijkt uit de haalbaarheidsstudie die IenM en het Programmabureau Warmte Koude Zuid-Holland in samenwerking met vele partijen hebben uitgevoerd. Ook dit warmtenet is een ruimtelijke fysieke opgave die de Mainport en Greenports met elkaar verbindt en elk sterker maken. Op deze manier kan de bestaande clusterkracht verder worden uitgebouwd. Over het warmtenet is in het BO MIRT de afspraak gemaakt dat in de vervolgfase aan publieke zijde vier gemeenten en de provincie Zuid-Holland samen het voortouw nemen om te komen tot een coalitie tussen markt en overheid voor de realisatie van een warmtepijp Rotterdam-Westland-Den Haag.

Verder is in het Bestuurlijk Overleg geconstateerd dat het ontbreken van een gezamenlijke visie op de inzet van energiesystemen (warmtenet, gas, energieneutraal, et cetera) in gebieden momenteel een belemmering vormt voor de realisatie van de energietransitie. Rijk en regio hebben daarom afgesproken om gezamenlijk met marktpartijen en kennisinstituten een regionale energievisie en uitvoeringsstrategie op te stellen, waarin de koppeling wordt gelegd tussen warmtenetten en energiebesparing. Overheden pakken zo hun rol om de voorwaarden te creëren voor investeringen vanuit de markt.

Zandhonger Oosterschelde: aanpak Roggenplaat

Regio en rijk zijn voor de Zuidwestelijke Delta op grond van het Deltaprogramma samen de uitdaging aangegaan om het evenwicht tussen veiligheid, economie en ecologie duurzaam te herstellen. Voor de Oosterschelde is dat evenwicht verstoord door de zandhonger die is ontstaan sinds de aanleg van de Oosterscheldekering. De intergetijdengebieden, bestaande uit platen, slikken en schorren, kalven

daardoor af. Deze gebieden zijn belangrijk als extra waarborg voor de waterveiligheid, omdat ze op natuurlijke wijze de golfaanval op dijken dempen. Bovendien vertegenwoordigen ze een belangrijke natuur-, landschaps- en recreatiefunctie. De negatieve effecten van de zandhonger kunnen worden bestreden met zandsuppleties.

Ministerie van
Infrastructuur en Milieu

Ons kenmerk
IENM/BSK-2014/245836

De aanpak van de Roggenplaat is het meest urgent omdat de oppervlakte en hoogte van deze plaat snel afnemen. Voor de financiering van de zandsuppletie op deze plaat is intensief samengewerkt met Provincie Zeeland, Natuurmonumenten, Nationaal Park Oosterschelde en het ministerie van Economische Zaken. Natuurmonumenten heeft de maatschappelijke participatie bevorderd door een crowdfunding- en zandtekeningenactie (een creatief alternatief voor de klassieke handtekeningenactie). Partijen als Zeeuws Landschap en de Oosterscheldegemeenten hebben ook hun financiële verantwoordelijkheid getoond. Dat heeft er toe geleid dat in het BO MIRT kon worden besloten over een financieringsvoorstel voor de aanpak van de Roggenplaat, bestaande uit een bijdrage van € 5 miljoen door de regio en Natuurmonumenten, € 1 miljoen door de staatssecretaris van EZ en € 6,3 miljoen door mijn departement. Een geslaagd voorbeeld van 'samen werken' aan een veilige, veerkrachtige en vitale delta.

3. Voortgangsrapportages

Eerste voortgangsrapportage Groot Project RRAAM.

Eén van de zeven gebiedsopgaven van de Gebiedsagenda Noord-Holland, Utrecht en Flevoland ten behoeve van de versterking van de internationale concurrentiepositie is het Rijkregioprogramma Amsterdam-Almere-Markermeer (RRAAM). RRAAM kent een drievoudige doelstelling op het terrein van verstedelijking, bereikbaarheid en natuur en recreatie. Met de vaststelling van de Rijksstructuurvisie Amsterdam-Almere-Markermeer is de eerste fase van de MIRT Verkenning afgelopen. Een vervolg op de MIRT Verkenning naar verdere infrastructuurmaatregelen wordt gestart als er voldoende stedelijke druk is opgebouwd⁵. De huidige "tussenfase" is meer op uitvoering gericht waarbij de primaire verantwoordelijkheid bij de regio ligt. Daarmee verschilt deze fase van de vorige en dat heeft ook invloed op de wijze van informatievoorziening over het project en wij zijn daarvoor ook meer afhankelijk van onze partners in de regio.

U heeft besloten de status van Groot Project voor RRAAM te handhaven. Conform eerdere toezegging ontvangt u hierbij een uitgewerkt voorstel voor de wijze waarop de informatievoorziening aan u in deze fase van (Vervolg) RRAAM vorm zal worden gegeven (zie bijlage 3).

Ten aanzien van RRAAM is er sprake van veel samenhang en afhankelijkheid tussen de verschillende onderdelen van het project, de onzekerheden en actuele ontwikkelingen die daarin een rol spelen. Ook is er een groot aantal partijen betrokken en worden er tussen Rijk en regio nog nadere afspraken gemaakt over sturing, financiën en uitvoeringsorganisatie. In het AO van 18 juni 2014 is afgesproken om de administratielast zoveel mogelijk te beperken.

De informatievoorziening wijkt af van de gebruikelijke Basisrapportages die in het

⁵ Zodra er in Almere 25.000 nieuwe woningen aan de voorraad zijn toegevoegd (t.o.v. 2010) en er zicht is op afronding van IJburg II.

kader van de Regeling Grote Projecten worden opgesteld. Dit heeft te maken met de (tussen) fase waarin RRAAM zich thans bevindt, uw wens om integraal geïnformeerd te worden en met de eisen die aan de rapportage worden gesteld in de Herziene Uitgangspuntennotitie en de Regeling Grote Projecten. Als gevolg hiervan zal de informatievoorziening uit twee delen bestaan.

Ministerie van
Infrastructuur en Milieu

Ons kenmerk
IENM/BSK-2014/245836

Een deel A waarbij ingegaan wordt op de ontwikkelingen op Noordvleugelniveau inclusief de RRAAM-doelen (verstedelijking, bereikbaarheid en natuur en recreatie). Dit deel past bij de fase van adaptieve en organische uitvoering waarin RRAAM zich thans bevindt

Daarnaast bevat de rapportage een deel B dat de geactualiseerde basisrapportage is op grond van de Regeling Grote Projecten. Deze is gericht op de voortgang van de stedelijke ontwikkeling van Almere. Hiervoor is gekozen omdat de stedelijke ontwikkeling voorwaardelijk is voor de volgende fase van het Groot Project (te weten het vervolg van de MIRT-verkenning naar verdere infrastructuurmaatregelen). In deze fase ligt het voortouw voor die ontwikkeling bij de partijen op lokaal niveau. Deze partijen moeten de benodigde ruimte en verantwoordelijkheid krijgen om die rol te kunnen uitoefenen. De rol van het Rijk is in deze fase meer faciliterend en kaderstellend.

Aan het eind van de voorbereiding van dit voorstel voor de informatievoorziening heeft uw rapporteur voor RRAAM aangegeven meer ruimte te zien voor verdergaand maatwerk. De rapporteur ziet deze ruimte onder andere door verschillende artikelen van de Regeling Grote Projecten niet van toepassing te verklaren op RRAAM. Over deze aanpassing is door uw Kamer echter nog geen formeel besluit genomen in de procedurevergadering van de vaste Kamercommissie. Daarom is dit nog niet verwerkt in het onderhavige voorstel. Indien de commissie alsnog kiest voor de aanpassingen van de rapporteur kan de rapportage vanaf volgend jaar eenvoudiger van opzet worden.

Voortgangsrapportage over tracéwetplichtige projecten

Eén van de bijlagen van het MIRT Projectenoverzicht 2015 is de Voortgangsrapportage tracéwetplichtige projecten. In aanvulling hierop meld ik u drie recente ontwikkelingen.

1. Naar verwachting worden de beide Tracébesluiten, die onderdeel zijn van de Rijnlandroute, niet in Q1 2015, maar nog dit jaar ondertekend. Ten aanzien van dit regionale project kan tevens gemeld worden, dat zeer recent een beschikking ondertekend is, waarmee aan de provincie Zuid-Holland bijna € 550 mln. (inclusief BTW) subsidie verleend wordt voor de aanleg van de Rijnlandroute. De start van de realisatie is voorzien in 2016 en de oplevering van de eerste delen in 2020.
2. In het MIRT-Projectenoverzicht 2015 staat het Ontwerp Tracébesluit (OTB) voor de Blankenburgverbinding gepland op Q1 2015. Vanwege afstemming met de regio en vanwege het ingewikkelde ontwerpproces is het OTB nu voorzien in Q3 2015. Het Tracébesluit (TB) verschuift van 2015 naar 2016. De start van de realisatie blijft gepland in 2017.
3. Doordat de besluitvorming over de MKBA van het project A27/A12 Ring Utrecht langer heeft geduurd dan voorzien, zal het OTB voor dit project niet in Q4 2015 kunnen worden vastgesteld, maar in Q2 2016. Het TB verschuift van 2016 naar 2017. De start van de realisatie blijft gepland in 2018.

Zoals gebruikelijk, wordt u in het voorjaar van 2015 via de wettelijk voorgeschreven Voortgangsrapportage weer een totaaloverzicht gegeven van de voortgang van alle tracéwetplichtige projecten.

Ministerie van
Infrastructuur en Milieu

Ons kenmerk
IENM/BSK-2014/245836

Zesde voortgangsrapportage Regiospecifiek Pakket Zuiderzeelijn (RSP)

Conform de gemaakte afspraak in het Convenant Regiospecifiek Pakket Zuiderzeelijn (RSP) ontvangt u bij deze brief ter kennisname de zesde Voortgangsrapportage RSP (bijlage 4).

4. Erratum

Wijziging Besluit uitvoering Crisis- en herstelwet

Bij de beantwoording van de vragen van de vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu inzake wijziging van het Besluit uitvoering Crisis- en herstelwet⁶ (negende tranche) is deels een verkeerde tekst opgenomen betreffende het project A27 Houten - Hooipolder. Aangegeven is op pagina 25 van het verslag⁷ dat het bij het project A27 Houten- Hooipolder gaat om een beperkte aanpassing bij dit tracé, namelijk het permanent maken van een verbreding van een eerdere oplossing met spitsstroken, waardoor het niet zinvol is om voor deze aanpassing alternatieven te onderzoeken. Deze aanpassing betreft echter niet het project A27 Houten - Hooipolder, maar het project A2 't Vonderen - Kerensheide. De overige tekst genoemd onder dit project is wel juist.

5. Stand van zaken Moties en Toezeggingen

Moties

Toekomstagenda snelfietsroutes

In Motie de Rouwe c.s.⁸ vraagt u om de uitwerking van de Toekomstagenda Snelfietsroutes te ondersteunen. Dat doe ik ondermeer door het Platform Fiets Filevrij te ondersteunen. Ook heb ik bijgedragen aan het CROW inspiratieboek snelfietsroutes met richtlijnen en leerervaringen. Dit inspiratieboek is begin 2014 beschikbaar gekomen voor de decentrale overheden.

Binnen de kaders van het vervolg van Beter Benutten is ruimte voor het stimuleren van de fiets in de regionale maatregelenpakketten. Op dit moment werken de regio's concrete projecten uit voor het vervolg van Beter Benutten. Deze moeten vooral gericht zijn op gedragsmaatregelen en daar waar effectief, kan sprake zijn van infrastructurele maatregelen. Omdat het uitwerken van maatregelen nog in volle gang is wordt u komend voorjaar geïnformeerd over de mate waarin er fietsmaatregelenpakketten in het vervolg van Beter Benutten zijn opgenomen.

Ruit om Eindhoven

In het schriftelijk overleg Ruit Eindhoven is aangegeven dat in antwoord op de motie van de leden Dik-Faber en Van Veldhoven⁹ over de Ruit Eindhoven, de

⁶ Kamerstuk 32 127, nr. 197

⁷ Kamerstuk 32 127, nr. 201

⁸ Kamerstuk 33 750A, nr. 31

⁹ Kamerstuk 33 750A, nr. 36

provincie Noord-Brabant in het kader van de project MER de verdere optimalisaties zal bekijken en daarnaast ook een MKBA voor het voorkeursalternatief zal gaan opstellen. De onderzoeken zijn dit najaar gereed gekomen.

Ministerie van
Infrastructuur en Milieu

Ons kenmerk
IENM/BSK-2014/245836

Op basis van deze onderzoeken heeft de provincie Noord-Brabant voor een voorkeursalternatief gekozen. Dit alternatief bestaat uit drie elementen:

1. De verkeersruit Eindhoven - Helmond, bestaande uit een nieuwe 2x2 verbinding tussen de A50 en de N279, en een verbreding van bestaande N279 Helmond - Asten. Daarbij vinden extra inpassingmaatregelen plaats waaronder in het Dommeldal en een omlegging om Dierdonk bij Helmond.
2. Een lokaal pakket voor Veghel, dus geen aanpak van de gehele N279 van Helmond tot Veghel.
3. Een robuustheidpakket A67 Leenderheide - Asten.

Uit de door de regio opgestelde MKBA blijkt dat het voorkeursalternatief (verkeersruit) een goede economisch-maatschappelijke investering is. Op dit moment laat ik hier een second opinion op uitvoeren. De MKBA samen met de second opinion van het KIM worden binnenkort aan uw Kamer toegestuurd.

Aan uw Kamer is herhaaldelijk gemeld dat het aan de provincie is om te bepalen waar de prioriteiten liggen bij investeringen in de regio. De provincie geeft met deze keuze aan dat het voortzetten van de realisatie van de Ruit om Eindhoven voor haar prioriteit heeft. Er worden geen redenen gezien om op de eerder afgesloten bestuursovereenkomst terug te komen.

Op verzoek van gemeenten en maatschappelijke partijen is het plan op onderdelen beter ingepast. Daarom is in het project een aantal extra inpassingmaatregelen opgenomen, dat natuur en leefomgeving ontziet. Het gekozen alternatief zorgt voor een robuuster wegennet in één van de belangrijkste economische regio's van Nederland, de Brainport Zuidoost Nederland. Het vergroot de leefbaarheid binnen de steden in het gebied. Het project is een goede maatschappelijke investering.

In het BO MIRT Noord-Brabant is met de regio afgesproken dat er een gesprek volgt betreffende de keuze voor het robuustheidpakket op de A67. Dit pakket zat niet in eerdere plannen, maar is op verzoek van veel regionale partijen in het voorkeursalternatief opgenomen. De scope van dit robuustheidpakket is nog niet uitgewerkt en daarom kunnen daarover nog geen concrete uitspraken worden gedaan.

Toezeggingen

Nadere toelichting programma Beter Benutten

Tijdens de Begrotingsbehandeling van het Ministerie van Infrastructuur en Milieu op 29 november jl. is toegezegd u voor het Notaoverleg MIRT van 24 november 2014 nader te informeren over het Beter Benutten-programma.

Eind maart 2014 heb ik u per brief¹⁰ gemeld dat het lopende programma Beter Benutten volgens planning wordt uitgevoerd en dat het merendeel van de ruim driehonderd maatregelen conform de bestuurlijke afspraken in 2014 wordt opgeleverd. Deze maatregelen zijn van te voren getoetst op kosteneffectiviteit

¹⁰ Kamerstuk 22 750A, nr. 67

Sinds de start van het lopende Beter Benutten programma worden de behaalde resultaten jaarlijks geëvalueerd (ex-post) en wordt u hierover in het kader van het MIRT-proces geïnformeerd¹¹. De focus ligt hierbij op de effectiviteit van de opgeleverde projecten. De jaren 2014 en 2015 worden de oogstjaren voor de resultaten van het lopende programma. Inmiddels zijn ruim vijftig projecten gerealiseerd. Van bijna dertig maatregelen zijn de effecten gemeten (maart 2014). Deze hebben geresulteerd in 13.500 spitsmijdingen per etmaal. Op jaarbasis betekent dit dat ruim drie miljoen bestuurders de spits mijden. Dit staat gelijk aan een vijfde deel van de totale programmadoelstelling, te weten een reductie van de files met circa 20% op specifieke corridors in de drukste gebieden van het land. Zodra er beschikking is over actuele voortgangsinformatie, wordt u hierover in het kader van het MIRT-proces geïnformeerd.

Noordelijke Randweg Utrecht (NRU)

In het AO-MIRT van 18 juni 2014 is toegezegd dat vóór het Notaoverleg MIRT in het najaar van 2014 wordt gezien of de Noordelijke Ringweg Utrecht (NRU) in de tijd naar voren kan worden getrokken, indien andere projecten getemporeerd worden. In het BO-MIRT Noord Holland, Flevoland, Utrecht is met de regio afgesproken de financiële bijdrage aan het regionale project NRU eerder ter beschikking te stellen, onder met de regio nader overeen te komen voorwaarden. Over deze voorwaarden wordt nog overlegd met de regio. De ruimte om de NRU te versnellen is ontstaan door de vertraging op het project A1/A6/A9 Schiphol - Amsterdam - Almere, deeltraject A9 Amstelveen, waarover u in 2013 bent geïnformeerd.

Beheer en Onderhoud

Tijdens het debat over de Begroting IenM 2015 op 29 en 30 oktober 2014 is van gedachten gewisseld over Beheer en Onderhoud. Tijdens het debat is u een technische briefing aangeboden. Deze briefing heeft inmiddels plaatsgevonden. Ook is een overzichtstabel voor wegen, vaarwegen en water toegezegd, voorafgaand aan het Notaoverleg MIRT. Deze overzichtstabel is als bijlage 5 bij deze brief toegevoegd. Een overzichtstabel waarin ook deze informatie over het Spoor netwerk is opgenomen volgt, zoals toegezegd, later.

De tabel kan worden gezien als een aanvulling op Bijlage 4 van de Begroting van het Infrastructuurfonds en Deltafonds. De overzichtstabel bevat een overzicht van deze beschikbaar gesteld middelen en daarnaast alle reserveringen voor deze onderwerpen.

Wij verwachten dat de informatie in Bijlage 4 van de Begroting in combinatie met de technische briefing en de overzichtstabel bij deze brief bijdragen aan een beter inzicht in (de begrotingsaspecten van) de inspanningen om de netwerken (wegen, water, vaarwegen) in stand te houden.

Breeddiep

In het notaoverleg MIRT van 25 november 2013 is u toegezegd om u in het voorjaar van 2014 te informeren over het resultaat van het overleg met het Havenbedrijf Rotterdam over het Breeddiep. In de AO-MIRT brief van 13 juni 2014 is aangegeven dat deze gesprekken constructief verliepen en dat de verwachting was dat u in het najaar van 2014 kon worden geïnformeerd over de uitkomsten.

¹¹ Kamerstuk 32 500A, nr. 81

Inmiddels bent u in de brief van 20 oktober 2014¹² geïnformeerd over het voornemen om de verbreding van het Breddiep mogelijk te maken door de kosten daarvoor gelijkmatig te verdelen tussen Havenbedrijf Rotterdam en het Rijk. Binnen het Project Mainport Rotterdam (PMR) bestaat ruimte om de financiering van deze verbreding mogelijk te maken. Dit investeringsproject zal samen met het Havenbedrijf Rotterdam uitgewerkt worden. Daarmee is voldaan aan de toezegging.

Ministerie van
Infrastructuur en Milieu

Ons kenmerk
IENM/BSK-2014/245836

Sluis Eefde

In het Algemeen Overleg MIRT van 18 juni 2014 is u toegezegd het verschil in kosten inzichtelijk te maken tussen de noord-variant en de variant midden-noord voor de nieuwe sluis bij Eefde. Bij het VAO MIRT van 4 juli 2014 is u bovendien toegezegd dat met de regio in overleg wordt gegaan over de locatie Midden-Noord als alternatief voor de huidige voorkeurslocatie Noord bij een gelijkblijvende rijksbijdrage. Aan de regio is gelegenheid geboden om voor 1 september 2014 met een voorstel te komen om het verschil van € 13 miljoen te overbruggen tussen voorkeurslocatie Noord en de locatie Midden-Noord.

Met de brieven van 1 juli 2014 en 13 oktober 2014¹³ is aan de toezeggingen voldaan. In deze brieven is uitgelegd waaruit het kostenverschil bestaat en dat de gemeente Lochem na het bestuurlijk overleg het bestemmingsplan op 22 september heeft goedgekeurd, waardoor de bouw van voorkeursvariant Noord ruimtelijk mogelijk wordt gemaakt.

Afwegingskader en financieel kader vergroening regionaal spoor

In de MIRT-brief van 13 juni jongstleden is aangegeven een afwegingskader en een financieel kader voor de vergroening van het regionaal spoor te zullen opstellen. Momenteel wordt hierover nog overleg gevoerd met de decentrale overheden. Wij verwachten u naar aanleiding van de Landelijke OV en Spoortafel van februari 2015 te kunnen informeren.

Tijdelijke overschrijdingen van geluidproductieplafonds

Tijdens het Algemeen overleg Leefomgeving op 6 november 2014 is gevraagd naar de betekenis en de werkruimte binnen de geluidsproductieplafonds. De zogenaamde werkruimte maakt onderdeel uit van de wijze waarop de geluidproductieplafonds zijn berekend bij de totstandkoming van de wet Swung per 1 juli 2012. Op de meeste referentiepunten is het geluidproductieplafond vastgesteld op het destijds "huidige niveau" vermeerderd met een bepaalde waarde, om te voorkomen dat er bij invoering van de wet direct plafondoverschrijdingen zouden optreden. Deze waarde is in de toelichting op de wet de "werkruimte" genoemd en heeft de getalswaarde +1,5 dB gekregen. Het geluidproductieplafond zoals dat wettelijk is vastgesteld kan niet alleen voor tijdelijke, maar ook voor structurele ontwikkelingen benut worden. Er is bij de naleving van de geluidproductieplafonds geen onderscheid tussen het onderliggende "huidige niveau" en de "werkruimte". De Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State heeft dit in een uitspraak van 29 oktober jongstleden bevestigd.

In het jaarlijkse nalevingsverslag (n.b. het eerste nalevingsverslag ontvangt u op korte termijn separaat) is de beheerder verplicht om extra aandacht te geven aan die referentiepunten waarbij de geluidruimte minder dan 0,5 dB is. Bij een

¹² Kamerstuk 24 691, nr. 121

¹³ Respectievelijk Kamerstuk 33 750A, nr. 91 en Kamerstuk 34 000A, nr. 9

naderende overschrijding van een plafond worden geluidbeperkende maatregelen overwogen en voor zover doelmatig getroffen. Als gevolg van het treffen van maatregelen dalen de geluidniveaus meerdere dB's. Door deze werking van de geluidproductieplafonds is er over een langere periode gezien in de praktijk geen sprake van een structurele opvulling van de 1,5 dB werkruimte. In het algemeen kan de minister van IenM geluidproductieplafonds wijzigen. Ondermeer is in de wet opgenomen dat de minister in het vijfjaarlijkse actieplan omgevingslawaaï zal aangeven of het voornemen bestaat om de geluidproductieplafonds structureel te verlagen als gevolg van ontwikkelingen in het bronbeleid.

Ministerie van
Infrastructuur en Milieu

Ons kenmerk
IENM/BSK-2014/245836

Daarnaast is tijdens het Algemeen Overleg Spoor op 5 november 2014 in het kader van het Derde spoor Duitsland toegezegd dat aangegeven wordt hoe in dit specifieke verband wordt omgegaan met tijdelijke overschrijdingen. De Stuurgroep heeft in haar advies aan mij aangegeven dat er op een beperkt aantal plaatsen langs de Brabantroute en in Oost-Nederland een geringe overschrijding van de geluidproductieplafonds kan optreden indien er geen adequate maatregelen worden genomen¹⁴. Het gaat daarbij om de volgende locaties: Breda, Boxtel, Venlo, Hengelo-Oldenzaal en Almelo de Riet.

ProRail is binnen de wet SWUNG verantwoordelijk voor de naleving van de geluidproductieplafonds en dus ook voor het nemen van maatregelen indien aan de orde. In het jaarlijkse nalevingsverslag rapporteert ProRail hierover. Mogelijke maatregelen die ProRail kan (laten) nemen om overschrijdingen te voorkomen zijn het verminderen van het aantal treinen, het inzetten van stiller materieel, het nemen van (tijdelijke) geluidmaatregelen en het aanvragen van een tijdelijke ontheffing van de nalevingsplicht met daarbij een voorwaarde voor de mate van overschrijding van de geluidproductieplafonds. Een ontheffingsaanvraag wordt door mij als bevoegd gezag beoordeeld.

Valleilijn

Het door mij bij de behandeling van de begroting van IenM toegezegde nadere onderzoek naar en overleg over een goedkopere en kosteneffectieve oplossing voor het capaciteitsprobleem op enkele ritten in de spits op de Valleilijn in de vorm van het verlengen van de drukste treinen is nog gaande. Ik zal u over de uitkomst van het nadere onderzoek en het overleg met de regio en de vervoerder zo spoedig mogelijk informeren, indien mogelijk nog vóór het Notaoverleg MIRT.

Meterenboog

Tijdens het Algemeen Overleg Spoor op 5 november jongstleden is gevraagd naar de mogelijkheid om de aanleg van de Meterenboog te versnellen. Er wordt zoveel mogelijk vaart gezet achter de procedure en de aanleg van deze nieuwe boog voor het goederenvervoer. Met het besluit van 17 juni jl. is daar een essentiële stap in gezet. De nieuwe boog vergt de nodige proceduretijd en aanlegtijd. De planning is gericht op 2024. Indien de verdere uitwerking voorspoedig verloopt is realisatie in eind 2022 of begin 2023 mogelijk. Daarmee is het niet reëel om de boog van Meteren mee te nemen als maatregel om de problematiek rond het derde spoor te verlichten.

Chloortransporten over het spoor

Tijdens het Algemeen overleg Spoor op 5 november jongstleden werd gevraagd naar de actuele aantallen chloortransporten.

¹⁴ Bijlage bij Kamerstuk 22 589, nr. 320

In 2002 heeft het Rijk een convenant gesloten met AkzoNobel over het afbouwen van de structurele chloortransporten per spoor die in opdracht van AkzoNobel uitgevoerd werden. Als gevolg van dat convenant is in 2006 een einde gekomen aan de structurele transporten van chloor per spoor door Nederland van de toenmalige productielocatie in Hengelo naar de verwerkingslocaties in Rotterdam en Delfzijl. Volgens het convenant mag in uitzonderlijke gevallen, bijvoorbeeld bij groot onderhoud, door AkzoNobel incidenteel chloor per spoor worden vervoerd. Het convenant stelt aan het incidenteel vervoer per spoor een maximum van 10.000 ton per jaar; dit zijn maximaal 200 ketelwagens per jaar.

Van de in het convenant geboden vervoersruimte wordt niet ieder jaar gebruik gemaakt. Het vervoer (vanuit een productielocatie in Noord-Duitsland) vindt, zo blijkt uit de tabel hieronder, gemiddeld eens in de twee jaar plaats.

jaar	aantal ketelwagens/jaar	bestemming
2006	250	Rotterdam / Delfzijl
2007	58	Rotterdam / Delfzijl
2008	50	Rotterdam
2009	50	Rotterdam
2010	0	Rotterdam
2011	64	Rotterdam
2012	0	Rotterdam
2013	18	Rotterdam
tot 1/11/2014	0	Rotterdam

Ter vergelijking: in de periode 2000 – 2005 ging het nog om ca. 1.000 ketelwagens per jaar. Het vervoer van chloor vindt plaats op basis van specifieke regels. Ander spoorvervoer van chloor dan in opdracht van AkzoNobel is in de laatste jaren niet voorgekomen en wordt ook niet verwacht.

De wet Basisnet bevat een artikel (Wvgs, artikel 21) dat de minister van IenM verplicht om een routingbesluit te nemen voor het spoorvervoer van chloor (en ammoniak). Omdat de wet Basisnet thans nog niet in werking is getreden, is het routingbesluit voor chloor nog niet vastgesteld. In de memorie van toelichting bij de wet Basisnet¹⁵ is wel als uitgangspunt opgenomen dat het spoorvervoer van chloor op alle spoorlijnen van het hoofdspoorwegnet verboden zal worden. De wet Basisnet bepaalt verder:

- dat in het routingsbesluit op het verbod ontheffing mogelijk is, als geen andere wijze van vervoer dan over de verboden route mogelijk is, én als het vervoer vanwege maatschappelijk belang nodig is;
- dat het verbod niet geldt als het vervoer valt onder convenantafspraken.

Het convenant met AkzoNobel loopt tot eind 2015. Momenteel ben ik in gesprek met AkzoNobel over mogelijke afspraken voor de periode daarna, waarbij de inzet is om het vervoer van chloor verder te minimaliseren.

Uitvoeringsprogramma extra veiligheidsmaatregelen spoor

Het in de voortgangsbrief Externe Veiligheid/Basisnet van 13 juni 2014¹⁶ aangekondigde uitvoeringsprogramma voor extra veiligheidsmaatregelen aan het

¹⁵ Kamerstuk 32 862, nr. 3 (Paragraaf 4.3)

¹⁶ Kamerstuk 26 956, nr. 195

spoor in Dordrecht en Zwijndrecht is op 12 november jongstleden definitief vastgesteld door de gemeente Dordrecht, Zwijndrecht en het Ministerie van IenM. IenM investeert 12 miljoen euro in aanvullende veiligheidsmaatregelen aan het spoor (zoals het verwijderen en aanpassen van wissels en het aanbrengen van ontsporingsgeleiding) om de veiligheid voor de inwoners van Dordrecht en Zwijndrecht langs een van de drukst bereden goederensporen in Nederland te verhogen.

Ministerie van
Infrastructuur en Milieu

Ons kenmerk
IENM/BSK-2014/245836

Concrete maatregelen door NS en ProRail voor de bereikbaarheid van station Schiphol

Tijdens het Algemeen Overleg Spoor van 5 november jongstleden is gevraagd om meer concreet inzicht te geven in de maatregelen voor de bereikbaarheid van station Schiphol.

Zoals u in de brief van 2 juni 2014¹⁷ is gemeld is een verbeteraanpak gestart met als doel de bereikbaarheid van Schiphol met het openbaar vervoer te verbeteren.

Concreet wordt met de verbeteraanpak het volgende beoogd:

1. Het belang van de bereikbaarheid van Schiphol beter borgen in reguliere werkprocessen (ontwikkeling van dienstregeling, planning van onderhoud e.d.);
2. Het verbeteren van betrouwbaarheid van het spoorstelsel op korte termijn (zorgen dat het spooronderhoud geen belemmering is om met de trein naar Schiphol te komen, minder verstoringen in de Schipholtunnel, minder verstoringen die de reiziger van en naar Schiphol raken);
3. Het verbeteren van de capaciteit en de kwaliteit van station Schiphol (betere doorstroming voor in- en uitstappers, betere informatievoorziening voor alle reizigers e.d.);
4. Het vergroten van de capaciteit van station en spoorstelsel op korte en lange termijn.

Ad 1. De buitendienststellingen worden zo gepland dat zo min mogelijk reizigers geraakt worden. Geplande buitendienststellingen kunnen door Schiphol beter naar de luchtreizigers worden gecommuniceerd. Ook wordt het belang van Schiphol wordt beter betrokken bij het opstellen van nieuwe dienstregelingen. Daarnaast heeft ProRail fysieke maatregelen genomen om te zorgen dat onderhoud rond Schiphol zo efficiënt en snel mogelijk kan worden uitgevoerd. Als gevolg hiervan is Schiphol in 2015 weer iedere nacht met de trein bereikbaar. Bij de planning van buitendienststellingen houdt ProRail rekening met de piekperiodes van luchthaven Schiphol, met name de vakantieperiodes.

Ad 2. Voor wat betreft het verbeteren van de betrouwbaarheid van het spoorstelsel zijn er maatregelen genomen zodat er minder (valse) brand- of rookmeldingen worden gedaan. Deze maatregelen hebben reeds effect. NS en ProRail brengen de verstoringen rond Schiphol breder in kaart en monitoren de verstoringen samen met Schiphol. U zult geïnformeerd blijven worden over de analyse van verstoringen.

Ad 3. Voor de korte termijn capaciteit en kwaliteit van het station neemt ProRail maatregelen om de doorstroming zo goed mogelijk te bevorderen. ProRail heeft stickers onder aan de roltrappen geplakt om reizigers te stimuleren daar niet te

¹⁷ Kamerstuk 29 984, nr. 488

wachten. Daarnaast zijn op diverse plekken obstakels van het perron verwijderd om ruimte voor reizigers te creëren. NS heeft samen met Schiphol een reeks verbeteringen doorgevoerd om de kaartverkoop te versnellen en de informatievoorziening te verbeteren. Hierbij is in het bijzonder aandacht besteed aan internationale (lucht-)reizigers.

Ministerie van
Infrastructuur en Milieu

Ons kenmerk
IENM/BSK-2014/245836

Ad 4. De capaciteit en kwaliteit van station Schiphol op de lange termijn wordt onderzocht in een MIRT-onderzoek naar het station. Hier zijn afspraken over gemaakt tijdens het BO MIRT Noord-Holland, Utrecht, Flevoland, zie bijlage 1.

Nieuwe stations

Tijdens het Algemeen Overleg Concessies NS en ProRail op 17 juni van dit jaar is toegezegd een overzicht te geven van de vraag naar nieuwe stations, de bijbehorende vervoersstromen en het beschikbare budget.

De totstandkoming van een nieuw station is het resultaat van overleg tussen verschillende partijen (initiatiefnemer, vervoerder en spoorwegbeheerder). Daarbij blijft het kader Nieuwe Stations van kracht¹⁸. Dit betekent dat:

1. Voor het besluit tot aanleg van een station sprake moet zijn van een bedieningsgarantie van de vervoerder. Hiervoor is noodzakelijk dat het station technisch inpasbaar is op het railnet en dat het station inpasbaar is in de dienstregeling. Eventueel te maken exploitatiekosten van de vervoerder moeten worden gedekt door de initiatiefnemer.
2. Vereist is dat er sprake is van een volledige financiële dekking (zowel investerings- als exploitatiekosten), tengevolge van een nieuw station. Hierbij gaat het om een sluitende business case voor de realisatie van het station en de stationsomgeving. Er moet sprake zijn van een goede regionale onderbouwing van de ontsluiting van het station alsmede de ruimtelijke ontwikkeling van de stationsomgeving.

Stationsinitiatieven die aan bovenstaand kader voldoen kunnen in aanmerking komen voor een maximale financiering van ca. € 6,5 mln (incl BTW) uit het budget nieuwe stations, indien dit past binnen het MIRT-budget en indien een nieuw station een bijdrage levert aan de doelen van de Lange Termijn Spooragenda. Hierbij spelen de recente ontwikkelingen rondom de herijking en de toegezegde prioritering van ambities een rol. Afsproken is dat de regio's in gezamenlijkheid kijken naar de ambities om vervolgens te beoordelen welke projecten in het kader van de herijking worden meegenomen. De regio kan de voorstellen inbrengen bij de herijking in het kader van de Lange Termijn Spooragenda.

Bijlage 6 bevat de lijst stationsinitiatieven. Het gaat hier om een update van de lijst die op 18 augustus 2011¹⁹ aan u is gezonden. Voor de update van deze initiatieven is de regio's gevraagd aan te geven per stationsinitiatief of het realiseerbaar wordt geacht voor 2028, of dat het initiatief doorschuift na 2028. Uiteraard gaat het om inschattingen op basis van de huidig beschikbare informatie. De informatie is gebaseerd op de inzichten van de regio's en de inzichten van ProRail en NS.

¹⁸ Kamerstuk 31 801, nr. 7

¹⁹ Kamerstuk 31 801, nr. 19

Proefschrift achterlandverbindingen Rotterdamse haven

Tijdens het Algemeen Overleg over het MIRT op 18 juni 2014 is toegezegd dat ik u een schriftelijke reactie toe zal doen komen op het rapport van de Erasmus Universiteit over de aansluiting van de Betuweroute op Duitsland; een promotieonderzoek van historica Paardenkooper, zoals dat destijds ter vergadering is overhandigd.

Ministerie van
Infrastructuur en Milieu

Ons kenmerk
IENM/BSK-2014/245836

Het proefschrift van mevrouw Paardenkooper naar het zeecontainervervoer van en naar de haven van Rotterdam tussen 1966 en 2010 is met belangstelling ontvangen. Het onderzoek signaleert dat in de periode 1990-2010 de netwerkbuitbreiding stagneerde en zelfs geografisch kromp. Dit door verschuivingen van industrialisatie in Duitsland richting Zuid Duitsland en verschuiving van het economisch zwaartepunt binnen Europa.

De ontwikkelingen die mevrouw Paardenkooper schetst worden herkend. In de onderzochte periode is het Duitse achterland voor Rotterdam inderdaad "kleiner geworden" als gevolg van toenemende concurrentie en de verschuiving van het industriële zwaartepunt in Duitsland. Het Havenbedrijf Rotterdam (HbR) nuanceert in een reactie het beeld uit het proefschrift: *"Rotterdam is historisch gezien de eerste zeehaven waar containers werden overgeslagen. In de loop der jaren zijn ook andere zeehavens met succes gaan inzetten op containers, wat logischerwijs leidde tot een afnemend marktaandeel van Rotterdam in het Duitse achterland."*

In de periode 1990-2010 is Rotterdam wel veel meer containers gaan doorzetten naar bestemmingen relatief dichtbij. Dat leidde tot meer distributieactiviteiten in bijvoorbeeld Brabant, Venlo en Twente en duidt op een sterke exportkracht van het Nederlandse bedrijfsleven. Voor Nederland levert dat werk en nationaal inkomen op. De afname van het aantal containers voor bestemmingen verder weg, zag het HbR al jaren geleden aankomen. Door de recente crisis is daarin een extra dip ontstaan. Momenteel treedt herstel op en verhogen de verschillende spoor shuttlediensten, bijvoorbeeld naar Polen, hun frequentie. Het HbR stimuleert het goederenspoorvervoer door gerichte werving van lading in vooral zuidelijk Duitsland, en door nieuwe diensten met de groeiregio's in Europa mede te financieren. Ter verbetering van de concurrentiepositie van het goederenvervoer per spoor heeft de sector in het kader van de LTSA 2 een aanvalsplan spoorgoederenvervoer opgesteld. Aan de spoorgoederentafel wordt hier nader invulling aan gegeven.

Het beleid van IenM is erop gericht om Rotterdam per spoor optimaal aan te sluiten op het Duitse spoorwernet. De Betuweroute is daartoe aangelegd en met de komst van het derde spoor in Duitsland zal de doorstroming van goederentreinen tussen de Rotterdamse haven en de Europese bestemmingen aanzienlijk verbeteren. Tegelijkertijd wordt geïnvesteerd in verbetering van de spoorbaanvakken te Kijfhoek en Zevenaar. Daar wordt 25 kV en ERTMS aangelegd, waardoor de toegangsdrempel voor buitenlandse goederentreinen wordt verlaagd. De spoorroute naar de Rotterdamse haven wordt daardoor efficiënter en goedkoper voor de goederenvervoerders.

De Europese Commissie van zijn kant stimuleert de ontwikkeling van de spoorgoederen corridors in Europa en maakt een efficiëntere bedrijfsvoering van het internationale spoorgoederenvervoer mogelijk. De Rotterdamse haven is aangesloten op drie belangrijke spoorgoederen corridors, die Nederland verbinden met het Europese achterland. Deze internationale spoorgoederen corridors zijn

een prioriteit in het beleid en vormen de basis voor het Aanvalsplan spoorgoederenvervoer, waaraan de sector samen met IenM werkt.

**Ministerie van
Infrastructuur en Milieu**

Alles beschouwd zijn wij positief gestemd over de spoorpositie van de Rotterdamse haven. De liberalisering maakt inderdaad de concurrentiestrijd heviger, maar biedt kansen aan een handelsland als Nederland en in het bijzonder aan de Rotterdamse haven. Met de Betuweroute als exclusieve goederenspoorlijn van en naar Duitsland heeft Nederland een strategische voorsprong op de andere zeehavens in Noord West Europa.

Ons kenmerk
IENM/BSK-2014/245836

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU,

mw. drs. M.H. Schultz van Haegen

DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU,

Wilma J. Mansveld

BO MIRT Brief 2014

Bijlage 1 AFSPRAKENLIJST BESTUURLIJKE OVERLEGGEN MIRT 2014

1. NOORD-HOLLAND, UTRECHT, FLEVOLAND

In het kader van de vernieuwing van het MIRT heeft het Bestuurlijk Overleg MIRT (BO MIRT) Noord-Holland, Utrecht, Flevoland plaatsgevonden op locatie in de regio. Deze eerste keer trad de regio Utrecht op als gastheer. Als onderdeel van het programma was er aansluitend een werkbezoek aan Utrecht Science Park. Uitgangspunt voor de bespreking was, dat stedelijke gebieden steeds belangrijker worden als het gaat om het versterken van de internationale concurrentiepositie. Kijken naar stedelijke gebieden vraagt om een integrale blik, waarbij verstedelijking, mobiliteit, leefomgeving, water en energie in samenhang met elkaar worden gezien. Ook vraagt het om een andere manier van samenwerken tussen overheden en het daarbij actief betrekken van bedrijfsleven en maatschappelijke organisaties. Het gesprek over stedelijke gebieden is in dit BO MIRT geconcretiseerd aan de hand van de casussen Amsterdam-Sloterdijk en Utrecht-oost/Science Park. In Amsterdam-Sloterdijk ligt de opgave in de transformatie van een monofunctioneel kantorengedrag naar een gemengd gebied met wonen, werken en voorzieningen, waarbij optimaal gebruik wordt gemaakt van de goede bereikbaarheid in het aanwezige knooppunt. Het gebied Utrecht-oost/Science Park ontwikkelt zich snel tot een belangrijk ruimtelijk-economisch cluster op het gebied van life science, duurzaamheid en gezondheid. Een goede (OV) bereikbaarheid is een aandachtspunt om de ontwikkeling van het gebied een verdere kwaliteitsimpuls te geven. Voor de gewenste hoogwaardige Science Park ontwikkeling werken publieke en private partijen sinds 2013 samen.	
1.	Transformatie in 20 Ke-zone Schiphol De staatssecretaris van IenM neemt eind november in overleg met de minister van Wonen en Rijksdienst een besluit over de voorwaarden waaronder transformatie in de 20 Ke-Zone rond Schiphol mogelijk is.
2.	Transformatie en planschade Het Expertteam (kantoor) Transformatie van de Rijksdienst voor Ondernemend Nederland zal via het ministerie van Binnenlandse Zaken gevraagd worden onderzoek te doen naar het mogelijk negatieve effect van de bestaande planschaderegeling op transformatieplannen en mogelijke oplossingen hiervoor. De regio zal bij dit onderzoek worden betrokken.
3.	Transformatie Amsterdam-Sloterdijk Regio en rijk werken samen uit welke concrete samenhangende acties en maatregelen, gericht op het wegnemen van belemmeringen, in de tijd nodig zijn om verdere stappen te zetten in de transformatie van Amsterdam-Sloterdijk naar een gemengd gebied van wonen, werken en voorzieningen, welke partijen daarbij het voortouw dienen te hebben en op welke bestaande overlegtafels hierover nadere afspraken moeten worden gemaakt. De (semi-) private partijen in het gebied zullen daarbij worden betrokken.
4.	Agenda Stad en Amsterdam-Sloterdijk De regio en in het bijzonder de gemeente Amsterdam gaat na of de casus Amsterdam-Sloterdijk, en mogelijke vergelijkbare casussen in de Noordvleugel, zich lenen voor agendering in de Agenda Stad en stemt dit af met het ministerie van Binnenlandse Zaken, die deze agenda trekt.
5.	MIRT onderzoek Knoop Schiphol Plaza Het ministerie van IenM en de regio zullen in het kader van het lopende MIRT onderzoek Knoop Schiphol Plaza met elkaar en met de andere betrokken partijen NS, ProRail en Schiphol verder werken aan het (financieel en inhoudelijk) optimaliseren en aanbrengen van fasering in de ontwikkelde oplossingsrichting en het verkennen van alternatieve financieringsmogelijkheden. Gezien de zeer beperkte financiële ruimte in het Infrastructuurfonds is er vanuit rijkszijde op de korte termijn geen zicht op een bijdrage aan een robuuste oplossing. Een eventuele bijdrage aan een kleine stap zal onderdeel moeten uitmaken van de herijking (najaar 2015), waarbij het van belang is dat deze eerste stap past in het eindbeeld. Hiermee wordt geborgd dat, indien er in de toekomst zicht ontstaat op financiering van het eindbeeld (door het ministerie van IenM of van de andere partijen), het voorwerk is gedaan, de eerste stap niet leidt tot kapitaalvernietiging en voortvarend kan worden doorgegaan met het project.

6.	Bereikbaarheid Utrechts Science Park in relatie tot Beter Benutten De private partijen in het Utrechts Science Park zetten zich in om de bereikbaarheid te verbeteren, bijvoorbeeld door spreiding van werk- en openingstijden en van collegetijden. Daarbij wordt onder andere aansluiting gezocht bij lopende initiatieven vanuit het regionale werkgeversnetwerk U15, mede in relatie tot het programma Beter Benutten (zie ook punt 7 'OV verkenning Utrecht').
7.	OV verkenning Utrecht In vervolg op het OV MIRT onderzoek Regio Utrecht, en mede in samenhang met punt 6 'Bereikbaarheid Utrechts Science Park in relatie tot Beter Benutten', zal gestart worden met een regionale verkenning, die wordt getrokken door de regio en waarin wordt samengewerkt met het ministerie van IenM. Op deze wijze wordt er voor gezorgd, dat als er in de toekomst zicht is op een financiële bijdrage van het ministerie van IenM aan het project, het nodige 'huiswerk' is gedaan en voortvarend kan worden doorgedaan met het project. Of er sprake zal zijn van een financiële bijdrage is mede afhankelijk van besluitvorming over de herijking (medio 2015).
8.	Noordelijke Randweg Utrecht Het ministerie van IenM stelt de financiële bijdrage aan het regionale project Noordelijke Randweg Utrecht (NRU), onder met de regio nader overeen te komen randvoorwaarden, eerder ter beschikking, zodat het project versneld kan worden gerealiseerd in de periode 2020-2022. Hiermee wordt invulling gegeven aan de toezegging van de minister van IenM aan de Tweede Kamer om te onderzoeken of een versnelde aanleg van de NRU haalbaar is.

2. ZUIDELIJKE RANDSTAD

1.	Mainport-Greenport Het versterken van de relatie tussen de Greenports in de Zuidelijke Randstad en de Mainport Rotterdam is onderdeel van de Adaptieve Agenda Zuidelijke Randstad, zoals vastgesteld in het BO MIRT 2013. Om hier invulling aan te geven zijn tafels georganiseerd met ondernemers uit de Greenport en de Mainport. In het BO heeft dhr. Jansen namens de ondernemers werkzaam in de versketen het resultaat van deze tafels gepresenteerd en het Manifest "Green meets Port" overhandigd (zie www.vno-ncwwest.nl voor het manifest). In het BO is een aantal van de door de ondernemers geagendeerde onderwerpen besproken: het belang van de realisatie van de Rotterdamse Coolport (synchromodale hub in Waal/Eemhaven) en een intermodaal opstappunt aan de noordzijde van de Nieuwe Waterweg, het op termijn gebruiken van het spoor voor versproducten naar het zuiden en oosten van Europa en de transitie van handelsterreinen. De ondernemers hebben aangegeven het overleg met overheden te willen continueren in het platform Fresh Corridor Rotterdam. ❖ Afsproken wordt de samenwerking tussen overheden en bedrijfsleven voort te zetten, waarbij de vorm, de duur en de wederkerigheid van de inzet van overheden en bedrijfsleven de komende maanden nader worden uitgewerkt. ❖ Investerende ondernemers besluiten uiteindelijk over de realisatie van de Coolport Rotterdam en dat moment lijkt dichterbij te komen. Het Havenbedrijf Rotterdam zet zich actief in om er met de ondernemers uit te komen. Het budget wat eerder door het ministerie van Economische Zaken beschikbaar is gesteld aan de provincie Zuid-Holland voor de fysieke ontsluiting van de Coolterminal blijft beschikbaar. Dit geldt ook voor de subsidieregeling van de provincie. De provincie is bereid de subsidieregeling ten behoeve van de fysieke ontsluiting aan te passen, mocht dit noodzakelijk zijn. ❖ De locatie voor een binnenvaart containerterminal aan de noordzijde van de Nieuwe Waterweg in het Westland is nog niet rond. De locatie Hoek van Holland lijkt het meest ideaal. De provincie Zuid-Holland neemt vanuit overheidszijde de regie om tot een gedragen locatie te komen. IenM is zo nodig bereid actie te ondernemen om draagvlak voor de voorkeurslocatie te bespoedigen. ❖ IenM en het Havenbedrijf Rotterdam spreken af de versshuttles over het spoor en de daarvoor benodigde voorzieningen te bespreken op de landelijke spoorgoederentafel. Dat is de plek waar de relevante partijen de mogelijkheden kunnen bespreken. ❖ Rijk en regio starten met een gezamenlijke studie naar het veranderend (logistiek) ruimtegebruik ten behoeve van de Greenports in Zuid-Holland, onder de voorwaarden dat ondernemers participeren en ook de relatie met de Greenports Aalsmeer en Venlo en Schiphol in het onderzoek wordt betrokken. Deze studie wordt afgestemd met de gebiedsverkenning die de provincie Zuid-Holland is gestart in het Westland.
2.	Energie Het ruimtelijk mogelijk maken van energietransitie, het vergroten van de zelfvoorzienendheid van energie en het ontwikkelen van een warmtenet is onderdeel van de Adaptieve Agenda Zuidelijke Randstad. Besparen op warmtegebruik kan in Zuid-Holland een grote bijdrage leveren aan de doelstellingen van het Energieakkoord. In het BO heeft mevr. van der Steenhoven (Programmabureau Warmte Koude Zuid-Holland) het warmtenet Zuid-Holland toegelicht. Met het warmtenet wordt restwarmte vanuit het Rotterdamse havengebied ingezet in de glastuinbouw en voor de verwarming van woningen. In het BO is gesproken over onder meer de bijdrage van het warmtenet aan de doelstellingen voor duurzaamheid, de kosten en baten en de relatie met gerelateerde onderwerpen als energiebesparing in de bebouwde omgeving, aardwarmte en de vervanging van het gasnet. Dhr. Smits (Havenbedrijf Rotterdam) en dhr. van Ruiten (LTO Glaskracht Nederland) hebben aan het gesprek deelgenomen vanuit het perspectief van de leveranciers respectievelijk de afnemers van warmte. Zuid-Holland loopt voorop met besparing van warmtegebruik en kan als voorbeeld dienen voor andere gebieden in Nederland. Het vertrouwen van leverende en afnemende partijen cruciaal is voor de realisatie van het warmtenet, evenals het overwinnen van onzekerheid, gezien de lange termijn van de investering. In verband met de levensduur en vervangingsbehoefte van energiecentrales, warmtekrachtkoppeling en gasleidingen is er urgentie om met elkaar na te gaan in welke gebieden op welk energiesysteem in te zetten (warmtenet, gas, energieneutraal, etc.). Daarbij is door de regio bijzondere aandacht gevraagd voor de relatie warmte en energielabel/-certificaat voor woningen.

	❖ Rijk en regio spreken af om gezamenlijk met marktpartijen en kennisinstituten een regionale energievisie en uitvoeringsstrategie op te stellen, waarin de koppeling wordt gelegd tussen warmtenetten en energiebesparing. Zo snel mogelijk, maar uiterlijk voor de zomer van 2015. De regionale energievisie bevat een integrale analyse op slim en efficiënt energiegebruik (glastuinbouw/industrie), energiebesparing in - en verduurzaming van de gebouwde omgeving en collectieve warmteoplossingen. In de uitvoeringsstrategie komen de belangrijkste knelpunten voor collectieve warmteoplossingen aan de orde. ❖ Rijk en regio hechten belang aan het realiseren en optimaal functioneren van een warmtenet. In de vervolgfase nemen aan publieke zijde vier gemeenten (Rotterdam, Den Haag, Delft en Westland) samen met de provincie Zuid-Holland het voortouw om te komen tot een coalitie tussen markt en overheid. Zij worden opdrachtgever van een groep opdrachtnemende partijen (met onder meer Havenbedrijf Rotterdam, energiebedrijven, LTO/tuinders) voor een onderzoek naar tracé, organisatie, financiering en aanpak van de realisatie van een warmtepijp Rotterdam-Westland-Den Haag, als onderdeel van de warmterotonde. ❖ Het Rijk is bereid belemmeringen weg te nemen waar dat kan. IenM neemt de warmtepijpleidingen op in de Structuurvisie Ondergrond.
3.	MIRT-onderzoek Internationale connectiviteit ❖ Op basis van de onderzoeken die nu zijn uitgevoerd naar de huidige situatie stellen Rijk en regio de volgende opgaven voor de Zuidelijke Randstad vast op het gebied van internationale connectiviteit: ○ Versterken internationale connectiviteit als onderdeel van een te ontwikkelen strategie versterken economische toplocaties. ○ Verbeteren relaties Zuidelijke Randstad met het internationale spoorwegennetwerk. ○ Beter benutten van de potentie van de luchthavens Schiphol en Rotterdam – The Hague Airport voor de Zuidelijke Randstad. ○ Beter organiseren ketenintegratie, onder andere gericht op het beter benutten van bestaande infrastructuur. ○ Verbeteren verservoersstromen Mainport – Greenport; zie ook agendapunt Mainport – Greenport. ❖ In de komende fase worden de opgaven nader onderzocht en wordt bezien in hoeverre de opgaven overeind blijven, wanneer rekening wordt gehouden met reeds lopende programma's en onderzoeken van Rijk en regio. Het resultaat is een concrete ontwikkelagenda in 2015, waarbij oplossingen met name worden gezocht in innovatie en het beter benutten van bestaande infrastructuur. De ruimte voor overheidsinvesteringen is zeer beperkt op de korte en middellange termijn.
4.	MIRT-onderzoek Stimuleren stedelijk wonen ❖ Rijk en regio spreken af zich in te zetten om tussentijdse Quick Wins te faciliteren.
5.	LTSA herijking n.a.v. Spoortafels ❖ Rijk en regio spreken in het kader van de Lange termijn Spooragenda (LTSA) herijking af snel met elkaar in overleg te gaan om te waarborgen dat de beslisinformatie over de door de regio en spoorsector aan te leveren prioritaire projecten en programma's beschikbaar is voorafgaand aan de landsdelige spoortafels die in februari 2015 zijn gepland.
6.	Quick wins A15 Papendrecht-Gorinchem ❖ Rijk en Regio stellen vast dat, in lijn met de afspraken uit het BO MIRT 2013, het onderzoek Quick Wins A15 ver gevorderd is. Dit geldt zowel voor de ontwerpen, als voor de bijbehorende verkeersrapporten en de kostenramingen. Rijkswaterstaat is conform de gemaakte afspraak gedurende het proces nauw betrokken bij het onderzoek en is in de gelegenheid gesteld om conceptversies te toetsen. ❖ Gezien de stand van zaken van het onderzoek spreekt het Rijk de intentie uit om in het kader van Beter Benutten Vervolg aan de hand van de definitieve rapporten uiterlijk in het eerste kwartaal van 2015 een besluit te nemen over de Quick Wins A15.

7.	MIRT-onderzoek Bereikbaarheid Rotterdam - Den Haag ❖ Het MIRT-onderzoek Bereikbaarheid regio Rotterdam – Den Haag zal in de eerste helft van 2015 starten, waarbij rijk en regio streven naar het eerste kwartaal. Daarbij wordt aansluiting gezocht bij de lopende (MIRT-) onderzoeken, zoals Internationale connectiviteit.
8.	Duinpolderweg ❖ Rijk en regio komen in het voorjaar 2015 bij elkaar om op basis van het dan beschikbare onderzoeksmateriaal het te hebben over de vraag of er een rijksbelang is bij het project Duinpolderweg. De coördinatie van dit onderwerp ligt bij de provincie Noord-Holland.
9.	Vervolg Deltaprogramma Rijnmond-Drechtsteden ❖ De provincie Zuid-Holland initieert met de gemeenten in Alblasserwaard - Vijfheerenlanden, het waterschap Rivierenland en het Rijk een MIRT-onderzoek Alblasserwaard naar verbinding van een ruimtelijke en economische gebiedsagenda en waterveiligheid. Het onderzoek bouwt voort op de voorkeursstrategie van het Deltaprogramma. Het zwaartepunt ligt op de zuidrand van de Alblasserwaard. Het onderzoek is naar verwachting eind 2016 gereed. ❖ De gemeente Rotterdam initieert, samen met andere overheden en bedrijven, een MIRT-onderzoek Adaptatiestrategie Waterveiligheid Buitendijks. Het onderzoek bestaat uit het ontwikkelen van een adaptatiestrategie voor waterveiligheid in buitendijkse gebieden in de regio Rijnmond-Drechtsteden met grote aantallen bewoners en grote economische waarde. Via pilots wordt in verschillende type gebieden met complexe opgaven ervaring opgedaan.
10.	Opgaventabel Adaptieve Agenda Zuidelijke Randstad ❖ Rijk en regio stellen de geactualiseerde opgaventabel vast, behorende bij de Adaptieve Agenda Zuidelijke Randstad, waarin de besluiten van het BO MIRT 2014 indien nodig nog worden toegevoegd.

3. OOST NEDERLAND

1.	Vernieuwing MIRT en Zwolle Kampen Netwerkstad (ZKN) ❖ Het rijk vraagt andere overheden, maatschappelijke organisaties en bedrijven om actief aan de vernieuwing van het MIRT bij te dragen. ❖ ZKN heeft gekozen voor de koploperaanpak en heeft met deze nieuwe aanpak al concrete resultaten behaald. ZKN richt zich daarbij op: het versterken van de samenwerking tussen de O's (onderzoek, onderwijs, overheid, ondernemers en (initiatieven van) onderop) en op het verdelen van verantwoordelijkheden en taken en versterken van de doe-kracht. ❖ ZKN wil de komende jaren actief met alle regionale partners, bedrijfsleven en rijk samen aan de slag blijven om een aantal belangrijke vraagstukken op een slagvaardige en innovatieve wijze aan te pakken te weten: de wateropgave/klimaatactieve IJsselvechtdelta, de bereikbaarheid (beter benutten) en energietransitie. ❖ IenM spreekt haar waardering uit voor de aanpak van ZKN zoals dat is gebleken uit de Beter Benutten koploperaanpak en biedt aan om deze aanpak te ondersteunen door mee te denken, door contacten en netwerken te verbinden en extra kennis aan te reiken, door het stimuleren van het bieden van maatwerk en -daar waar nodig- wet en regelgeving aan te passen (oa Omgevingswet). ❖ Rijk en regio onderzoeken samen of de koploperaanpak ook toepasbaar is voor energietransitie en klimaatactieve IJsselvechtdelta. EZ onderzoekt welke rol het verder kan spelen om de aanpak voor energietransitie te versterken.
2.	Opgave economische structuurversterking en gebiedsgericht MIRT onderzoek Arnhem Nijmegen ❖ Rijk en regio spreken af het MIRT onderzoek naast de analyse te voorzien van een concrete actie cq uitvoeringsagenda en daarmee dit onderzoek uiterlijk in het voorjaar 2015 af te ronden. ❖ De regio richt zich met voorrang en kracht op het tot stand komen van een gedragen gezamenlijke ambitie en prioritering van acties (focus) ten behoeve van de uitvoeringsagenda. ❖ IenM vraagt tbv de uitvoeringsagenda de koppeling te leggen met het MIRT onderzoek Goederencorridor Oost waarbij oa gekeken wordt naar de kansen en belemmeringen van de corridor voor dit gebied. ❖ IenM en EZ zullen zich bezinnen op de bijdrage die vanuit het rijk geleverd kan worden aan de economische structuur versterking van Arnhem Nijmegen mede op basis van de analyse van dit MIRT Onderzoek en de uitkomsten van de Beleidsverkenning Versterking Vestigingsklimaat Nederland (BVNL).
3.	Hoogwatergeul Varik-Heesselt ❖ Regio heeft aangegeven eerder dan najaar 2015 te willen starten met de MIRT verkenning Varik-Heesselt. ❖ Het Rijk zal op korte termijn aangeven welke vragen zij nog beantwoord wil zien om transparant te kunnen prioriteren tbv de verdeling van de 200 milj euro tot 2028 voor de meerkosten van rivierverschuiving. ❖ De provincie zal eveneens op korte termijn aangeven welke cofinancieringsmogelijkheden er zijn. ❖ Over deze twee punten zullen rijk en regio met elkaar in gesprek gaan.

4.	Valleilijn ❖ Op het verzoek van de Provincie Gelderland om een bijdrage van IenM in de kosten van de kwartierdienst van de Valleilijn, geeft IenM aan dat de resultaten van de onderzoeken (naar de kwartierdienst Valleilijn en doorgaande verbinding naar Arnhem) en de gecorrigeerde Quick scan MKBA van de Valleilijn haar nog steeds geen aanleiding geven om te overwegen een bijdrage te verlenen aan de onderzochte maatregelen op de Valleilijn (zie ook brief van 3 februari 2014, kenmerk IENM/BSK-2014/13607 en van 29 september 2014, kenmerk IENM/BSK-2014/148560). Het door de staatssecretaris bij de behandeling van de begroting van IenM toegezegde nadere onderzoek naar en overleg over een goedkopere en kosteneffectieve oplossing voor het capaciteitsprobleem op enkele ritten in de spits op de Valleilijn is nog gaande. De staatssecretaris zal de Kamer over de uitkomst van het nadere onderzoek en het overleg met de regio en de vervoerder zo spoedig mogelijk informeren, indien mogelijk nog vóór het Notaoverleg MIRT. ❖ Er is al wel inmiddels overeenstemming bereikt tussen rijk en regio over de implementatie en cofinanciering van de geselecteerde maatregelen van het instrument vraagbeïnvloeding (zie ook punt 7). Daarmee is een totaalbudget gemoeid van € 824.000. IenM en Gelderland dragen elk € 362.000 bij en Connexxion € 100.000 (alle bedragen incl. btw).
5.	Elektrificatie Zwolle-Wierden en Decentralisatie Zwolle – Enschede ❖ Afgesproken is dat I&M € 20,6 mln. bijdraagt aan de elektrificatie van Zwolle-Wierden. Dit is incl. de € 6,5 mln. uit het Lenteakkoord en incl. de bijdrage aan de beheer en onderhoudskosten t/m 2028. ❖ Voor de structurele beheer en onderhoudskosten vanaf 2029 moeten de afspraken nog worden gemaakt op basis van het uiterlijk begin 2015 vast te stellen beleidskader financiering beheer- en onderhoudskosten. ❖ Overijssel bevestigt de decentralisatie van Zwolle-Enschede per 14 december 2014. Met de NS kan de provincie nu de afspraken gaan maken over de onderhandse gunning voor de eerstkomende jaren en kan de aanbesteding worden gestart. ❖ Uitgangspunt van Overijssel is dat in december 2017 de nieuwe concessie zal ingaan, met elektrisch materieel.
6.	Herijking Spoor ❖ Partijen spreken af zo spoedig mogelijk met elkaar in overleg te gaan om te waarborgen dat er ten behoeve van de landsdelige tafels die in februari 2015 zijn gepland de beslisinformatie beschikbaar is voor de door de regio en spoorsector aan te leveren prioritaire projecten en programma's.
7.	Beter Benutten regionaal spoor ❖ Definitief besluit tot een bijdrage van IenM van € 6,37 mln. (zijnde 50%) voor de twee versnellingsmaatregelen op Zwolle-Enschede in kader Beter Benutten regionaal spoor (incl. € 84.000 voor de beheer en onderhoudskosten t/m 2028, waarbij ook geldt dat voor de structurele kosten vanaf 2029 nog afspraken moeten worden gemaakt o.b.v. hierna genoemd beleidskader, zie punt 8). ❖ Het verzoek van Overijssel om een bijdrage uit Beter Benutten aan het extra perron te Zwolle wordt op basis van recente informatie nog eenmaal gezien of het nu wel voldoet aan de criteria. Indien het voorstel niet voldoet aan de criteria, heeft de provincie de mogelijkheid het project in te brengen bij de herijking Spoor. ❖ Over de inzet van restant middelen BB voor de Gelderse trajecten (Arnhem-Winterswijk en Valleilijn) wordt een besluit genomen zodra er overeenstemming is over de verdeling van B en I kosten. Rijk en regio stemmen in met: ❖ het pakket met vraagbeïnvloedingsmaatregelen voor Zutphen-Hengelo- Oldenzaal (totaal € 348.000), de Valleilijn (824.000; zie punt 4) en de Maaslijn (893.000) en met de cofinanciering daarvan (50/50) door rijk en regio. Bij de beschikbaarstelling door IenM zal rekening worden gehouden met reeds verleende voorschotten.

8.	Beheer en instandhouding ❖ IenM werkt in nauwe afstemming met de regionale overheden (coördinatie aan regiozijde door Provincie Gelderland) de beleidslijn uit. De beleidslijn bevat uitgangspunten, afspraken en spelregels voor kostenverdeling BOV bij verschillende soorten spoorprojecten. ❖ Op ambtelijk niveau leveren de regionale overheden bouwstenen aan voor het voorstel, waarbij IenM de eindregie behoudt als verantwoordelijke partij. ❖ De beleidslijn zal op de landelijke spoortafel begin 2015 worden vastgesteld of zoveel eerder als mogelijk.
9.	Bruggen Twentekanalen ❖ Met de afronding van het MIRT Onderzoek Bruggen Twentekanalen hebben Rijk en regio de intentie uitgesproken om gezamenlijk vijf bruggen over het Twentekanaal te versterken en dit uit te werken in een bestuursovereenkomst.
10.	Bediening bruggen en sluizen ❖ Voor het onderzoek naar een robuust bediend vaarwegennet in Overijssel zal een budget van circa € 50.000,- nodig zijn (indicatief). De kosten van het onderzoek worden evenredig verdeeld tussen de partners Rijk en regio. ❖ RWS zal als centrale actor binnen het Overijsselse vaarwegennet deze actie coördineren; dit zegt echter niets over de verantwoordelijkheid voor de uitvoering van eventuele maatregelen in de toekomst.
11.	A1/A35 Azelo Buren ❖ Onder leiding van RWS Oost Nederland zal de situatie met betrekking tot doorstroming en verkeersveiligheid rond de A1/A35 Azelo Buren nader worden geanalyseerd. ❖ In beginsel wordt ingezet op een gedragsverandering van de automobilisten op dit traject om de doorstroming en de verkeersveiligheid te verbeteren via Beter Benutten-maatregelen. Rijkswaterstaat trekt het proces om uiterlijk begin maart 2015 de plannen van aanpak voor geschikte maatregelen in te dienen. ❖ De vraag van regionale partijen om vaker dynamische snelheidsverlaging te gaan toepassen op deze wegvakken wordt serieus door IenM onderzocht en kan worden beoordeeld als de analyse resultaten voor Beter Benutten bekend zijn.
12.	N36 ❖ Rijk en regio besluiten om naast implementatie van de maatregelen vanuit Meer Veilig 3 de doorstroming en verkeersveiligheid op de N36 te blijven monitoren met de reguliere middelen van het Rijk.
13.	Bestuursovereenkomst N35 Wijthmen – Nijverdal ❖ Met het ondertekenen van de bestuursovereenkomst maken Rijk en Regio afspraken over maatregelen om de verkeersveiligheid op de N35 op het tracé Wijthmen – Nijverdal te verbeteren. ❖ Het rijk stelt hier voor € 5 mln. beschikbaar en de provincie Overijssel €10 mln.

14	Strategisch gesprek over de wateropgave Vanuit de Vernieuwing van het MIRT is de koppeling met het Deltaprogramma in opbouw, onder meer door de strategieën van het Deltaprogramma te koppelen aan de gebiedsopgaven van de gebiedsagenda's om zo gezamenlijk de meekoppelkansen te kunnen identificeren en te benutten. Door een divers samengestelde groep bestaande uit overheden, semi publieke organisaties en bedrijfsleven is tijdens BO MIRT discussie gevoerd. Twee onderwerpen stonden daarbij centraal: governance water en ruimte (bewustwording over mogelijke koppeling wateropgave en ruimtelijke opgave, flexibel programmeren en financieringsconstructies) en dilemma's rond integraal rivierbeheer (waaronder natuurontwikkeling versus scheepvaart en natuurontwikkeling versus waterveiligheid). Het gesprek heeft de bewustwording vergroot van de vele en soms tegenstrijdige belangen van de actoren in het riviereengebied en heeft een aantal handvatten opgeleverd waarmee de verzilvering van meekoppelkansen dichterbij kan komen. ❖ Bij de wateropgaven en rivierbeheer zijn veel overheden (rijk, provincie, gemeenten, waterschappen) en particulieren (grondeigenaren/beheerders) betrokken met ieder hun eigen belangen. Het kennen en begrijpen van de belangen van de verschillende actoren in het gebied is essentieel om meekoppelkansen te kunnen opsporen. ❖ Grondeigenaren/beheerders van begin af aan mee nemen bij planvorming om zo de beleidscyclus (input vanuit beheer naar beleid) rond te maken. Bij het gezamenlijk zoeken naar mogelijke oplossingen en meekoppelkansen is ook de factor tijd belangrijk; de (strakke) planning van HWBP projecten staat soms op gespannen voet met mogelijke meekoppelkansen. Besluitvorming over programmering en prioritering van het Hoogwaterbeschermingsprogramma (HWBP) vindt plaats in de stuurgroep HWBP na consultatie met de stakeholders. Het gesprek wordt vervolgd op verschillende niveaus: ❖ bij de Stuurgroep Deltaprogramma waar gekeken wordt naar het nationaal belang en de samenhang tussen maatregelen en waar afspraken worden gemaakt over de programmering (planning) voor het jaarlijkse Deltaprogramma; ❖ bij het BO MIRT waar over integrale (gebiedsgerichte) projecten met een bredere scope dan alleen waterveiligheid, zoetwater of waterkwaliteit besluiten worden genomen; ❖ op regionaal niveau bij de regionale stuurgroepen van het Deltaprogramma. In de regio kan ook het beste het overleg tussen de overheden en het bedrijfsleven gevoerd worden, waarbij het bedrijfsleven een belangrijke rol kan hebben bij het verkennen van creatieve oplossingen en het ontwikkelen en uitvoeren van projecten.
----	---

4. NOORD NEDERLAND

1.	BO Noord-Nederland ❖ Als gevolg van een agendakwestie is het niet gelukt in het najaar 2014 een werkbezoek en een daaraan gekoppeld strategisch overleg in Emmen te organiseren. ❖ Regio en Rijk spreken af dat het werkbezoek en het daaraan gekoppelde strategisch overleg MIRT voor Noord-Nederland wordt georganiseerd in de periode januari/februari 2015.
2.	'Energieke Noorderruimte', MIRT-gebiedsagenda N-NL 2040 ❖ Regio en Rijk stellen het document 'Energieke Noorderruimte', MIRT-gebiedsagenda N-NL 2040 vast en constateren dat hiermee invulling is gegeven aan het besluit van het BO MIRT 2013; ❖ Regio en Rijk besluiten om de 'Uitvoeringsagenda' met mogelijke opgaven in 2015 te actualiseren en te onderzoeken welke opgaven voor besluitvorming in de BO's MIRT 2015 en 2016 in aanmerking komen.
3.	Voorbereiding startbeslissing MIRT-onderzoek 'Concurrentiekracht N-NL ❖ Regio en Rijk starten met de voorbereiding voor een MIRT-onderzoek vooruitlopend op de formele startbeslissing in het strategisch overleg januari/februari 2015, waarbij de internationale dimensie en het bedrijfsleven worden betrokken.
4.	Startbeslissing MIRT-onderzoek 'Acceptatie en kansen ruimtelijke inpassing van nieuwe energiesystemen' ❖ Regio en Rijk starten gezamenlijk een MIRT-onderzoek naar de acceptatie en kansen ruimtelijke inpassing van nieuwe energiesystemen; ❖ Regio en Rijk streven er naar fase 1 van het onderzoek: scope en plan van aanpak, in het voorjaar 2015 beschikbaar te hebben; ❖ In het BO MIRT 2015 wordt op basis van de scope en het plan van aanpak nadere afspraken gemaakt over de financiering van het onderzoek.
5.	Opslag en afvoer van offshore duurzaam opgewekte energie ❖ Regio en Rijk formuleren gezamenlijk de vraagstelling voor een haalbaarheidsstudie naar de verschillende mogelijkheden voor opslag en afvoer van duurzaam opgewekte energie offshore; ❖ De regio is trekker van de voorbereiding op de haalbaarheidsstudie.
6.	Startbeslissing MIRT-onderzoek 'Anders Benutten' ❖ Regio en Rijk starten gezamenlijk een MIRT-onderzoek naar (betaalbare) bereikbaarheid van bovenlokale voorzieningen vanuit anticipeer- en krimpregio's. ❖ Het MIRT-onderzoek wordt gezamenlijk gefinancierd. De geraamde kosten bedragen voor het onderzoek bedragen 50.000 euro en worden gedragen door de regio en het Rijk (beiden 50%); de kosten van de lopende pilots en experimenten worden gedragen door de regio. De regio is trekker van het onderzoek. ❖ Regio en Rijk streven er naar fase 1 van het onderzoek: scope en plan van aanpak, in het voorjaar 2015 vast te stellen in het Regio-Rijk directeurenoverleg. Na afronding van elke fase van het MIRT-onderzoek volgt een beslismoment en worden afspraken gemaakt over het vervolg.
7.	Deadline 'Regionaal Mobiliteitsfonds' Regio Specifiekpakket (RMf-RSP) ❖ De realisatieperiode voor het RMf-RSP wordt verlengd met de tijd die nodig is om de financiële risico's van de Concrete Projecten op te kunnen vangen én de tijd die nodig is om eventuele vrijvallende middelen uit risicoreserveringen alsnog binnen het RSP te kunnen besteden. ❖ Bij de huidige inzichten betekent dit een verlenging van de realisatieperiode tot en met 2022.
8.	Afsluitdijk: sluizen Kornwerderzand ❖ De betrokken provincies, gemeenten en marktpartijen spannen zich tot het uiterste in om de resterende financiering van het vernieuwde sluiscomplex te regelen. Eind 2015 wordt door Rijk en regio definitief vastgesteld of de financiering geregeld is. Mocht blijken dat deze financiering niet gerealiseerd kan worden, dan zal het project geen doorgang vinden.

	❖ Het Rijk geleidt het door de regio bij de EC in te dienen verzoek voor een TEN-T subsidiebijdrage voor dit project door naar Brussel.
9.	Verdubbeling N33 midden ❖ Het rijk waardeert de bereidheid van de regio om te investeren in verdubbeling van de rijksweg N33 midden. ❖ Voor het rijk staat de wettelijk verplichte BTW niet ter discussie. ❖ Het rijk is bereid tot nader overleg met de regio over een oplossing voor het financiële gat. ❖ Rijk en regio spreken af om nog voor het eind van 2014 bestuurlijk overleg te voeren om tot afspraken te komen over de mogelijke verdubbeling.
10.	Heliport Eemshaven ten behoeve van offshore windmolenparken ❖ De regio is voornemens een heliport te ontwikkelen nabij de Eemshaven gericht op het faciliteren van offshore windmolenparken. ❖ Zodra de locaties voor een heliport in beeld zijn, vindt nader onderzoek plaats naar onder meer de milieueffecten van die locaties. ❖ Op grond van de onderzoeksuitkomsten bepaalt de gemeente of een Barro-ontheffing wordt aangevraagd bij het Rijk (naar verwachting eind 2014). ❖ Het Rijk staat positief tegenover het initiatief van de ontwikkeling van de heliport, vooropgesteld dat voldaan kan worden aan de wettelijke voorschriften. Zodra de informatie uit de onderzoeken voor het Rijk beschikbaar is en de uitvoerbaarheid van het project aannemelijk is, wordt z.s.m. een indicatie gegeven over de haalbaarheid van het ontheffingsverzoek. Zodra de ontheffingsaanvraag is ingediend door de gemeente wordt deze in behandeling genomen.
11.	Experimenteerruimte energieprojecten ❖ Gecombineerde inzet van experimenteerruimte in Elektriciteitswet en Crisis- en herstelwet is in principe mogelijk. Dit hangt af van de specificaties van het experiment en de criteria voor de inzet van experimenteerruimte in beide wetten. ❖ De regio onderzoekt mogelijkheden voor het aanwijzen van locaties waar met behulp van de inzet Crisis en herstelwet experimenten op het gebied van energie kunnen worden uitgevoerd.
12.	Voortgangsrapportage RSP ❖ De voortgangsrapportage RSP wordt vastgesteld en wordt als bijlage toegevoegd bij de uitkomsten van de najaarsoverleggen MIRT naar de Tweede Kamer.
13.	Leeuwarden Culturele Hoofdstad van Europa 2018 ❖ Regio en Rijk spannen zich in de bereikbaarheid van Leeuwarden als Culturele hoofdstad Europa 2018, in 2018 zo goed mogelijk te waarborgen. ❖ Het Programmeerteam Culturele Hoofdstad, de gemeente Leeuwarden, de provincie Fryslân en de weg- en spoorwegbeheerders voeren nader overleg over de concrete invulling/programmering van de noodzakelijke werkzaamheden.
14.	Overheidsvastgoed in Noord-Nederland ❖ In 2013 is afgesproken dat regio en Rijk de vastgoedopgaven in Noord-Nederland in beeld brengen. ❖ Gelet op de demografische ontwikkelingen, de ontwikkelingen op de vastgoedmarkt en de omvang van het af te stoten rijksvastgoed is de opgave in Drenthe het meest urgent. Nader onderzoek richt zich in 2014/15 op Assen en Emmen. ❖ Voor Veenhuizen wordt een visie over de potenties van de verschillende onroerende zaken opgesteld (objecten, inclusief de terreinen, infrastructuur, bossen e.d.). Aan de hand hiervan wordt bepaald hoe de vervreemding van het Rijksbezit wordt aangepakt en op welke termijn, al dan niet gefaseerd. ❖ Daarnaast wordt er gewerkt aan een eerste aanzet voor een managementbeheersplan voor Veenhuizen in het kader van de nominatie van de koloniën van Weldadigheid voor de Werelderfgoedlijst. ❖ Over de mogelijke inzet van Rijksvastgoed ten behoeve van duurzaam energieproductie in de drie noordelijke provincies wordt nader overleg gevoerd.

15.	Mitigerende maatregelen Friese IJsselmeerkust ❖ Rijk en regio ronden een proces af wat moet leiden tot opdrachtverlening aan de provincie Fryslân voor het verkennen en realiseren van mitigerende maatregelen waarmee erosie van buitendijkse natuur langs de Friese kust wordt tegengegaan. Dit proces moet duidelijkheid geven over o.a. de volgende zaken: ○ Welke formele relatie is er met de opdracht van DG Ruitmte en Water aan RWS Midden Nederland om een nieuw peilbesluit op te stellen en met de invoering van het daarop gebaseerde nieuwe peilbeheer; ○ Welke meekoppelende opgaven en/of belangen spelen in het gebied, waar in de opdracht aan provincie Fryslân rekening mee gehouden moet worden; ○ Welke inhoudelijke en financiële kaders zullen van kracht zijn bij de opdracht aan provincie Fryslân; ○ Welke mijlpalen en beslissingsmomenten zijn nodig. ❖ Deze opdracht zal de MIRT-systematiek volgen en wordt in het BO-MIRT 2015 bekrachtigd of zoveel eerder als mogelijk.
16.	Integrale aanpak dijkvak Eemshaven-Delfzijl ❖ Regio en Rijk hebben de ambitie uitgesproken om de (afgekeurde) primaire waterkering tussen de Eemshaven en Delfzijl te versterken en tevens tegen aardbevingen bestand te maken. ❖ Het waterschap Noorderzijlvest, provincie Groningen, gemeente Delfzijl, gemeente Eemshaven, NMO's, LTO N-NL en het Rijk hebben hiertoe een intentieverklaring afgesloten. ❖ In de intentieverklaring spreken partijen o.a. de intentie uit te streven naar het borgen van integrale gebiedsontwikkeling en om 'werk met werk' te maken. Meekoppelmogelijkheden op het gebied van natuur, recreatie en energie (waaronder de meekoppelkansen onderzocht in de het MIRT-onderzoek Eems-Dollard estuarium, fase I) worden zorgvuldig in overweging genomen. ❖ Het Rijk heeft de dijkversterking en de meekoppelkansen opgenomen in de 10^e tranche AMvB Crisis- en herstelwet onder Bijlage II.
17.	MIRT-onderzoek Eems-Dollard estuarium ❖ In het BO MIRT 2013 is de startbeslissing voor het MIRT-onderzoek 'Economie en ecologie Eems-Dollard in balans' genomen. ❖ Het MIRT-onderzoek Eems-Dollard estuarium ligt op schema. Fase I is afgerond. Bestuurders van Rijk en regio hebben hun vertrouwen uitgesproken dat op het onderzoek een MIRT-verkenning kan volgen, mits: ○ het maatregelenoverzicht wordt toegespitst aan de hand van criteria zoals ecologische effectiviteit, draagvlak en haalbaarheid. Op basis van de second opinion van experts zal worden bepaald in hoeverre kennisverdieping nodig is. ○ de kostenindicatie wordt uitgewerkt tot een volwaardige financieringsstrategie voor financiering. ○ er zicht wordt geboden op de vorm van de bestuurlijke samenwerking en het uitvoeringsproces met Duitsland ○ de probleembeschrijving is gedeeld met Duitsland en uitmondt in een gezamenlijk gedeeld urgentiebesef ○ de kijkrichtingen en de shortlist met effectieve maatregelen worden benut als bouwstenen om te komen tot een gezamenlijk streefbeeld met Duitsland ❖ De bestuurlijke notitie MIRT-onderzoek Eems-Dollard, fase I is voor kennisgeving aangenomen.
18.	Spoorlijn Zwolle - Emmen ❖ Instemmen met het Plan van Aanpak Maatwerkafspraken met Onderwijs en het daarin voorgestelde samenhangende pakket van onderwijsgerichte maatregelen (inclusief financiering), tot een totaalbedrag van €800.000 (excl. BTW) met de bijbehorende kostenverdeling 50% Rijk en 50% Regio. ❖ Instemmen met het vergroten van de treincapaciteit op de treinverbinding Zwolle-Emmen, door het verlengen van drie spitstreinen met elk één tussenbak, en instemmen met de voorgestelde financiering van deze maatregel ad € 5.066.064,-- (excl. BTW) met de bijbehorende kostenverdeling 50% Rijk en 50% regio.

19.	Vierde trein Leeuwarden – Sneek / Leeuwarden-west ❖ Om een kwartierdienst op het baanvak Leeuwarden-Sneek/Stavoren mogelijk te maken, de vraag in de spits daardoor beter te spreiden en de aansluitingen te Leeuwarden te verbeteren, wordt een drietal maatregelen genomen (bouwen overloop, aanpassen snelheid op vertrek- en aankomstsporen en aanpassen beveiliging tussen Mantgum en Sneek) ProRail doet deze aanpassingen in combinatie met reeds geplande werkzaamheden op Leeuwarden-west. ❖ Instemmen met Plan van aanpak. ❖ De middelen voor het RMCA-projecten Snellere wissels Dronrijp en Franeker en Snelheidsverhoging Mantgum (€ 3,5 miljoen) worden beschikbaar gesteld ten behoeve van de infrastructurele maatregelen voor de kwartierdienst Stavoren/Sneek-Leeuwarden v.v. ❖ In het programma Beter benutten wordt € 8,1 miljoen (incl. BTW) gereserveerd voor de infrastructurele maatregelen kwartierdienst Stavoren/Sneek-Leeuwarden v.v. met de kostenverdeling 50% Rijk en 50% Provincie Fryslân.
20.	Spoorlijn Veendam - Stadskanaal ❖ De provincie Groningen gaat in gesprek met IenM en ProRail over de mogelijkheden om (een deel van) het beheer en onderhoud door ProRail uit te laten voeren en over de verdeling van de kosten hiervan tussen Rijk en regio.

5. ZEELAND

1.	Landsdelig overleg Rijk en regio spreken af om voor het volgende BO MIRT te zoeken naar een overlegvorm die en mogelijkheden biedt om gezamenlijke opgaven te bespreken en tegelijk voldoende tijd en ruimte laat voor het bespreken van regiospecifieke onderwerpen.
2.	Programmatische Aanpak Stikstof (PAS) De Provincie geeft aan dat de nieuwe zeesluis bij Terneuzen te veel ontwikkelingsruimte reserveert. De Minister van IenM zegt toe de gegevens over de bouw en gebruik van de zeesluis voor de PAS naar het ontwerp-tracébesluit toe te actualiseren (termijn begin volgend jaar).
3.	Zandhonger Oosterschelde - Partijen stemmen in met het financieringsvoorstel voor de planuitwerkings- en realisatiefase van de aanpak van de Roggenplaat. Op basis hiervan dragen de regio en Natuurmonumenten € 5 miljoen bij (inclusief een voorziene EU-subsidie van € 3,5 miljoen), EZ € 1 miljoen en IenM € 6,3 miljoen. De bedragen zijn inclusief BTW. De bijdragen van het rijk zijn taakstellend. De financiële risico's van lagere bijdragen van de regio en Natuurmonumenten en het niet of slechts gedeeltelijk toekennen van de Europese subsidie, komen dus niet voor rekening van het rijk. - De aanpak van andere locaties in de Oosterschelde is pas vanaf 2025 aan de orde. Deze locaties worden ondergebracht in het MIRT-onderzoek dat in 2015 op grond van het Deltaprogramma wordt gestart om te komen tot een optimale lange termijn veiligheidsstrategie voor de Oosterschelde. Deze strategie ziet ook op de rol en het belang van intergetijdengebieden voor een robuuste en duurzame waterveiligheid van het gebied en legt daarbij ook de verbinding met de andere (gebruiks-)functies en belangen.
4.	Nieuwe sluis Terneuzen De Minister van IenM bedankt de Provincie voor de uitnodiging om (naar verwachting in het voorjaar 2015) een verdrag met Vlaanderen mede te ondertekenen dat is gericht op het realiseren van de nieuwe zeesluis in het kanaal van Terneuzen naar Gent, maar kan nu geen toezegging doen over de plaats waar het gaat gebeuren.
5.	Herijking spoor Partijen spreken af zo spoedig mogelijk met elkaar in overleg te gaan om te waarborgen dat, ten behoeve van de landsdelige tafels die in februari 2015 zijn gepland, de beslisinformatie beschikbaar is voor de door de regio en spoorsector aan te leveren prioritaire projecten en programma's.
6.	Onderzoeksinstituten RWS is bereid om met de Provincie overleg te voeren over het belang en het behoud van regionale kennis bij de kennisinstituten IMARES en NIOZ. De Vlaamse counterpart ILVO zal bij de afwegingen worden betrokken.

6. NOORD-BRABANT

1.	Landsdelig overleg ❖ Rijk en regio spreken af om voor het volgende BO MIRT te zoeken naar een overlegvorm die en mogelijkheden biedt om gezamenlijke opgaven te bespreken en tegelijk voldoende tijd en ruimte laat voor het bespreken van regiospecifieke onderwerpen.
2.	MIRT onderzoek Brainport Avenue 2020-2040 ❖ Het resultaat van het MIRT-onderzoek is een kansrijk perspectief voor de periode 2020-2040. In de visie worden een tiental opgaven geagendeerd die aangepakt moet worden, wil de visie werkelijkheid kunnen worden. Rijk en regio hebben behoefte aan een integrale ontwikkelstrategie, gericht op de toegevoegde waarde voor de BV Nederland waarin de gezamenlijke uitwerking, regievoering en organisatie concreet worden. Rijk en regio nemen daartoe de volgende besluiten: ○ <i>T.a.v. de afronding van het MIRT-onderzoek:</i> Rijk en regio stellen het MIRT-onderzoek en de daaruit resulterende gebiedsvisie vast en informeren hierover de TK, Staten en Raden. Met vaststelling van de visie wordt het MIRT-onderzoek Brainport Avenue beëindigd. ○ <i>T.a.v. het vervolgtraject:</i> bij aanvang van het MIRT-onderzoek is afgesproken dat na de fase van het MIRT-onderzoek fases volgen van het opstellen van een Businesscase en een Uitvoeringsprogramma. Rijk en regio nemen daartoe de volgende besluiten: ❖ Onder regie van de regio wordt voor het totaal van de 10 samenhangende opgaven een adaptief programma (= businesscase) uitgewerkt in een groeimodel dat ook voor de korte termijn concrete acties benoemt. Daarmee wordt ook duidelijk of en zo ja voor welke onderdelen al een businesscase kan worden opgesteld. ❖ Hiervoor wordt een plan van aanpak opgesteld waarvan ook een voorstel voor een passende organisatie, integrale ontwikkelstrategie, financiering en governance-structuur onderdeel uitmaakt. ❖ Dit plan van aanpak wordt in februari 2015 ter besluitvorming aan de Stuurgroep voorgelegd die voor deze fase dienst blijft doen. ❖ Het resultaat van deze fase is een adaptief programma, waarover in de Stuurgroep (in zijn huidige of aangepaste samenstelling) en het BO MIRT eind 2015 besluitvorming plaatsvindt, evenals over de vorm en inhoud van een volgende fase.
3.	Bereikbaarheid Eindhoven Airport en Alderstafel ❖ Rijk, provincie Noord-Brabant, SRE, gemeente Eindhoven en Eindhoven Airport NV stellen uiterlijk in februari 2015 als logisch voortvloeisel van de Intentieovereenkomst Luchthavenontwikkeling Eindhoven een bestuursovereenkomst vast, met daarin opgenomen in ieder geval de volgende afspraken: 1. Realisatieprogramma (idealiter bestaande uit financiële paragraaf, wijze van samenwerking, risicoverdeling en –globale- planning) voor de periode 2016 tot 2020 inzake de <u>HOV-bereikbaarheid van Eindhoven Airport</u>; 2. Procesafspraken over het op termijn realiseren van een <u>multimodaal transferpunt</u> in Acht. Partijen zetten in op een multimodaal transferpunt waar de overstap tussen bijvoorbeeld fiets, auto, HOV, en Shuttle mogelijk wordt en waarmee naast het omliggende gebied ook de regio beter verbonden wordt. Als er op basis van het verleggen van de vervoerstromen naar dit multimodaal transferpunt voldoende vervoerwaarde ontstaat om het knooppunt met een sprinter te bedienen, zullen de partijen een onderzoek starten naar de realisatie van een nieuw treinstation. Partijen zullen nog nadere afspraken maken welke groei moet zijn gerealiseerd voordat een vervolgstudie naar een sprinter station zal worden opgestart. Eventuele doorgroei van Eindhoven Airport en adaptieve ontwikkeling van het concept BrainportCity uit de gebiedsvisie 2020-2040 kunnen ook aan de groei van vervoerwaarde bijdragen; 3. Formele verankering van de keuze voor de <u>Challengevariant</u>; 4. Formele verankering van de financiële dekking (kostenverdeling) van de <u>Challengevariant</u>, de wijze van samenwerking, risicoverdeling en (globale) planning en wijze van realisatie gericht op het gedurende de 2^e fase van de Aldersafspraken

	realiseren van deze maatregel; 5. <u>A58</u>: het zoveel mogelijk bieden van inzicht/duidelijkheid over de termijnen waarop het (ontwerp) tracébesluit kan worden genomen en de realisatie kan starten.
4.	Ruit Eindhoven ❖ Rijk en regio informeren de Tweede Kamer als volgt over de huidige stand van zaken t.a.v. de Ruit: De provincie Noord-Brabant heeft gekozen voor een voorkeursalternatief voor de Ruit Eindhoven. Dit bestaat uit drie onderdelen: 1. het realiseren van een verkeersruit (2x2 baans oostwestverbinding en verbreden N279 Gemert-Asten naar 2x2 baans); 2. een lokaal pakket voor Veghel; 3. en een robuustheidspakket A67 Leenderheide – Asten. Hierbij zijn zoveel mogelijk wensen ten aanzien van de inpassing meegenomen. Een aansluiting op de Ruit is uit het Dommeldal gehaald. Er komt een aquaduct in de plaats van een brug bij Aarle Rixtel en een verdiepte aansluiting bij Lieshout. De nieuwe weg wordt volgens het principe van 'natuurinclusief bouwen' uitgewerkt. Een kloostercomplex wordt gespaard door een compactere verknoping en de weg bij Helmond is uit het bestaande stedelijke gebied verplaatst naar buiten. Uit de opgestelde concept-MKBA blijkt dat het voorkeursalternatief (verkeersruit) een goede economisch-maatschappelijke investering is. In het lage groeiscenario scoort deze 1,0, in het hoge groeiscenario is dat 3,5. Uit de onderzoeken (MKBA en MER) blijkt dat de verkeersruit de meest optimale oplossing is voor de opgave aan de oostkant van de Brainportregio. Op unaniem verzoek van de regio (zowel overheden als maatschappelijke partijen) is de A67 in het voorkeursalternatief opgenomen. Het Rijk staat hier niet onwelwillend tegenover en is bereid hierover met de provincie Noord-Brabant het gesprek aan te gaan. Betrokken gemeenten in de Stuurgroep en de maatschappelijke partijen en de partijen in de Statencommissie hebben zich, mede op basis van de verder inpassing van het voorkeursalternatief, in meerderheid positief uitgesproken over het gepresenteerde alternatief in de wetenschap dat de uitgevoerde onderzoeken het nut en noodzaak van de Ruit Eindhoven ruimschoots hebben aangetoond. Begrijpelijk(er)wijs spelen lokale belangen en politieke opvattingen een grote rol als het gaat om een keuze voor een voorkeurstracé. De regio kon dan ook niet tot een eensluidend advies aan de provincie komen. Op basis van dit voorkeursalternatief heeft de provincie Noord-Brabant besloten een provinciaal inpassingsplan voor de verkeersruit op te stellen.
5.	Waterveiligheid Maas ❖ De regio werkt, in samenwerking met het Rijk, in 2015 en 2016 de Voorkeurstrategie Maas uit tot een adaptieve uitvoeringsstrategie Maas 2050 en komt met een voorstel voor maatregelen tot 2030 Maasbreed. Voor de gebieden waar een integrale opgave ligt (cf DP2015) wordt een voorstel gemaakt voor een gefaseerde uitwerking van gebiedsverkenningen. De regio zal met een plan van aanpak komen voor dit gehele traject.
6.	Zoetwatervoorziening hoge zandgronden Zuid-Nederland/ Maasstroomgebied ❖ Rijk en Regio leggen in 2015 afspraken vast over rollen, verantwoordelijkheden en inzet van middelen van Rijk en regio bij uitvoering van zoetwatermaatregelen in regio Zuid-Nederland voor de periode 2016-2021.
7.	No-regret maatregelen zoetwater Roode Vaart ❖ Rijk en regio spreken af gezamenlijk een oplossing te zoeken voor het beschikbaar houden van het benodigd projectbudget voor de uitvoering van het project Roode Vaart. Het Rijk is bereid een extra reservering te doen, indien een tekort zich voor doet, onder de voorwaarde dat de regio een even grote bijdrage doet.

8.	Maintenance Valley ❖ Er wordt door de regio een visie ontwikkeld en een agenda opgesteld als vervolg op het onderzoek voor Maintenance Valley met een focus op ruimtelijk-economische aspecten en in relatie tot het stedelijk netwerk Brabant en omliggende regio's. Het rijk wordt door de regio betrokken bij deze vervolgstap.
9.	Buisleidingen ❖ Rijk, regio en LSNed zetten in op het verder optimaliseren van duurzaam en veilig transport door buisleidingen in de driehoek Rotterdam-Antwerpen-Ruhrgebied. Dat vraagt om oplossingen voor geconstateerde knelpunten in buisleidingen. ❖ De regio neemt het initiatief voor een planstudie Innovaties Buisleidingen, waarin in samenwerking met bedrijfsleven en kennisinstellingen wordt onderzocht hoe deze modaliteit als smart & green transport kan bijdragen aan duurzaam, veilige bulk transport. ❖ Het Rijk is bereid de planstudie van de regio voor een Europese bijdrage in het kader van het Trans-Europees Vervoernetwerk (TEN-T) als beleidsconform project te ondersteunen. ❖ Het Rijk wordt gevraagd om support voor dit initiatief en om als klankbord inhoudelijk te reflecteren op de planstudie.
10.	Herijking spoor ❖ Partijen spreken af zo spoedig mogelijk met elkaar in overleg te gaan om te waarborgen dat er, ten behoeve van de landsdelige tafels die in februari 2015 zijn gepland, de beslisinformatie beschikbaar is voor de door de regio en spoorsector aan te leveren prioritaire projecten en programma's.

7. LIMBURG

1.	Landsdelig overleg Rijk en regio spreken af om voor het volgende BO MIRT te zoeken naar een overlegvorm die én mogelijkheden biedt om gezamenlijke opgaven te bespreken en tegelijkertijd voldoende tijd en ruimte laat voor het bespreken van regiospecifieke onderwerpen.
2.	Onderzoek grensoverschrijdend perspectief Zuid-Limburg - Rijk en regio zien dit onderzoek als gemeenschappelijke basis voor toekomstige Zuid-Limburgse items in het BO-MIRT; - Partijen spreken af het onderzoek benutten in het kader van de Beleidsverkenning Vestigingsklimaat Nederland (BVNL).
3.	Uitbreiding voorzieningen Logistiek Multimodaal Knooppunt Regio Venlo (rail- en bargeterminal Venlo) - In navolging op de Bestuurlijk Overleg MIRT afspraak in 2013, inzake de realisatie van de railterminal Greenport Venlo en de in dat kader ondertekende intentieovereenkomst tussen het ministerie van IenM, provincie Limburg, gemeente Venlo en ProRail, zullen het Ministerie van IenM en de regio de kosten die samenhangen met de ontwikkeling en realisatie van het aankomst-, vertrek- en wachtspoor elk voor de helft voor hun rekening nemen; - De provincie Limburg stelt zich garant voor de regionale bijdrage; - Voorwaarde daarbij is dat met de geselecteerde marktpartij de bij de aanbesteding gevoegde ontwikkel- en exploitatieovereenkomst gesloten wordt; - Er zal door ProRail nog een validatieonderzoek naar de kostenraming worden uitgevoerd; dit onderzoek zal leidend zijn voor de bepaling van de definitieve bijdragen en dit wordt nog extern getoetst; - Gezien de nog lopende uitwerking en de kostenraming zal definitieve besluitvorming worden betrokken bij de lopende herijking Lange Termijn Spooragenda (LTSA); - De regio wordt gevraagd nadere onderbouwing aan te leveren in het kader van de herijking (beslisinformatie); - Daarnaast stelt het ministerie van IenM als voorwaarde dat de gemeente Venlo voor de maatregelen voor geluid en brandveiligheid bij emplacementen aansluit bij het project van het ministerie van IenM om te komen tot nationale afspraken, onder meer in een activiteitenbesluit bij de omgevingswet, en daarop niet vooruitloopt in vergunningseisen; - Rijk en regio ondersteunen de aanvraag voor een integrale TEN-T subsidie voor zowel rail- als bargeterminal ter versterking van de multimodale ontsluiting van het multimodale logistieke knooppunt Regio Venlo; Rijk en regio zullen zich inspannen om Europese subsidie voor beide projecten binnen te halen; - Eventueel te ontvangen TEN-T subsidie zal in eerste instantie worden aangewend om het voorziene dekkingsverschil in de financiering van de uitbreiding van de bargeterminal Venlo te dichten; - Op uiterlijk 1 december 2014 is er duidelijkheid over de wijze, samenstelling en financiële omvang van de projecten zoals deze worden ingediend in de eerste call van TEN-T.
4.	Maaslijn Het Bestuurlijk Overleg MIRT Limburg stemt in met een pakket aan maatregelen voor de Maaslijn waarbij als voorwaarde van het ministerie van IenM ten aanzien van de infrastructurele maatregel op het spoor (dat zijn in Limburg alleen de Versnellingsmaatregelen Noordelijke Maaslijn) geldt dat tijdens de landelijke OV&Spoortafel begin 2015 overeenstemming wordt bereikt over de verdeling van de kosten van beheer, onderhoud en vervanging (BOV). Inzet vanuit het ministerie van IenM is een kostenverdeling van de BOV-kosten bij gefinancierde maatregelen.
5.	Grensoverschrijdend spoor - Rijk en regio zullen in regulier overleg met NS de stand van zaken en voortgang van art. 46 hoofdrailnet (HRN)-concessie (grensoverschrijdend spoor) bespreken; - Rijk en regio stemmen af over de grensoverschrijdende bestuurlijke afstemming.

6.	Waterveiligheid Maas ❖ De regio werkt, in samenwerking met het Rijk, in 2015 en 2016 de Voorkeurstrategie Maas uit tot een adaptieve uitvoeringsstrategie Maas 2050 en komt met een voorstel voor maatregelen tot 2030 Maasbreed. Voor de gebieden waar een integrale opgave ligt (cf DP2015) wordt een voorstel gemaakt voor een gefaseerde uitwerking van gebiedsverkenningen. De regio zal met een plan van aanpak komen voor dit gehele traject.
----	--

Bijlage 5

Voortgang rond Motie 512

Naar aanleiding van de behandeling van het Programma van Eisen OV concessie 2016 – 2031 is door Provinciale Staten verzocht om motie 512 actief onder de aandacht van het Rijk te brengen. Dat is gebeurd middels de brief met stuknummer 2014/39320.

In de bijlage is meegezonden het antwoord van Staatssecretaris Mansveld. Zij benadrukt het grote belang dat zij hecht aan de mening van en de samenwerking met de regionale overheden. Zij geeft bovendien aan de onderwerpen zoals aan de orde gebracht in de motie graag in overleggen als het BO MIRT en de recentelijk opgestarte landsdelige OV- en Spoortafels te willen behandelen.

Van deze uitnodiging gaat uiteraard gebruik gemaakt worden.

Hieronder een korte opsomming van de antwoorden die de Staatssecretaris geeft op Motie 512, aangevuld met de acties die de provincie Limburg onderneemt of ondernomen heeft in de betreffende dossiers. Tevens zijn de resultaten van het BO MIRT toegevoegd, zoals die aan de kamer zijn aangeboden.

Elektrificatie en verdubbeling Maaslijn

- De Staatssecretaris geeft aan dat met haar toezegging van een rijksbijdrage dit punt is afgedaan.

De provincie Limburg is penvoerder namens de regionale partijen en zal deze toezegging via formele beschikking nog vastleggen. Verder verwijzen we naar het resultaat van het BO MIRT, waar aanvullende afspraken zijn gemaakt over de Maaslijn met betrekking tot de versnellingsmaatregelen en extra materieel. Daarnaast merken wij op dat we in februari 2015 een financieel voorstel voor de Limburgse bijdrage aan Uw Staten zullen voorleggen.

Spoorverdubbeling Heerlen-Landgraaf en geëlektrificeerde sneltrein Maastricht-Heerlen-Aken.

- De Staatssecretaris stelt voor dit onderwerp te bespreken aan de landsdelige OV- en Spoortafel, aangezien haar de noodzaak tot de genoemde acties niet gebleken is uit de onderzoeken die uitgevoerd zijn.

Wij willen het Rijk en haar vervoerder NS in een goede startpositie brengen om de IC ambitie Eindhoven-Heerlen-Aken verder invulling te geven. Het is namelijk een gezamenlijke ambitie van Rijk en regio om een grensoverschrijdende intercity-verbinding tussen Eindhoven en Aachen (zo mogelijk ook Keulen) te realiseren. In de nieuwe concessie voor het hoofdrailnet heeft het Rijk deze ambitie ook opgenomen. Als eerste stap naar het verwezenlijken van de ambitie heeft de provincie in haar concessie een sneltreindienst Maastricht-Heerlen-Aachen opgenomen. Om sneltreindienst mogelijk te maken wordt het spoor tussen Landgraaf en de Duitse grens geëlektrificeerd en worden versnellingsmaatregelen toegepast. De kosten worden door Rijk en regio gezamenlijk betaald. Voor de lange termijn ambitie, om de intercity te laten rijden, zijn waarschijnlijk aanvullende maatregelen nodig, waaronder (partiële) spoorverdubbeling in zowel Nederland als Duitsland. Om snelheid in het dossier te houden hebben wij met de partners I&M, Parkstad, NVR, ProRail en DB-Netze de afgelopen maanden de IC-opgave zowel qua exploitatie als qua infrastructuur verder in beeld gebracht. Voor de zomer van 2015 willen wij deze resultaten met onze partners en NRW vaststellen

Decentralisatie Maastricht Randwijck - Eijsden – grens

- De Staatssecretaris adviseert de provincie in overleg te treden met NS en bespeurt bij NS een constructieve houding.

Op grensoverschrijdend verkeer is Europese regelgeving van toepassing en commerciële producten vallen niet onder de bevoegdheid van een OV-autoriteit. Dat betekent dat het voor het traject tot aan Eijsden mogelijk is om bij NS een treindienst in te kopen indien NS zelf geen rendabele mogelijkheden ziet.

Daarom zijn wij van mening, dat de meest adequate wijze om te komen tot een aantrekkelijke treindienst is NS te blijven aanspreken op de hoofdrailnet doelstelling met betrekking tot verbetering van de verbinding. Dit mede aangezien in de aangescherpte strategie van NS het grensvervoer een belangrijk speerpunt is, een gegeven waarvan wij een positief effect op de inspanningen voor de verbinding Eindhoven-Maastricht-Luik verwachten.

Meedingen NS en eerlijk speelveld

- De Staatssecretaris benadrukt dat ze als wetgever grote waarde hecht aan transparantie en haar best wil doen de juiste voorwaarden te scheppen, maar dat het de verantwoordelijkheid van de aanbestedende dienst is om in specifieke situaties een gelijk speelveld te scheppen.

De Staatssecretaris van I&M heeft duidelijkheid verstrekt aan ons college per brief in juli jl, alsmede aan de Tweede Kamer (Kamerstuk 29984, nr. 489). NS moet zich concentreren op het hoofdrailnet en mag in principe niet meedingen naar regionale vervoerconcessies. De Minister van Financiën (aandeelhouder NS) en de Staatssecretaris van I&M hebben met NS vastgelegd dat NS alleen mag meedingen naar regionale concessies waarbij sprake is van "substantiële samenloop". Hieronder wordt verstaan dat er op minimaal drie gezamenlijk bediende stations samenloop bestaat tussen regionale treinen en treinen (IC's) van NS. Als een regionale concessie uit meerdere trajecten bestaat dan is er sprake van substantiële samenloop indien deze situatie zich voordoet op minimaal één van de trajecten. Dit is in de Limburgse concessie 2016-2031 het geval. De Staatssecretaris van I&M ziet het als de taak van de aanbestedende dienst om een gelijk speelveld voor de aanbieders op de Limburgse OV-concessie te waarborgen. Daar waar het in de macht van ons college ligt, hebben wij in de aanbestedingsprocedure het gelijk speelveld gewaarborgd. Alle informatie die nodig is om een aanbidding te kunnen doen, hebben wij op transparante wijze aan alle (potentiële) aanbieders ter beschikking gesteld. In het Kort Geding dat Veolia tegen de Provincie Limburg aanspande om NS te weren uit de aanbestedingsprocedure, heeft de Rechtbank geoordeeld dat de bewering van Veolia dat het gelijk speelveld door NS wordt verstoord, niet kan worden gevolgd. In de brief met stuknummer 2014/64110 hebben wij u geïnformeerd over het proces bij de Autoriteit Consument en Markt waar Veolia een klacht heeft ingediend.

Stoptreinen tussen Weert en Roermond

In dit dossier zullen we ProRail een verkenning laten uitvoeren. Dit op basis van een globale verkenning van NS ten aanzien van de eventuele varianten.



2014/71606

11-12-2014

GRIF

27-2-2015

Provincie Limburg	PS
DOCnr.	
Ingek.	11 DEC. 2014
CASnr.	
ID.	

Van: Petra Angelone [mailto:stowa@stowa.nl]

Verzonden: woensdag 10 december 2014 16:10

Aan: Petra Angelone

CC: Pui Mee Chan

Onderwerp: Programma 7 januari 2015 Versnel Beekherstel

Geachte genodigde,

Het programma voor het symposium "Versnel Beekherstel" is bekend.

U kunt via [AGENDA|STOWA](#) het programma inzien en tevens heeft u de mogelijkheid tot aanmelden, er zijn nog (een beperkt aantal) plaatsen vrij.

Op 18 december ontvangt U een definitieve bevestiging van uw inschrijving.

Met vriendelijke groet namens de organisatie,

Petra Angelone

Officemanager

Werkdagen van maandag tot en met donderdag.

Vrijdag mobiel bereikbaar.

STOWA

Postbus 2180

3800 CD Amersfoort

T: 033-4603200

M: 06-21813560

I: stowa@stowa.nl

W: www.stowa.nl

<http://www.youtube.com/user/STOWAvideo>

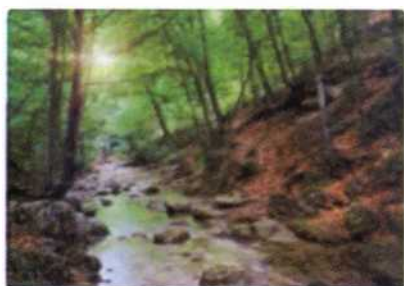
Bezoekadres:

Stationsplein 89, 4e etage 3818 LE Amersfoort

STOWA hanteert een emaildisclaimer

Versnel beekherstel. Natuurlijk aan de slag!

Terug



Plaats in Outlook agenda

Locatie

Kasteel Heeswijk, Heeswijk Dinther

Contactpersoon

Bas van der Wal en Pui Mee Chan

DatumWoensdag 7 januari 2015, 13.00 –
16:30 uur

Documenten

Programma

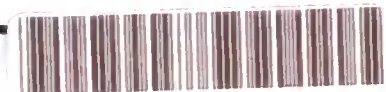
De afgelopen jaren is er veel geïnvesteerd in het herstel van beekdalen, met als doel het verbeteren van omstandigheden voor de functies in het beekdal, zoals natuur, watervoorziening en recreatie. Er is het nodige gebeurd op het gebied van beekherstel, maar de opgave is groot en er zijn nationaal en internationaal afspraken gemaakt over het tempo en de te realiseren doelen. Hoe zorgen we voor versnelling? Op woensdag 7 januari 2015 komt deze vraag uitgebreid aan de orde, tijdens het bestuurlijke symposium 'Versnel beekherstel. Natuurlijk aan de slag!'.

Tijdens dit symposium verkennen we de mogelijkheden voor natuurlijk(er) en versneld beekherstel. Met partners uit het gebied wordt het gesprek gevoerd over beekherstel ten behoeve van recreatie, landbouw en natuur. Gesprekspartners en genodigden zijn bestuurders en medewerkers van provincies, waterschappen, recreatie, landbouw, Kamerleden en natuurorganisaties. Tijdens het symposium wordt ook een boekje gepresenteerd met aansprekende vormen van vernieuwend beekherstel. Uw dagvoorzitter is Inge Diepman.

Dit evenement wordt georganiseerd door STOWA, de koploper Building with Nature in beken en het Platform Beek- en Rivierherstel. Uw gastheer is Waterschap Aa en Maas.

Aanmelden

Van: ampalmen@ziggo.nl
Verzonden: zaterdag 6 december 2014 21:08
Aan: _staten
Onderwerp: Strijthagen



2014/71595

11-12-2014

GRIF

27-2-2015

Geacht Bestuur,

In de krant heb ik gelezen dat men bij Kasteel Strijthagen een paar woningen wil bouwen (de wens van de eventueel nieuwe eigenaar) hiervoor moet het bestemmings plan veranderd worden.

Dit is een prachtig natuur gebied en plaats voor bebouwing is elders in Landgraaf genoeg.

Bebouwing is niet goed voor het gebied de vissers de natuurschilders en het ontsiert ze horen er niet.

In de Kakert een wijk van Landgraaf (mijn geboorte dorp) is genoeg plaats misschien word een ondernemer zo geanimeerd dat hij er een winkel begint!

Het is noodzakelijk dat daar nieuw leven in komt. Toen ik er woonde was de Moltweg een straat vol leven warenhuis, 3 café s (zijn bij de overheid niet meer gewenst) frieture, 1 bakker , 1 bak waren vekoper van een bakker traditie in hart en nieren en nu is er allen nog een boer Van Laar en café Bachus iegenaar Vermeer als dat nog weg is? Wat dan?

Graag had ik hier ook antwoord op.

Hoogachtend,

A M Palmen

Provincie Limburg	PS
DOCnr.	
Ingek.	11 DEC. 2014
CASnr.	
ID.	

E.J. Koppe
Lid Gedeputeerde Staten

provincie limburg



Aan de leden van Provinciale Staten



2014/71671

11-12-2014

GRIF

27-2-2015

Provincie Limburg	PS
DOCnr.	
Ingek.	11 DEC. 2014
CASnr.	
ID.	

Ons kenmerk 2014/71666
Faxnummer -
Bijlage(n)

Uw kenmerk
Telefoon
Maastricht 11 december 2014

VERZONDEN 11 DEC. 2014

Onderwerp
Begrotingsapp

Geachte Statenleden,

Met verwijzing naar toezegging 1873 (PS 07-11-2014-3.2.1. G-14-023 Statenvoorstel Programmabegroting 2015, brief GS van 23 september 2014 (2014-52452) waarin is toegezegd dat er voorafgaande aan de PS-vergadering van 12 december 2014 een nieuwe manier van het presenteren van de begroting wordt gepresenteerd (begrotingsapp), wil ik u hierbij informeren dat vanavond na 20.00 uur de provinciale begroting 2015 beschikbaar is als app voor het platform Apple (voor het platform Android is deze volgende week donderdag beschikbaar).

Deze app kunt u ophalen via de App Store.

De begrotingsapp is samen met het bedrijf BMC ontwikkeld. Op deze manier wordt de begroting 2015 op een eenvoudige en inzichtelijke wijze toegankelijk gemaakt voor uw Staten, maar ook voor onze partners en onze burgers. De app bevordert tevens het papierloos werken.

Deze app wordt in eerste instantie als proef voor een half jaar ingezet. Daarna zal evaluatie plaatsvinden gericht op het eventuele structurele gebruik van deze app in de provinciale planning en control cyclus.

Aanstaande vrijdag 12 december zal voorafgaande aan de Statenvergadering om 8.30 uur (tot maximaal 9 uur een korte uitleg over het gebruik van deze app voor uw Staten worden gegeven in de Veldekezaal. Voor deze uitleg hoeft u zich niet aan te melden.

Met vriendelijke groet,



Erik Koppe

Bezoekadres:
Limburglaan 10
NL-6229 GA Maastricht

Postbus 5700
NL-6202 MA Maastricht
postbus@prvlimburg.nl

Tel + 31 43 389 99 99
Fax + 31 43 361 80 99
www.limburg.nl

IBAN-nummer:
NL08RABO0132575728
BIC-code: RABONL2U

Bereikbaar via:
Lijn 1 (richting De
Heeg)



2014/71616

11-12-2014

GRIF

27-2-2015

provincie limburg



Provinciale Staten

Provincie Limburg	PS
DOCnr.	
Ingek.	11 DEC. 2014
CASnr.	
ID.	

Cluster FIN
Faxnummer +31 43 389 71 51
Ons kenmerk 2014/69018
Bijlage(n) 1

Behandeld V.J.C.M. Kruithof
Doorkiesnummer +31 43 389 75 48
Uw kenmerk
Maastricht 9 december 2014

Onderwerp

Bepaling toezichtvorm begroting 2015 Limburgse gemeenten

VERZONDEN 11 DEC. 2014

Geachte Staten,

Hierbij bieden wij u ter kennisname een informierend stuk aan.

Gedeputeerde Staten van Limburg

voorzitter

secretaris

Bezoekadres:
Limburglaan 10
NL-6229 GA Maastricht

Postbus 5700
NL-6202 MA Maastricht
postbus@prvlimburg.nl

Tel + 31 43 389 99 99
Fax + 31 43 361 80 99
www.limburg.nl

IBAN -nummer: NL08RABO0132575728 Bereikbaar via: Lijn 1 (richting De Heeg)
BIC-code: RABONL2U



Informerend stuk

1. Onderwerp

Bepaling toezichtvorm begroting 2015 Limburgse gemeenten

2. Inleiding/aanleiding incl. beoogd resultaat

Op 9 december 2014 hebben GS een besluit genomen over de toezichtvorm voor de begroting 2015 van de Limburgse gemeenten. Met dit informerend stuk worden Provinciale Staten geïnformeerd over dit besluit en de achtergronden daarbij. Er is niet eerder informatie uitgewisseld over dit onderwerp.

Het financiële beeld dat uit de begroting 2015 en de meerjarenraming 2016-2018 van de Limburgse gemeenten naar boven komt, is slechter dan vorig jaar.

Daar zijn enkele, algemene verklaringen voor te geven.

Ten eerste wordt de algemene uitkering in 2015 ruim 5% lager dan in 2014. Dat heeft vooral te maken met specifieke uitnames, zoals een uitname van € 310 miljoen om het BTW-Compensatiefonds in stand te houden. De specifieke uitnames zijn grotendeels al langer bekend, maar gemeenten hebben er vaak pas bij de voorbereiding en vaststelling van de begroting 2015 dekkingsmaatregelen voor gezocht. Dat komt doordat gemeenten daar vóór de raadsverkiezingen van maart 2014 geen besluiten over wilden nemen.

De kortingen op de algemene uitkeringen zijn structureel en gemeenten moeten daarvoor structurele dekkingsmaatregelen nemen.

Bijna alle gemeenten hebben nieuwe en aanzienlijke bezuinigingen doorgevoerd. Toch is het tal van gemeenten niet gelukt alle jaren van de begroting 2015 en meerjarenraming 2016-2018 structureel in evenwicht te brengen. Indien 2015 of 2018 wel een structureel evenwicht laat zien, komt de gemeente toch in aanmerking voor repressief toezicht, de lichte vorm van toezicht. Alle 33 Limburgse gemeenten hebben een structureel evenwicht of voor alle jaren of ten minste voor 2015 of 2018 en voldoen daarmee aan de voorwaarde om repressief toezicht te krijgen.

Het financiële beeld is nog niet belast door de invoering van de drie decentralisaties (3 d's) vanaf 2015. Gemeenten gaan er namelijk nog steeds vanuit dat de 3 d's uitgevoerd gaan worden met de middelen die ze voor die taken van het Rijk ontvangen. Er is wel grote onzekerheid of aan dit uitgangspunt kan worden vastgehouden. De risico's waar gemeenten mee te maken krijgen, nemen door de 3 d's dan ook sterk toe. De risico's zitten niet alleen bij de ontwikkeling van de lasten, maar ook bij de ontwikkeling van de baten door de invoering vanaf 2016 van objectieve verdeelmodellen voor de onderdelen Wmo 2015 en jeugdzorg. Daardoor lopen veel Limburgse gemeenten het risico minder middelen te gaan ontvangen voor de uitvoering van deze nieuwe taken.

Bij de ombuigingsmaatregelen hebben gemeenten beperkt gebruik gemaakt van mogelijkheden om de lokale heffingen te verhogen.

Ondanks de beperkte financiële mogelijkheden hebben gemeenten bij de begroting 2015 wel gezocht naar mogelijkheden om nieuw beleid op te nemen. 2015 is het eerste volle jaar van de nieuwe raad en het nieuwe college.

Zowel bij het vinden van dekkingsmaatregelen als bij het opvoeren van nieuw beleid maken gemeenten gebruik van hun door de verkoop van de Essentaandelen nog steeds ruime reserves. Voor zover het om incidentele zaken gaat, is dat ook mogelijk.

GS hebben ook gekeken naar de grondexploitatie en de risico's daarvan voor de gemeenten. De meeste Limburgse gemeenten voeren een passief grondbeleid en lopen beperkte risico's. De Limburgse gemeenten die een actief grondbeleid hebben, lopen op dit moment nog steeds risico's door de vertraging in de gronduitgifte. Deze gemeenten zijn alert en hebben al maatregelen getroffen door voorzieningen te vormen en gronden af te waarderen. Het probleem is intussen bij enkele gemeenten wel zo groot dat deze niet minder volledig binnen het grondbedrijf kunnen worden opgevangen, zodat de algemene reserve of de gewone exploitatie bijdragen moeten gaan leveren.

Ook dit risico hebben GS in hun oordeel betrokken.

GS hebben gelet op de uitkomsten van de beoordelingen geen enkele begroting 2015 van de Limburgse gemeenten onder preventief toezicht geplaatst in verband met de financiële situatie. Wel is de onzekerheid, zijn de risico's op dit moment aanzienlijk. In combinatie met de verdere verzwakking van de financiële situatie maakt dit het noodzakelijk dat gemeenten de ontwikkelingen nauwlettend volgen en niet wachten met het nemen van vereiste maatregelen.

Sinds 2005 zijn er in Limburg gemeenten die meerjarig repressief toezicht krijgen als een door GS uitgevoerd verdiepingsonderzoek bij die gemeente dat mogelijk maakt. Dat repressief toezicht geldt in principe voor vier jaar. Het kan echter door GS worden herroepen als de gemeente in die periode grote financiële problemen krijgt. Alle Limburgse gemeenten hebben intussen twee keer een verdiepingsonderzoek gehad en GS starten in 2015 met een nieuwe ronde onderzoeken. Er zijn nu 14 gemeenten die een meerjarige uitspraak hebben die tot na 2015 doorloopt. Bij deze gemeenten is nagegaan of de meerjarige uitspraak in stand kan blijven. GS hebben besloten deze bij zes gemeenten in te trekken. Het betreft Eijsden-Margraten, Meerssen, Nederweert, Nuth, Roerdalen en Weert.

GS kunnen ook in verband met een te late inzending van de begroting of jaarrekening een gemeente onder preventief toezicht stellen. Maar ook op die gronden zijn er geen begrotingen 2015 onder preventief toezicht geplaatst.

Dat betekent dat alle 33 Limburgse gemeenten met hun begroting 2015 onder het lichte repressieve toezicht vallen.

3. Bevoegdheid

Artikel 203 van de Gemeentewet bepaalt dat Gedeputeerde Staten in bepaalde gevallen gemeenten onder preventief toezicht kunnen plaatsen en in een ander geval moeten plaatsen. In hetzelfde artikel is ook opgenomen dat Gedeputeerde Staten de gemeenten hierover vóór 1 januari van het begrotingsjaar informeren.

In het kader van de actieve informatieplicht van GS informeren GS PS over hun besluit over de toezichtvorm.

4. Risico's

Gemeenten lopen door bezuinigingen en de grote decentralisaties per 2015 aanzienlijke financiële risico's. GS hebben deze aan de hand van de vastgestelde begrotingen 2015 beoordeeld en daarop hun besluit over de toezichtvorm gebaseerd. Bij de uitvoering van de begrotingen 2015 kunnen gemeenten met tegenvallers te maken krijgen. Ook als dat leidt tot grote financiële problemen kan een gemeente die nu repressief toezicht heeft gekregen, pas met haar begroting 2016 onder preventief toezicht worden geplaatst.

5. Periodieke informatie/sturingsinformatie

☐ **Via Jaarstukken en Begroting**

- ☐ Paragraaf Projecten
- ☐ Paragraaf Financieringen
- ☐ Paragraaf Verbonden Partijen
- ☐ Paragraaf Bedrijfsvoering
- ☐ Programmaverantwoording

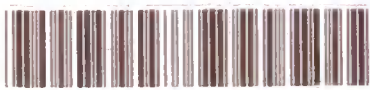
☐ **Voortgangsrapportages Regeling Grote Projecten**

6. Relatie met Programmabegroting – financiële aspecten

N.v.t.

7. Meegezonden bijlagen

N.v.t.



2014/71872

12-12-2014

GRIF

2-3-2015

Van: N.N.C.T. Hof <info@ganzenbescherming.nl>
Verzonden: donderdag 11 december 2014 23:46
Aan: _staten
Onderwerp: Nota's t.b.v. Besluitvorming Natuur-en Fauna in uw provincie
Bijlagen: brief_fracties_limburg.pdf; dl00_Introductie_zwijnerijen-met-onze-fauna.pdf

Dalen, 9 december 2014,

Geachte mevrouw/heer,

Hierbij zenden wij u uitgebreide informatie ten behoeve van de besluitvorming m.b.t. het natuur- en faunabeleid.

Wij vertrouwen er op dat u deze 12 nota's met bijbehorende Introductie ter hand zult stellen van alle statenleden en hun fracties alsmede van de met dit dossier belaste gedeputeerden.

Bijlagen: 12 nota's met Introductie

http://www.ganzenbescherming.nl/ds_taskforce-jachtmisstanden.html

Ik wens u al het goede,

N.N.C.T. (Chögyal Trizin) Hof

Stichting Ganzenbescherming Nederland

E: info@ganzenbescherming.nl

S: <http://www.ganzenbescherming.nl>

Provincie Limburg	PS
DOCnr.	
Ingek.	12 DEC. 2014
CASnr.	
ID.	

Aan de leden en fracties van Provinciale Staten van Limburg

Dalen, 9 december 2014,

Geachte Statenleden en fracties

Dat de omgang met onze natuur en fauna gedurende de afgelopen 12 jaar in een vrije val is gekomen werd enige tijd geleden op banale wijze aangetoond, toen een jachtopziener bij Nederweert zonder de geringste reden of mededogen amper van de verdrinkingsdood geredde wilde zwijnen op geweerkogels trakteerde. Wij hebben u naar aanleiding daarvan de conceptversies van een drietal “Zwijnerijennota’s” toegezonden.

Thans gelieve u de gehele 12-delige serie te ontvangen, waarin een ontluisterende bloemlezing van misstanden en scheefgroei in het landelijke natuur- en faunabeleid de revue passeert. Want afgezien van de clandestiene uitzetpraktijken met wilde zwijnen waarover wij u toen ook in een begeleidend schrijven informeerden, vinden er in ons hele land activiteiten plaats die feitelijk het daglicht niet kunnen verdagen.

Daarbij komen wij in uw provincie aanzienlijk minder ernstige misstanden tegen dan bijvoorbeeld in Zuid-Holland, Gelderland, Overijssel, Noord-Holland en Utrecht, die in deze volgorde de top-vijf vormen van aan het primitieve grenzende bestialiteiten jegens onze inheemse fauna. Er is, dunkt ons, ook niet de minste reden om toetreding tot deze afzichtelijke poll te bejiveren.

Toch zijn er ook in Limburg her en der wel verbeterpunten aan te wijzen. Bijvoorbeeld met betrekking tot de ganzenjacht in en nabij het Maasdal, het clandestien uitzetten van fazanten bij Middelaar, Siebengewald, Nieuw-Bergen, Roggel, Helden, Grashoek, Haelen, Hunsel, Herkenbosch en elders en het afschot van damherten in de omgeving van Reuver.

Maar het ernstigste vergrijp dat wij in uw provincie op het spoor kwamen blijven de clandestien uitgezette zwijnen ten westen van het Maasdal, waarvan wij voor een deel de voorgeschiedenis kennen. Die dieren werden namelijk in 2006/07 vanuit een wenren aan de Vennenweg westelijk van Roggelse Dijk losgelaten tussen de dorpen Leveroy – Eind en Heibloem. Dat is beslist niet gedaan door ordinare biodiversiteitsvandalen, maar vond welbewust plaats vanuit de lokale Wbe.

De wilde zwijnen die enige tijd geleden het Stramproijse Broek bevolkten waren naar onze bevinding overlopers die via de regio Budel- Dorplein afkomstig zijn uit het clandestiene uitzetgebied Leenderbos. Hiermee zou een Noord-Brabants probleem dus interprovinciaal geworden zijn. Wij blijven de mening en overtuiging toegedaan dat de veroorzakers hiervoor gestraft en op de aangerichte schade aangesproken dienen te worden.

In ons zwijnendossier noemen we als woonplaatsen van die verantwoordelijken de gemeenten Meijel, Roermond en Gemert. Interprovinciaal zou dus via de jachtpachtcontracten en Wbe-lidmaatschappen dit dossier snel opgehelderd en gesloten moeten kunnen worden.

Daarbij is het van groot belang om vast te stellen, dat deze en soortgelijke uitwassen een direct gevolg zijn van de moedwillige verwording van de Flora en Fauna Wet in de jaren 2002- 2010 en dat dit op het conto van de toenmalige Kamerfracties van CDA en VVD geschreven dient te worden.

>>

Het is goed om zich daarbij te realiseren dat de natuur en de fauna toebehoren aan alle Nederlanders en dat zij een uitermate waardevol maatschappelijk belang vertegenwoordigen.
Dit alles dus nog los van alle schade, overlast en persoonlijk leed dat dit ongehoorde wanbestuur van de centrale overheid in onze buitengebieden veroorzaakt heeft.
Want wetgeving behoort immers deugdelijk, eenduidig en onbesproken te zijn!

Met vriendelijke groet,
Het bestuur Ganzenbescherming Nederland

Bijlagen: 12 nota's met Introductie

http://www.ganzenbescherming.nl/ds_taskforce-jachtmisstanden.html

cc: *de Faunabescherming*
 De Dierenbescherming
 Vogelbescherming
 SOVON
 Natuurmonumenten
 Stichting Het Limburgs Landschap
 Directie Staatsbosbeheer
 Redactie de Limburger
 Redactie Limburgs Dagblad



ZWIJNERIJEN MET ONZE FAUNA

Een dozijn inhoudelijke pleitschriften voor een verantwoord natuur- en
faunabeleid



INTRODUCTIE BIJ EEN SERIE NOODZAKELIJKE FEITENDOSSIERS

TfJ/FR oktober 2014

1. AANLEIDING

Gedurende de hele twintigste eeuw is Nederland zowel in Europees verband als op mondiale schaal een gidsland geweest op het terrein van de natuurbescherming in de breedste zin des woords. Niet echter omdat onze overheid daarin zo vooruitstrevend was, maar omdat verontruste en bezorgde burgers keer op keer essentiële initiatieven ontplooiden en tot ontwikkeling deden komen. In eigen land en daarbuiten!

Voor wat betreft ons nationale natuurbezit en hetgeen daarin aan levende schepselen aanwezig hoort te zijn begon dat al in het jaar 1899, toen de massale slachtingen van vogels om der wille van de damesmode aanleiding waren tot de oprichting van de Nederlandse Vereniging tot Bescherming van Vogels.

Om de dreigende vernietiging van het Naardermeer door de massale stort van huisvuil het hoofd te kunnen bieden, droegen plichtbewuste landgenoten er zorg voor dat in het jaar 1905 de Nederlandse Vereniging tot Behoud van Natuurmonumenten van start kon gaan. Met als eerste verworven eigendom de door Amsterdamse magistraten beoogde dumpplaats tussen Muiden en Naarden!

Beide organisaties hebben zich tijdens de opeenvolgende perioden van de 20^e eeuw manhaftig teweer gesteld en wisten daarmee te verhinderen dat in tijden van oorlog, werkloosheid en economische recessie onze natuur en fauna op het offerblok van barbaarse onbeschaving zouden eindigen.

Vanaf het jaar 1928 werden zij daarbij terzijde gestaan door ambtelijke natuurbeschermers van de toen gestarte NB-tak van Staatsbosbeheer. Deze rijksdienst was ook in het jaar 1899 in het leven geroepen, maar had aanvankelijk tot enige taak om de “woeste gronden” door middel van bebossing productief te maken. Dat lukte alleen bij de gratie van de afzet van mijnhout, klompenhout, fineerhout en vezelhout en was van meet af aan verlieslatend of in het beste geval kostendekkend.

Toen na de Tweede Wereldoorlog in ons land de wederopbouw van start ging en de PvdA-er Sicco Mansholt als eerste landbouwminister zich bekommerde om het lot van de honderdduizenden – overwegend Christelijke - keuterboeren en zijn Plan Mansholt tot ontwikkeling bracht, zullen er weinig Nederlanders zijn geweest die kwaad zagen in een verbetering van de bedrijfsmatige omstandigheden op ons platteland.

Mansholt besteedde zes kabinetsperioden aan de schaalvergroting van de Nederlandse landbouw en aan zijn niet aflatende ijver dankt de huidige boerenstand het feit, dat men van wieg tot graf gepamperd wordt door subsidies die door hardwerkende burgers worden opgehoest. Maar de sociaal-democratische grondlegger van die onterechte welstand heeft van de boers-christelijke profiteurs alleen pek en veren geoogst!



Hoewel in de jaren na Mansholts ministerschap al gauw bleek voor welk extreem rechts janhagel hij zijn beste sociaal- democratische krachten had vergooid en zichzelf al jarenlang probeerde om de door hemzelf in gang gezette agromoloch in banen te leiden, zijn sindsdien de integrale Nederlandse natuur, lucht-, bodem- en waterkwaliteit en nagenoeg de complete biodiversiteit door niets ontziend boereneigenbelang om zeep geholpen.

Dat kostte ons niet alleen het mondiaal unieke Hollandse cultuurlandschap, dat door de thans snel groeiende Aziatische toeristenstromen een recreatief-culturele dagwaarde van vele tonnen en een te indexeren vervangingswaarde van onuitspreekbare bedragen vertegenwoordigde, maar roeide ook bio-ecologische levensgemeenschappen uit die nergens anders ter wereld worden aangetroffen. Ook daarmee ging een onuitspreekbaar gemeenschappelijk kapitaal verloren!

De Nederlandse – en Europese belastingbetalers hebben zodoende decennialang agrariërs in leven gehouden, die als dank daarvoor het complete biologisch- culturele erfgoed en daarmee de economische hoekstenen voor alle komende generaties naar de testikels hebben geholpen. Niet uit noodzaak, maar uit botbenepen egoïsme. En dat zet zich tot op de huidige dag ongestraft en onbeschaamd voort. Nog altijd royaal gesubsidieerd met gemeenschapsgelden!



Hetzelfde Naardermeer dat bijna 110 jaar geleden aanleiding was tot het oprichten van “Natuurmonumenten”, werd die organisatie bijna noodlottig nadat men 102 jaar na de aftrap een zelfjagende confessionele boerenminister op het pluche van de voorzitterszetel liet plaatsnemen, die kort tevoren subversief wisselgeld had bedongen bij een ambtshalve beleidsbeslissing betreffende datzelfde Naardermeer!

Een zelfbenoemde NM-voorzitter dus, die er kort tevoren als minister voor zorgde dat onze inheemse fauna werd overgeleverd aan de volstrekte willekeur van een conglomeraat schietgrage hobbyisten waartoe hij ook zichzelf mocht rekenen. En die ervoor zorgde dat onze staatsnatuurterreinen – formeel eigendom van alle Nederlanders - een verlengstuk werden van de jachtrevieren van diezelfde hobbyschutters!

Dankzij die verwording van de Flora en fauna wet leven wij anno 2014 in een land waarvoor mannen als Thijssen, Van Tienhoven, Drijver en andere tijdgenoten zich rond het jaar 1900 diep geschaamd zouden hebben.

Wij leven thans immers in een zich beschaafd noemend land, waarin confessionele en neoliberale natuurhaters vanuit het regeringspluche de strijd aan kunnen binden tegen de natuur en al wat daarin leeft. Natuurlijk leven, dat in hun verblinde ogen niet anders kan renderen dan wanneer het vermoord en als wildbraad vermarkt en opgevreten kan worden.

Omdat de reguliere natuurbescherming vanuit die beide kwade machten, via infiltratie op bestuursniveau en de wurggreep van dreigend subsidieverlies, genuilkorfd aan de korte lijn wordt gehouden en onze volksvertegenwoordiging de natuur en fauna – nota bene een Maatschappelijk Belang van enorme waarde – niet van voldoende gewicht acht om er de tijd en energie aan te besteden waarvoor men door de Nederlandse samenleving wordt betaald, zagen wij geen andere mogelijkheid dan het samenstellen van een overzichtelijk feitendossier over deze vernederende verwording van onze civilisatie.

Met schaamte, maar absoluut waarheidsconform!



2. VORMGEVING

Voor de vormgeving van dit meervoudige dossier werd uitgegaan van een drietal nota's die wij in de nawinter en het vroege voorjaar van 2014 samenstelden ten behoeve van informatie naar alle fracties in de Tweede Kamer.

Deze nota's handelden over de verontrustende escalatie van de grofwildjacht op de Veluwe, de zogenaamde ganzenproblematiek rondom Luchthaven Schiphol en de vuile oorlog die agrarisch- en hobbyjagend Nederland nu al een aantal jaren voeren tegen onze inheemse wilde ganzen.

In de zomer van 2014 werden deze nota's bijgewerkt, geactualiseerd en soms ingrijpend uitgebreid, zodat zij in september opnieuw konden worden aangeboden aan alle Kamerfracties ter ondersteuning van de menings- en besluitvorming ten behoeve van de ontwerp- Natuurwetgeving.

Daarbij stuitte wij voortdurend op talloze aspecten in het veelkoppige natuur- en faunadossier die nader onderzoek behoefden en die zich moeilijk leenden om geïncorporeerd te worden in de bestaande nota's.

Dit mondde uiteindelijk dus uit in een twaalfstal delen, die ieder voor zich een meer of minder strak omgrenst gedeelte van het integrale probleemveld van de natuur- en faunawetgeving behelzen.

Hoewel er bij het samenstellen van de afzonderlijke delen van dit dossier zoveel mogelijk werd gestreefd naar uniformiteit, inzichtelijkheid en leesbaarheid, moest er een enkele maal in bescheiden mate van het vaste format worden afgeweken.

Wij zijn er van overtuigd dat dit zeker niet ten koste is gegaan van bovengenoemde basiskennmerken.



3. ALLE DELEN OP EEN RIJ

In de serie Zwijnerijen met onze Fauna zijn verschenen:

Deel 1. Zwijnerijen met ons Grofwild

Deel 2. Zwijnerijen rond ons grofwild

Deel 3. Zwijnerijen in onze Publieke Ruimte

Deel 4. Faunaschade

Deel 5. De schande van Schiphol

Deel 6. De vuile oorlog tegen onze wilde ganzen

Deel 7. De zaak van de Zwanendrifter

Deel 8. Wie het water deert, die kerel het!

Deel 9. Een ongastvrij bacchanaal

Deel 10. Al is de leugen nog zo snel

Deel 11. Onbezonnen verdienmodellen ten koste van onze fauna

Deel 12. Onbezonnen verdienmodellen ten koste van natuur en fauna



4. “TIEN IN EEN DOZIJN”: EEN KORTE INHOUDELIJKE SCHETS

Deel 1 is zoals eerder werd uitgelegd een uitgebreide en geactualiseerde bewerking van de nota “Zwijnerijen met ons grofwild” die in maart 2014 aan de Kamer werd toegezonden en uitsluitend handelde over jachtmisstanden op de Veluwe.

Deze nieuwe uitgave beschrijft naast de Veluwe ook de situatie rond de clandestijnen in Peel en Kempen uitgezette wilde zwijnen en de problematiek van de damherten in de Amsterdamse Waterleiding Duinen en het Nationaal Park Zuid - Kennemerland.

Mede doordat er in deze nota meerdere landelijke nationale parken voor het voetlicht worden gehaald is bij ons de gedachte voor een integraal Nationaal Park De Veluwe tot ontwikkeling gekomen. Niet een onzinnige ideologische hersenschim, maar een aanzet om te komen tot een duurzaam behoud van een uniek gewest, dat uit haar natuurwaarden nu al geheel zelfstandig een jaarlijkse miljardenomzet weet te realiseren. Een miljardenomzet, die door de excessieve grofwildjacht om zeep geholpen dreigt te worden.



Deel 2 zet vooral de leefwijze van het grofwild centraal en gaat in op de verwerpelijkheid van het verstoren van de natuurlijke voedsel生态学 en het dagritme van reeën, herten en zwijnen als gevolg van de exorbitante bejaging, die nu al jarenlang voornamelijk bij duisternis plaatsvindt.

Ook worden de achtergronden van het zogenaamd “Koninklijke” van het jachtbedrijf aan het daglicht prijsgegeven en worden handvaten aangereikt om tot een ecologisch- en ethologisch verantwoord beheer van ons grofwild te komen.



Deel 3 brengt in beeld waarom onze minister van Veiligheid en Justitie op een meer dan schandalige wijze de vloer aanveegt met de veiligheid van onze burgers, door hen dag en nacht bloot te stellen aan geweervuur vanuit onhoorbaar met geluiddempers uitgeruste lopen van snelvuurwapens van hobbymatige lustmoordenaars. Of aan plotseling in paniek vluchtend en overstekend grofwild op onze doorgaande wegen.

Ook wordt de ongehoorde belangenverstrengeling van zogenaamde Groene Boa's over het voetlicht gehaald, waarvan het leeuwendeel werkzaam is als jachtopziener/terreinbewaker of boswachter/beheerder in dienst van pro-hobbyjachtbroodheren.

Het is in de geciviliseerde wereld een alom erkende onwenselijkheid dat slagers hun eigen vlees keuren, maar Opstelten maakte van ons toegevoegde politieapparaat en broeinest van justitieel verderf!



Deel 4 belicht het schadeprobleem nu eens niet vanuit het boeren-eigenbelang maar keert de zaken om. Zodat u in beeld krijgt wat de miljarden guldens en euro's natuursubsidie waarmee nu al meedere generaties boeren rijk zijn geworden, voor onze door diezelfde boeren totaal uitgebeende natuur hebben opgeleverd.

Al die megalomane agri-subsidiegelden zijn gebruikt om de natuur – een onverveemdbaar bezit van de totale Nederlandse bevolking – tot aan de rand van totale vernietiging te brengen. En nog is het niet genoeg geweest en koelt men de moordlust op dieren die niet anders zijn dan de natuurlijke medegebruikers in onze nationale publieke ruimte. Doorgaans als diersoort bedreigd en op papier wettelijk beschermd!



Deel 5 zet uiteen waarom er rond Schiphol helemaal geen ganzenprobleem zou zijn ontstaan als grootgrondbezitter Staat der Nederlanden al in 1996 de haar gegeven adviezen ter harte zou hebben genomen en ervoor zou hebben gezorgd dat er rondom de luchthaven geen gewassen worden geteeld waarvan oogstresten aantrekkingskracht uitoefenen op ganzen en andere watervogels.

De onversneden ganzenhaat die landelijk door confessionele en neoliiberale boeren wordt uitgevent ten faveure van ongelimiteerde jachtuitbatingsmogelijkheden, stoelt en steunt op een rijksoverheid die haar eigen wetten minacht en alle regels van fatsoen en wellevendheid met voeten treedt!

Cruciaal hierbij is het feit, dat er in 2012 door ongehoorde en feitelijk misdadige pressie en manipulatie vanuit LTO Nederland een Convenant tot stand kwam, dat alleen ten faveure van boeren dient en de vloer aanveegt met de vliegveiligheid rondom Schiphol.



LTO bestond het daarbij om het in werking treden van dit convenant maandenlang te traineren en minachte daarmee de vliegveiligheid van alle luchtverkeer op en rondom Schiphol. Het enkele bizarre doel hiervan bleek te zijn: het bedingen van een sluiksubsidie van 853 euro per hectare voor werkzaamheden die nadien niet bleken te worden uitgevoerd. Dit bestendigt zich tot op de huidige dag!



Deel 6 schetst een ontluisterend maar volkomen waarheidsconform beeld van de realiteit achter de zogenaamde gewasschade en het landsbreed met voeten treden van de Zorgplicht. Door vrijwel jaarrond op ongehoorde schaal voor de ongelimteerde beschikbaarheid van eiwitrijk voedsel te bewerkstelligen, zijn boeren zélf de veroorzakers van het aantrekkelijk worden - en blijven - van hun landerijen als voedselgebied voor natuurlijke medebewoners.

Onze regering heeft in VN-verband talloze internationale verdragen getekend ter bescherming van trekkende en bij ons overwinterende watervogelpopulaties, zoals die van smient, kolgans, toendra-, taiga- en kleine rietgans, brandgans, rotgans en meerkoet.

Het gaat niet aan dat boeren die decennialang miljarden onterecht pecunia's uit onze schatkist roofden, nu DICTEREN dat ook onze wintergasten afgeknald moeten worden. En het is krankzinnig dat lokale gedeputeerden hierover kunnen beslissen!

Dit betreft dus boeren, die door het almaar verhogen van de jachtpachtprijzen als gevolg van het almaar stijgende afschot-aanbod, opnieuw een middel hebben gevonden om het failliet van hun al ruim een halve eeuw niet economisch levensvatbare nering uit te stellen!

En het betreft gedeputeerden die zich in een aantal gevallen onverbloemd als belangenbehartigers of bestuurlijke handlangers van de hobbyjachtlobby manifesteren, zoals met name in Zuid- en Noord-Holland, Gelderland en Overijssel het geval is. Met behoorlijk en deugdelijk bestuur heeft dit alles niets van doen!



Deel 7 biedt een indringend kijkje in de onwelriekende keuken van de laatste officiële zwanendrifthouder, die door zijn bedrijf en beschermheren er blijk van geeft dat de confessionele politiek en haar machtsstructuren in ons land werkelijk al lang van God los geraakt zijn.

Wij spreken hier nogmaals de hoop uit dat er ten spoedigste een einde komt aan deze walgelijke barbarij en dat tot op de bodem wordt uitgezocht hoe het heeft kunnen gebeuren dat er zelfs recentelijk in de Krimpenerwaard een nieuwe driftvergunning afgeven schijnt te zijn.

Gods wegen mogen dan in confessionele kring als wonderlijk worden opgevat, onze opvattingen over de justitiële rechtsgang bij schandelijke bruuskering van het staatsrecht moeten zelfs voor een Christen zonneklaar zijn. Wordt dus vervolgd!



Deel 8 biedt een kijkje in datgene wat u wellicht al in deel 4 had verwacht: de zogenaamde massale vernietiging van agrarische teelten door representanten van onze inheemse fauna, die al miljoenen jaren in vreedzame co-existentie met onze landbouwers en veetelers hebben samengeleefd.

Er had in de jaren '50 nooit een jachtfonds moeten komen, want door boeren baar geld te geven in ruil voor wilde beweringen over zelden te kwantificeren gewasschade heeft onze overheid niet alleen onze natuur en fauna, maar ook de totale Nederlandse bevolking een uitermate slechte dienst bewezen.

Aangezien er inmiddels een bijkans onbegrensd aanbod is in gewasbescherming-, afschrik- en verjaagmiddelen, zou iedere agrariër bij wet verplicht moeten worden om zijn of haar Zorgplicht stipt na te leven. Op straffe van niet te malse sancties!



Deel 9 biedt een kijkje in de ongestuvrijke keuken van onze jacht- en lustmoordvriendelijke wetgever en van de boeren die al generaties lang van wieg tot graf met gemeenschapsgelden in leven worden gehouden.

Omdat wij deze nota samenstelden aan de vooravond van een Kamerdebat over de nieuwe natuurwetgeving, kozen we voor een format en uitvoering dat de opgediende kost verteerbaar zou maken. Om de smaak ervan hebben wij ons niet bekommerd!



Aanvankelijk gingen wij uit van een mooi rond aantal delen en daarom vormt **DEEL 10** dus feitelijk een samenvatting van al hetgeen er in de voorgaande nota's voor het voetlicht werd gesleurd.

Zoals uit de voorgaande delen moeiteloos valt te extraheren, is er dermate veel aan de hand met scheefgroei en onversneden crimineel handelen met en ten koste van onze inheemse fauna, dat zowel een uitputtend parlementair onderzoek als een diepgravende justitiële visitatie van de gehele hobbyjachtwereld meer dan gerechtvaardigd lijken.

Pas voor de tweede maal in deze serie komt hierbij echter het misbruik van onze schoolgaande jeugd ter sprake. Dit vindt al vanaf 2006 op grote schaal plaats en daarbij trakteren hobbyjagers de kwetsbare schooljeugd in wettelijk verplichte lessen op onversneden indoctrinatieve leugenverhalen en walgelijke onzinpraat.

Daarbij schuwt het groene gajes het niet om onbedorven kleuters met bij wet verboden lokmiddelen vertrouwd te maken. Zoals bijvoorbeeld met de ganzenfluit, waarmee in februari 2014 KNJV-directeur Boersma op heterdaad werd betrapt en zijn jachtgeweer en bestuurlijke job aan de Fryske wilgen kon hangen. Men moet het vuige lef maar hebben!

Het ronselen van aspirantleden voor voetbal- of wandelclubs via scholengemeenschappen zou nog enigszins gebillijkt kunnen worden, zolang dit buiten wettelijke lestijden plaatsvindt.

Maar het indoctrinatief misvormen van schoolgaande jeugd met het enkele misselijkmakende doel om toekomstige aanhang te kweken voor een maatschappelijk onbespreekbare vrijetijdsbesteding, tart werkelijk alles en dient tot op de bodem uitgezocht en bestraft te worden!



Deel 11 en Deel 12 gaan daarom bij wijze van gratis toegift in op de onbezonnen en dikwijls aan complete idiotie grenzende verdienmodellen, waarmee Mark Rutte en zijn onbeschaafde horden in een ander politiek leven onze Nederlandse natuur en fauna te gelde meenden te kunnen maken.

Dat enorme fiasco heeft onze Nederlandse natuur inmiddels al een onbecijferbare miljardenschade opgeleverd en aan inkomsten niet eens voldoende opgebracht om al het SBB-personeel welgeteld een half royaal gekort maandloon uit te betalen.

Onze natuur vertegenwoordigt namelijk een langlopend Maatschappelijk Miljardenkapitaal, maar laat zich niet door bekrompen liberaal-confessionele sjacheraars in de uitverkoop doen!

Daarom rekenen en vertrouwen wij op een realistisch denkende en maatschappelijk bewust handelende meerderheid bij onze Volksvertegenwoordiging.

WANT DE NATUUR IS VAN ALLE NEDERLANDERS!

Colofon

Task force jachtmisstanden/ de Faunarecherche is het autonoom opererende onderzoeksorgaan van Stichting Ganzenbescherming Nederland, dat werd geboren uit noodzaak om inhoudelijk en juridisch weerwerk te kunnen bieden tegen de afbraak en bruuskering van de Nederlandse natuur- en faunawetgeving en de omgang met alle in het wild levende dieren.

Daarom werden bepaalde delen van deze serie al in een eerder stadium ter hand gesteld van landelijke en/of regionale bestuurs- en beleidsinstanties. Met publicatie van deze reeks vervallen per 15 november 2014 alle eerder verspreide versies.

Contactadres en beschikbaarheid informatiemateriaal

Alle deelrapporten van dit dossier zijn vrij van copyright en mogen – met bronvermelding - ten behoeve van bestuur, beleid, research en journalistiek gedownload en gebruikt worden.

Verspreiding van deze boodschap via de Social Media of anderszins wordt zeer op prijs gesteld.

Voor alle overig gebruik en voor vragen, aanvullingen of opmerkingen gelieve u contact op te nemen met het secretariaat van

Stichting Ganzenbescherming Nederland.

Burgemeester ten Holteweg 47

7751 CR Dalen

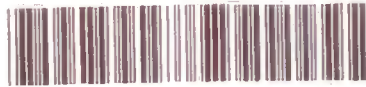
0524 291773

E-mail: info@ganzenbescherming.nl

Site: www.ganzenbescherming.nl



Kernvraag: Hoe koninklijk is de KNJV?



2014/71927

12-12-2014

GRIF

2-3-2015

> Retouradres Postbus 20011 2500 EA Den Haag

Aan geadresseerde

Province Limburg	PS
DOCnr.	
Ingek.	12 DEC. 2014
CASnr.	
ID.	

Raad voor het openbaar bestuur

Korte Voorhout 7
2511 CW Den Haag

Postbus 20011
2500 EA Den Haag
www.rob-rfv.nl

Contactpersoon
drs. M.M.S. Mekel

T 06-1179 4392
michael.mekel@rob-rfv.nl

Kenmerk
2014-0000656984

Uw kenmerk

Bijlage(n)
1

Datum 11 december 2014

Betreft *Advies Nationaal investeren in lokaal veiligheidsbeleid*

Geachte heer / mevrouw,

Hierbij ontvangt u het advies *Nationaal investeren in lokaal veiligheidsbeleid* dat de Raad voor het openbaar bestuur op 10 december 2014 heeft aangeboden aan de Minister van Veiligheid en Justitie, de heer Opstelten.

Op verzoek van de minister heeft de Raad een strategische agenda voor lokale veiligheid opgesteld. De Raad verwacht dat de strategische agenda de komende jaren een rol gaat spelen in het maatschappelijke debat over lokale veiligheid. Met name de vraag hoe succesvol het overleg over lokale veiligheid is tussen het Rijk en decentrale overheden, zal bepalend zijn voor het werkelijk succesvol kunnen voeren van lokaal veiligheidsbeleid.

Het advies is eveneens te downloaden op de website: www.rob-rfv.nl.

Ik wens u een inspirerend lezen.

Met vriendelijke groet,

Prof. drs. Jacques Wallage, voorzitter
Raad voor het openbaar bestuur

Dr. Kees Breed, secretaris
Raad voor het openbaar bestuur en
Raad voor de financiële verhoudingen

Nationaal investeren in lokaal veiligheidsbeleid

Bijdrage aan de strategische agenda voor lokale veiligheid



Profiel

De Raad voor het openbaar bestuur (Rob) is een adviesraad van de regering en het parlement. De Rob is ingesteld bij Wet van 12 december 1996 (Wet op de raad voor het openbaar bestuur, Staatsblad 1996, nr. 623).

Taak

De wettelijke taak van de Raad is de regering en het parlement gevraagd en ongevraagd adviseren over de inrichting en het functioneren van de overheid. Daarbij geeft de Raad in het bijzonder aandacht aan de uitgangspunten van de democratische rechtsstaat.

Samenstelling

Tien onafhankelijke deskundigen op het terrein van het openbaar bestuur, politiek en wetenschap vormen samen de Raad voor het openbaar bestuur. Zij zijn geselecteerd op basis van hun deskundigheid en maatschappelijke ervaring. Daarnaast kunnen afhankelijk van het onderwerp tijdelijke leden de Raad versterken. De leden van de Raad worden bij Koninklijk Besluit benoemd.

Werkwijze

De Raad kan zowel gevraagd als ongevraagd advies uitbrengen. Adviesaanvragen kunnen van alle ministeries en van de Staten-Generaal afkomstig zijn. Bij het voorbereiden van zijn adviezen betreft de Raad vaak mensen en organisaties die veel met het openbaar bestuur te maken hebben of die over relevante inhoudelijke expertise beschikken. Ook via andere activiteiten (publicaties, onderzoek, bijeenkomsten) levert de Raad een bijdrage aan het politiek-bestuurlijke en maatschappelijke debat. De komende jaren stelt de Raad het begrip 'vertrouwen' centraal. Het gaat daarbij om het vertrouwen tussen burgers en bestuur, maar ook om het vertrouwen van de verschillende overheden in elkaar.

Secretariaat

Een secretariaat ondersteunt de Raad voor het openbaar bestuur (en de Raad voor de financiële verhoudingen). De secretaris en zijn medewerkers leggen over hun werk verantwoording af aan de Raad. Het jaarlijkse Werkprogramma geeft sturing aan de werkzaamheden.

Adresgegevens

Bezoekadres: Korte Voorhout 7

Postadres: Postbus 20011, 2500 EA Den Haag

T 070 426 7540

E rob-rfv@rob-rfv.nl

www.rob-rfv.nl

Alle adviezen en andere publicaties zijn te vinden op

www.rob-rfv.nl

ISBN 978-90-5991-086-7

NUR 823



aantal thema's in de schijnwerpers, omdat die er lokaal toe doen. Het is aan zowel het ministerie als de regionale en lokale partijen om te bespreken of en in welke mate de genoemde thema's structureel geagendeerd gaan worden.

De agendapunten zijn:

1. Veiligheid op de schaal van de burger: van aanbod naar vraag
2. Publiek debat over veiligheid, overheid en markt
3. Integraliteit van (veiligheids)beleid en komende decentralisaties
4. Betere informatiedeling
5. Integraliteit bij het Rijk
6. Ruimte voor lokaal maatwerk met politie en justitie
7. Van beneden naar boven

Voor de inhoud van de agendapunten verwijzen we naar het advies zelf. De exacte uitwerking ligt wat ons betreft in handen van de verschillende partners. Juist in de naar buiten gerichte stijl die het ministerie vandaag de dag hanteert zouden deze thema's een plek kunnen (en wat de Raad betreft moeten) krijgen.

Prof. drs. Jacques Wallage,
voorzitter
Raad voor het
openbaar bestuur

Dr. Kees Breed,
secretaris
Raad voor het
openbaar bestuur en
Raad voor de
financiële verhoudingen

aantal thema's in de schijnwerpers, omdat die er lokaal toe doen. Het is aan zowel het ministerie als de regionale en lokale partijen om te bespreken of en in welke mate de genoemde thema's structureel geagendeerd gaan worden.

De agendapunten zijn:

1. Veiligheid op de schaal van de burger: van aanbod naar vraag
2. Publiek debat over veiligheid, overheid en markt
3. Integraliteit van (veiligheids)beleid en komende decentralisaties
4. Betere informatiedeling
5. Integraliteit bij het Rijk
6. Ruimte voor lokaal maatwerk met politie en justitie
7. Van beneden naar boven

Voor de inhoud van de agendapunten verwijzen we naar het advies zelf. De exacte uitwerking ligt wat ons betreft in handen van de verschillende partners. Juist in de naar buiten gerichte stijl die het ministerie vandaag de dag hanteert zouden deze thema's een plek kunnen (en wat de Raad betreft moeten) krijgen.

Prof. drs. Jacques Wallage,
voorzitter
Raad voor het
openbaar bestuur

Dr. Kees Breed,
secretaris
Raad voor het
openbaar bestuur en
Raad voor de
financiële verhoudingen

Inhoud

1.	Inleiding	7
1.1	<i>Achtergrond van het advies</i>	7
1.2	<i>Lokale veiligheid</i>	7
1.3	<i>Tussenconclusie</i>	8
2.	Een strategische agenda voor lokale veiligheid	9
2.1	<i>Bewegingen in het openbaar bestuur: over verticaal bestuur in een gehorizontaliseerde maatschappij</i>	9
2.2	<i>Noodzakelijke voorwaarden voor een kansrijke strategische agenda</i>	11
3.	De strategische agenda zelf	13
	Literatuur	19
	Geraadpleegde websites	19
	Bijlage 1: Adviesaanvraag	20
	Bijlage 2: Landelijke uitkomsten Veiligheidsmonitor 2013	23
	Bijlage 3: Actoranalyse, beleidsthema's en functioneren openbaar bestuur	24
	Bijlage 4: Geraadpleegde personen	27
	Bijlage 5: Samenstelling Raad voor het openbaar bestuur	30

1. Inleiding

1.1. Achtergrond van het advies

De minister van VenJ vraagt de Raad voor het openbaar bestuur te adviseren over lokale veiligheid en toekomstbestendig openbaar bestuur.¹

Op welke punten kan de positie van het lokale bestuur met betrekking tot lokale veiligheid toekomstgericht worden versterkt? is de hoofdvraag van het verzoek van de minister. De minister vraagt aandacht voor het vermogen tot samenwerken met andere gemeenten en maatschappelijke partners, voor de samenhang in beleid en aanpak en voor flexibiliteit en slagvaardigheid. Ook vraagt hij aandacht voor de voorwaardenscheppende rol van het Rijk, de verhouding tussen landelijk beleid en lokale regie en de relatie Rijk-gemeente om het stelsel te verbeteren.

Het doel van de advisering door de Raad is tweeledig. Ten eerste is de Raad gevraagd de dialoog te faciliteren tussen VenJ en gemeenten over lokale veiligheid. De Raad heeft in dat verband een aantal ronde tafelgesprekken georganiseerd. Ten tweede is het product van de Raad een bijdrage aan een strategische agenda voor lokale veiligheid. Met deze strategische agenda zullen Rijk en gemeenten de komende jaren stappen moeten zetten in het proces naar een toekomstbestendige overheid op het gebied van lokale veiligheid.

1.2 Lokale veiligheid

In de adviesvraag ligt de nadruk op het openbaar bestuur, maar waar het eigenlijk om gaat is het thema 'lokale veiligheid'. Lokale veiligheid is een containerbegrip en precisering is gewenst, want veel problemen worden te makkelijk geframed als een veiligheidsprobleem. In de beleidswetenschap is hieraan de term *securitisering* gegeven. Het begrip verwijst naar het proces dat steeds meer

beleidsaangelegenheden in het domein van veiligheid worden getrokken en dat veiligheidsmaatregelen op steeds ruimere schaal worden toegepast. Het bepalende argument hierbij is dat er een situatie heerst van dreiging en gevaar.²

Hoewel ook *fysieke veiligheid* betekenis heeft voor het lokale veiligheidsdenken, denk bijvoorbeeld aan de gevolgen van een ramp voor de maatschappelijke orde, gaat het begrip lokale veiligheid volgens de praktijkmensen meestal over *sociale veiligheid*. In het domein van sociale veiligheid is de laatste jaren een zekere oprekking van het begrip te zien: meer en meer wordt sociale veiligheid gelijkgesteld aan de afwezigheid van gedragingen die hinder, overlast of gevoelens van onbehagen opleveren voor medeburgers. Sociale veiligheid is meer en meer een kapstok geworden waaraan allerlei sociale problemen worden opgehangen. Met name met het oog op decentralisering van taken naar de gemeente en de kans om domeinen als jeugd en zorg te koppelen aan veiligheid is het van belang om een heldere begripsbepaling te hanteren.

Kwantitatieve en kwalitatieve gegevens over lokale veiligheid zijn terug te vinden in de Veiligheidsmonitor, een jaarlijks terugkerend bevolkingsonderzoek naar veiligheid, leefbaarheid en slachtofferschap, en het Continu Onderzoek Burgerperspectieven (COB) dat actuele informatie geeft over ontwikkelingen in opvattingen in de bevolking over maatschappelijke problemen. De Veiligheidsmonitor 2013³ deelt thema's in op de vijf hoofdlijnen: leefbaarheid en overlast in buurt, veiligheidsbeleving, slachtofferschap criminaliteit, burgers en politie, en preventie. Bijlage 2 geeft een overzicht van de belangrijkste

1 Brief van 11 september 2013, zie bijlage 1 voor de adviesaanvraag.

2 Vergelijk De Graaf en Eijkman, 2011.

3 Centraal Bureau voor de Statistiek, 2014.

landelijke uitkomsten van de veiligheidsmonitor. Uit het COB-onderzoek van het tweede kwartaal 2014⁴ blijkt dat Nederlanders naast gezondheid en financiën zich zorgen maken over sociale risico's: criminaliteit. Overigens is er vertrouwen dat de veiligheid in Nederland doorgaans goed is geregeld.

Op grond van deze korte analyse van het begrip lokale veiligheid, hanteert de Raad in dit advies het perspectief van **veiligheid op de schaal van de burger**. Daarmee bedoelen we zowel veiligheid in directe leefomgeving als de ervaren veiligheid, het 'veiligheidsgevoel'.

De schaal waarop kan worden bevorderd dat burgers zich veilig voelen is niet per definitie die van de gemeente. Veilig uitgaan betreft de binnenstad, hangjongeren en inbraken zijn sterk wijkgebonden terwijl andere vraagstukken een bovenregionaal karakter hebben. Ook andere betrokken organisaties (jeugdzorg, woningbouwcorporaties, ondernemersorganisaties) werken op onderling verschillende schaalniveaus. Betrokkenheid van burgers moet op de voor hen relevante schaal worden georganiseerd. Veel problemen in de samenwerking of zelfs een gebrek aan samenwerking ontstaan door deze verschillen in schaalniveau.

Lokale veiligheid tot slot is overigens niet alleen iets van het lokale, lokaal is ook regionaal en ook het Rijk houdt zich ermee bezig.⁵ In regionaal verband wordt op het terrein van lokale veiligheid samengewerkt

in het veiligheidshuis, de veiligheidsregio⁶, of bij toezicht en handhaving door buitengewoon opsporingsambtenaren (BOA's) en regionale uitvoeringsdiensten (RUD's). Op centraal niveau heeft de minister van VenJ de Landelijke prioriteiten Politie 2011-2014 vastgesteld om de veiligheid in de buurt te vergroten.⁷ Het is dus erg druk op dit terrein en dit kan er toe leiden dat lokale keuzes schuren met landelijk beleid, zoals bij de aanpak van motorbendes en hennepsteelt, of de terugkeer van zedendelinquenten. Bovendien zijn er grote regionale verschillen in veiligheidsbeleving, waardoor nationaal gestelde prioriteiten niet per definitie aansluiten bij lokaal gevoelde onveiligheid. Juist in deze context kan een scherpe strategische agenda, waar verschillende partners inbreng in hebben en die leidt tot acties, resultaat brengen.

1.3 Tussenconclusie

Lokale veiligheid is veiligheid op de schaal van de burger. Lokale veiligheid is meer dan sociale veiligheid, het gaat óók over betrokkenheid van burgers die op de voor hen relevante schaal moet worden georganiseerd. In deze bijdrage aan een strategische agenda voor lokale veiligheid stelt de Raad deze overbrugging van de afstand tussen burgers en het openbaar bestuur centraal.

⁴ Sociaal en Cultureel Planbureau, 2014.

⁵ Op het gebied van lokale veiligheid wordt in bijlage 3 een beschrijving gegeven van de belangrijkste actoren, de belangrijkste onderwerpen en welke bepalende factoren gelden voor het openbaar bestuur bij lokale veiligheid.

⁶ Bij fysieke veiligheid wordt naast de veiligheidsregio's ook samengewerkt met waterschappen. Nu de nadruk bij lokale veiligheid ligt op sociale veiligheid laten we deze actoren verder buiten beschouwing.

⁷ Tweede Kamer, vergaderjaar 2010–2011, 29 628, nr. 256. De prioriteiten gaan over de aanpak van criminele jeugdgroepen, high impact crime, veiligheid op straat, dierenmishandeling, cybercrime, kinderporno, criminele samenwerkingsverbanden, verbetering aangifteketen, minder bureaucratie, verbetering heterdaadkracht en aanpak illegaliteit en criminele vreemdelingen.

2. Een strategische agenda voor lokale veiligheid

De veranderde samenleving vraagt om ander openbaar bestuur. Er zijn genoeg grote bewegingen die eisen stellen aan het strategische vermogen van het openbaar bestuur bij lokale veiligheid. Aan het verkennen van de horizon, aan het combineren van de lange termijn met de specialistische kennis binnen én buiten de organisatie, aan het organiseren van netwerken en aan het creëren van draagvlak.

2.1 Bewegingen in het openbaar bestuur: over verticaal bestuur in een gehorizontaliseerde maatschappij

De laatste jaren is de Raad in zijn adviezen ingegaan op de notie van het verticale bestuur in relatie tot de gehorizontaliseerde maatschappij (*Vertrouwen op democratie*, 2010), de relatie tussen het optreden van de overheid in het veiligheidsdomein en het vertrouwen van burgers daarin (*Veiligheid en vertrouwen*, 2011), en de rol van de overheid ten opzichte van maatschappelijk initiatief (*Loslaten in vertrouwen*, 2012). De rode draad: de overheid is aanzienlijk kwetsbaarder dan voorheen, de verbinding tussen verticaal georiënteerd bestuur en horizontale maatschappelijke verbanden hapert. Het gezag van verticaal georganiseerde instituties moet worden verdiend in de verbinding met de horizontale (leef)wereld.

De inzet van alle betrokkenen bij de veiligheid van de burger moet in wisselwerking met die burger worden georganiseerd. Dit (horizontale) uitgangspunt is een forse uitdaging voor verticale organisaties. Het vraagt een veiligheidsnetwerk dat om de burger heen functioneert en waarop hij vanuit de buurt invloed moeten kunnen uitoefenen. De representatieve democratie alleen heeft vaak onvoldoende zeggingskracht om de partners in het netwerk te motiveren en het proces op wijkniveau te versterken en te verbeteren.

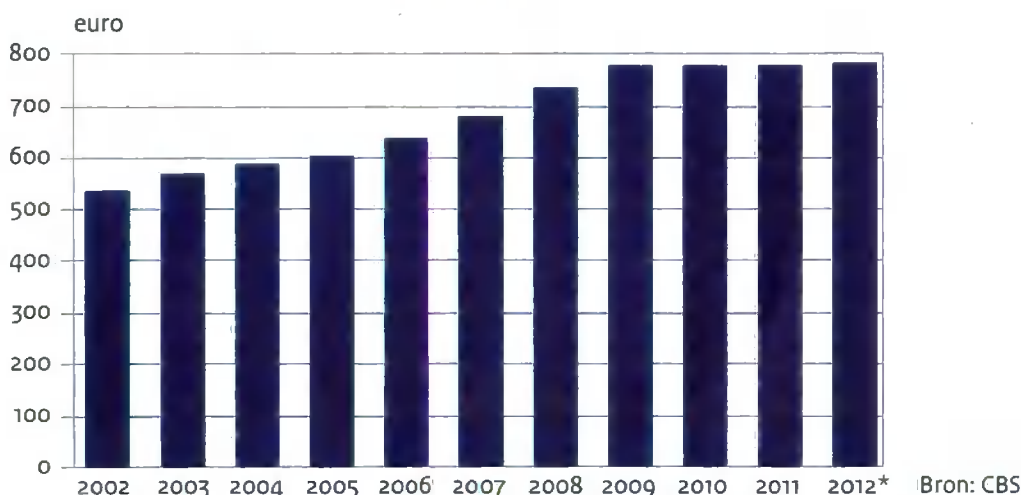
Tegen de achtergrond van deze bewegingen ziet de Raad een paar grote lijnen naar de toekomst, die zowel gelden voor de Rijksoverheid als de decentrale overheden.

- Van een beleid met het zwaartepunt op repressie naar een beleid waarin meer aandacht aan preventie wordt gegeven.

Sinds 2002 zijn de jaarlijkse kosten voor veiligheidszorg steeds gestegen, tot 13 miljard euro in 2012, gemiddeld 780 euro per hoofd van de bevolking.⁸

⁸ Centraal Bureau voor de Statistiek: <http://www.cbs.nl/nl-NL/menu/themas/veiligheid-recht/publicaties/artikelen/archief/2013/2013-3903-wm.htm>

Jaarlijkse uitgaven veiligheidszorg per hoofd van de bevolking



Veelal wordt het geld besteed aan repressieve maatregelen, zoals cameratoezicht, preventief fouilleren en extra blauw op straat. Tal van maatregelen ter handhaving van de openbare orde en bestrijding van criminaliteit zijn onderhevig aan *function creep*: wetten, beleidsinstrumenten, maatregelen en programma's die een geheel andere uitwerking (soms ook op een totaal ander terrein) hebben dan oorspronkelijk bedoeld.⁹ Gerenommeerde wetenschappers en auteurs betogen dat traditionele repressieve maatregelen weinig effectief zijn en voorbij gaan aan oorzaken van crimineel gedrag zoals de persoonlijkheid of sociale omgeving.¹⁰ Uit een studie naar de effectiviteit van maatregelen bij de aanpak van Marokkaans- Nederlandse risicojongeren¹¹ blijkt dat repressie met het oog op voorkomen van recidive vaak averechts werkt en preventie het best werkt op jonge leeftijd.

Overigens kan 'meer preventie' evengoed een repressief systeem in de hand werken. Waar repressief strafrechtelijke maatregelen zich op (potentiële) daders richten, richten preventieve maatregelen zich doorgaans op de hele bevolking. Dat kan beperkingen voor de individuele vrijheid of privacy van alle burgers met zich meebrengen, en dus repressie introduceren. Deze repressie is dan wel niet per se strafrechtelijk, maar mogelijk wel grootschaliger.

Meer aandacht voor het voorkomen van criminaliteit en van gedrag dat onveiligheid oproept vraagt een ander bestuurlijk instrumentarium dan de meer repressieve lijn. Het vraagt de actieve inzet en samenwerking van veel maatschappelijke partners. Het is onmogelijk om deze cultuur van samenwerking centraal te regelen; de samenwerking werkt pas als ieder vanuit eigen kracht en mogelijkheden naar hetzelfde doel werkt.

- Van een veiligheidsbeleid waarin opsporing en vervolging centraal staan naar een beleid waarin maatschappelijke organisaties en de lokale overheid meer verantwoordelijkheid gaan dragen.

Het lokale bestuur doet de laatste decennia onmiskenbaar veel meer aan veiligheid, de uitbreiding van de bevoegdheden van de burgemeester is daarvan het meest zichtbare resultaat. In de collegeperiode 2010-2014 stak tweederde van de gemeenten meer geld in openbare orde en veiligheid, ondanks het lagere gemeentebudget.¹² En daar blijft het niet bij. Woningcorporaties zijn begaan met veilig wonen, onderwijsinstellingen met veiligheid in en rond de school, bedrijventerreinen worden in de gaten gehouden door particuliere beveiligers. Het aandeel van het lokale bestuur, maatschappelijke en commerciële instellingen in de veiligheidszorg neemt toe. Het vraagt met name van landelijk, hiërarchisch georganiseerde instituties zoals de Nationale Politie en het openbaar ministerie dat hun lokaal en regionaal functionerende medewerkers de ruimte houden. En dat die ketens van lokale verantwoordelijken open en betrokken samenwerken.

- Van een overheid (Rijksoverheid of decentrale overheid) die probeert met geld en regels vanuit verticale structuren lokale veiligheid te beïnvloeden, naar een overheid die faciliteert en stimuleert.

Burgers leveren met informatie die tegenwoordig alom beschikbaar is steeds vaker zelf oplossingen voor maatschappelijke problemen, de overheid volgt huiverig.¹³ Een voorbeeld. SOS ALARM Hulpdienst is een initiatief dat eerste hulp bij ongevallen organiseert door burgerhulp te mobiliseren.

⁹ Wetenschappelijk Onderzoek- en Documentatiecentrum, 2011.

¹⁰ Uitermark e.a., november 2012.

¹¹ Verweij Jonker Instituut, maart 2012.

¹² Zie ook: <http://www.hetccv.nl/nieuws/2014/03/gemeenten-steken-meer-geld-in-veiligheid.html>

¹³ Zie ook NRC 13 juni 2014: *Helpen? Daar heb je de overheid niet echt voor nodig.*

Koppeling van dit initiatief aan het overheidssysteem van de 112-meldkamer ontmoet enthousiasme, maar stuit ook op belemmeringen van reorganisaties bij de meldkamers. Maar de initiatiefnemers gaan door, er wordt niet meer op de overheid gewacht. Dat vervolgens een niet-overheidspartij zich mengt in de eerstehulpverlening wordt door burgers minder op principes dan wel op resultaat beoordeeld. De verhoudingen tussen overheid, burgers en bedrijven veranderen. Illustratief is dat bij het vrijgeven van data die raken aan veiligheid, de overheid vaak in een kramp schiet. Terwijl hulpkracht van burgers via sociale media razendsnel is georganiseerd, moet de overheid nog de mentale stap maken om lokaal steeds meer samen te werken en adequaat in te spelen op ontwikkelingen die overigens toch niet te stoppen zijn. Dat roept lastige vragen op: wat is nu eigenlijk de rol van de overheid? Dit soort initiatieven zal vaker voorkomen, de overheid als traditioneel monopolist zal zich moeten aanpassen.

- Van een overheid die verantwoordelijkheid centraliseert naar een die lokaal effectieve samenwerkingsrelaties uitlokt.

Tot de jaren '90 kende Nederland Rijkspolitie en gemeentepolitie. Met de Politiewet 1993 kwamen er regiokorpsen die decentraal werden aangestuurd. Met name de beheersnadelen daarvan worden nu bestreden met Nationale Politie. Wanneer deze centralisatie vervolgens tot vergelijkbare inbeddingsproblemen zou leiden in de lokale democratie, dan ligt de weg voor gemeentepolitie (weer) open en nemen gemeenten hun toevlucht tot de inzet van BOA's en andere hoeders van de veiligheid. Wie deze herhaling van zetten wil voorkomen – met de daaraan verbonden ernstige veiligheids- en financiële risico's – moet nu investeren in die lokale inbedding. Op dat niveau ook, moet de samenwerking plaatsvinden om het veiligheidsnetwerk om de burger heen te creëren. De inschatting van dit risico – een zekere ontvlechting van het lokale politiewerk van de gemeente en lokale/regionale instituties – wordt overigens heel verschillend

ingeschat: de grote gemeenten zien dat risico minder dan de diverse actoren op het platteland.

2.2 Noodzakelijke voorwaarden voor een kansrijke strategische agenda¹⁴

Wil een strategische agenda voor lokale veiligheid kans maken op een succesvolle implementatie, dan moet naar de mening van de Raad aan een aantal voorwaarden worden voldaan.

Het podium van lokale veiligheid

Goede toneelkunst kan niet zonder regie, script, decor en natuurlijk acteurs. Gelijk personages in een toneelkunstwerk spelen actoren bij lokale veiligheid allemaal een rol.¹⁵ Op het podium van lokale veiligheid bepalen politici op grond van publieke waarden wat er moet gebeuren en waarom dat moet gebeuren. Vervolgens zetten beleidsmakers dit om naar doelstellingen van beleid. Uitvoerders koppelen instrumenten aan de doelstellingen om deze te kunnen bereiken. Het onderscheid tussen waarden, beleid en instrumenten ordent de rollen van de actoren. Politici gaan over waarden. Beleidsmakers hebben verstand van doelstellingen en willen weten hoe die te bereiken. Uitvoerders weten het meeste van instrumenten, en wat werkt. Goed spel wordt hier gemaakt door spelers die vast zijn in hun rol en hun rol dan ook goed kennen.

De Raad is zich er van bewust dat deze scheiding niet digitaal of formalistisch kan worden gemaakt. Ook politici maken beleid en formuleren doelstellingen. Maar daarbij moet ruimte zijn voor efficiënte uitvoering. En de uitvoerder of beleidsmaker moet geen politiek bedrijven. Rolvastheid heeft ook te maken met het vraagstuk van verantwoording: lokale veiligheid moet in de gemeente(raad) worden verantwoord, niet ieder incident verdient bespreking in de Tweede Kamer. Respect voor decentrale

¹⁴ Deze inzichten zijn onder meer ontleend aan Instituut voor Publieke Waarden, juni 2013.

¹⁵ Zie ook de actoranalyse in bijlage 3.

verantwoordelijkheid voor lokaal veiligheidsbeleid vraagt van regering en parlement een scherp inzicht in waar systeemverantwoordelijkheid eindigt en onnodige nationale bemoeizucht begint.

Ontwikkel van statisch naar dynamisch

De relatie tussen Rijk en gemeenten moet het karakter hebben van een ontwikkelrelatie. Van een relatie waarin het Rijk budgetten bepaalt en doelstellingen formuleert en gemeenten uitvoeren en verantwoorden, naar een relatie waarin Rijk en gemeenten een partnerschap aangaan om gezamenlijk publieke problemen op te lossen. Van een relatie met een statische kwaliteit (blauwdrukken, uitvoeren, beheersen, verantwoorden), naar een relatie met een dynamische kwaliteit (anticiperen, leren, gezamenlijk evalueren, ontwikkelen, aanpassen). Daarbij hoort ruimte. De werkelijkheid laat zich maar beperkt beheersen op basis van regels, effectieve samenwerking en de dialoog die daar bij hoort zijn ook van wezenlijk belang.

Ruimte

De betekenis van lokale veiligheid is alleen van waarde als er sprake is van ruimte. Tegelijkertijd kan ruimte voor lokale veiligheid niet bestaan zonder een ring van regels (wetgeving), financiën (budgetten), instituties (taakverdeling en taakopvatting) en cultuur (opvattingen over elkaar). Een noodzakelijke voorwaarde voor het versterken van lokale veiligheid is dat het beperken van de gegeven ruimte in principe *not done* is.

Verschil moet er zijn

Een vierde voorwaarde is om diversiteit te accepteren en zelfs te stimuleren. Lokale veiligheidsproblematiek in de grote stad is niet vergelijkbaar met veiligheid in de dorpen. Zoals blijkt uit de Veiligheidsmonitor 2013 geldt in het algemeen dat de mate van stedelijkheid van grote invloed is op zowel veiligheidsbeleving als gerapporteerd slachtofferschap. Naarmate een gebied stedelijker is, verslechtert de veiligheidsbeleving en

neemt het gerapporteerde slachtofferschap toe. Dat verband vinden we niet alleen in 2013, maar blijft jaar op jaar.¹⁶ De (her)intrede van de wethouder veiligheid (of beter: leefbaarheid) in de verstedelijkte omgeving van Rotterdam, Zoetermeer of Capelle aan den IJssel lijkt een reactie op deze trend. Gemeenten zullen verschillende oplossingen verzinnen, meer of minder buurtgebonden, meer of minder leunend op technische hulpmiddelen zoals cameratoezicht, meer of minder geconcentreerd op uitgaanscentra. Diversiteit in oplossingen en tussen gemeenten is, mits proportioneel, niet verwerpelijk maar past in de ontwikkelrelatie en de noodzakelijke ruimte. Zonder het accepteren van diversiteit is lokale veiligheid niet mogelijk. De benadering stelt ook grenzen aan steeds opnieuw, vaak geïnspireerd door de actualiteit, uitroepen van nieuwe nationale prioriteiten. Juist de keuze voor noodzakelijke differentiatie maakt dat de nationale overheid zuinig moet zijn op het stellen van overal geldende prioriteiten.

De kans op een succesvolle implementatie van de strategische agenda werd door één van de gesprekspartners als volgt geëduid: *“Van goed sturen naar goed schakelen, van eenheid naar verscheidenheid, van structuur naar cultuur en van overheid naar samenleving”*.

¹⁶ Onder veiligheidsbeleving vallen indicatoren als 'wel eens onveilig voelen in de buurt', 'wel eens onveilig voelen' in het algemeen, het rapportcijfer voor de veiligheid in de buurt, de inschatting van de kans op slachtofferschap, het ervaren van respectloos gedrag.

3. De strategische agenda zelf

Bij het opstellen van de bijdrage van de Raad aan de strategische agenda heeft de Raad zich laten inspireren door gesprekken met vertegenwoordigers van drie gemeenten (een gemeente van de G4, een centrumgemeente en een kleinere gemeente uit de regio Oost Nederland), met mensen uit de praktijk van woningbouwverenigingen, politie of het openbaar ministerie, en de VNG. Verder heeft de Raad gesproken met wetenschappers, met gemeentebestuurders (burgemeesters, wethouders en raadsleden) en met (top)ambtenaren van departementen van VenJ en BZK.¹⁷ Mede op basis van al deze gesprekken komt de Raad tot de volgende bouwstenen ten behoeve van een strategische agenda voor lokale veiligheid. Per onderdeel wordt aangegeven wat het agendapunt inhoudt en vervolgens hoe daarmee volgens de Raad aan de slag moet worden gegaan.

Agendapunt 1. Veiligheid op de schaal van de burger: van aanbod naar vraag

Veiligheidsbeleid is nu nog te veel aanbodgericht, een **kanteling naar vraaggerichte veiligheidszorg** is nodig. Of zoals één van de gesprekspartners het uitdrukte: *“De overheid vergeet soms de analyse van het probleem en schiet meteen in de oplossing.”* Daarvoor moeten meer verbanden worden gelegd met burgers en de veiligheidsprioriteiten die zij stellen in hun directe leefomgeving. Deze *bottom up*-benadering van lokale veiligheid zorgt voor betekenisvolle betrokkenheid van burgers met aantoonbaar bemoedigende resultaten, onder meer een verbetering van het veiligheidsgevoel van mensen.¹⁸ Het vraagt dat de aansturing van politie en justitie het belang onderstreept van investeringen in tijd en aandacht voor wat burgers bezig houdt. De hier en daar in onze verkenning geuite verwachtingen van burgemeesters dat de politie steeds minder tijd zal hebben (dan wel van de eigen

leiding krijgt) om in samenwerking in de lokale veiligheidsnetwerken te investeren, beschouwt de Raad als een zorgelijk signaal.

Betrokkenheid suggereert een zekere mate van participatie. Er zijn altijd burgers die hiertoe graag bereid zijn, maar hoe groot is deze groep en hoe representatief is deze groep, in termen van competentie, behoefte, zin en tijd? Wat betekent dit voor het functioneren van de lokale democratie? Een eenmalige bijdrage zal voor velen leuk zijn, maar lokale veiligheid vraagt om meer structureel onderhoud. Dat is de grote uitdaging voor toekomstbestendig bestuur op het gebied van veiligheid. Behalve dat veiligheidsbehoeften van burgers leidend behoren te zijn voor lokaal veiligheidsbeleid, moet de overheid voldoende draagvlak onder burgers creëren om de lokale veiligheidsagenda in te vullen en (deels) uit te voeren. Daarbij wordt door burgers de dialoog met de politie als zeer relevant ervaren.

Actie: Vraaggerichte veiligheidszorg wordt vast onderwerp van integrale veiligheidsplannen van gemeenten. (Lokale) politici stellen daarvoor de kaders en er wordt uitgewerkt hoe de burgerbetrokkenheid en –draagvlak wordt vormgegeven. Beleid en uitvoering worden bestendig betrokken bij de vormgeving van burgerparticipatie. Het Rijk faciliteert de mogelijkheden die gemeenten zien, er is ruimte voor maatwerk en diversiteit tussen gemeenten. Verschillende actoren worden op hun (te onderscheiden) verantwoordelijkheden aangesproken. Politie en justitie participeren daarbij actief op lokaal niveau en delen de informatie, die voor het formuleren van beleid relevant is. Er moet een middenweg worden gevonden tussen “de politie kan het niet alleen” en “daar hebben we toch politie voor”.

¹⁷ Bijlage 4 geeft een overzicht van de geraadpleegde personen.

¹⁸ Landelijke Expertisegroep Veiligheidspercepties, maart 2013.

Agendapunt 2. Publiek debat over veiligheid, overheid en markt

Veiligheid is een product met een kostprijs en politiek is duur. In economische termen is dit de essentie van een markt van veiligheid en toezicht. De vraag naar veiligheid neemt toe en de overheid kan dat allemaal niet aan. Dit vergroot de 'hoeveelheid' markt. Veiligheid is een groeimarkt en het gat dat de overheid laat vallen wordt gevuld door de markt.

Het belangrijkste vraagstuk van markt en veiligheid is legitimiteit. De overheid heeft veiligheid als kerntaak en het monopolie op geweld, maar als de overheid niet in staat is veiligheid te creëren neemt de legitimiteit van private oplossingen toe. Privaat toezicht in de publieke ruimte beperkt de democratische controle. Maar als de publieke ruimte niet toegankelijk is vanwege een tekort aan publiek toezicht, dan pleit dat voor ondersteunende inzet van private partijen. Hier horen publieke en controleerbare afwegingen te worden gemaakt.

Actie: Er moet een publiek debat komen over het vraagstuk van professionele veiligheidszorg door de overheid in relatie tot de markt, over de vraag of lokale veiligheid beter af is met meer of minder overheid, met meer of minder markt. Het gaat niet om een kleinigheid, maar om de legitimiteit van lokale veiligheid. Dat publieke debat speelt zich vooral af in de arena van de politiek: de gemeenteraden zijn aan zet. De uitkomsten van de discussie vinden hun weerslag in integrale veiligheidsplannen die gemeenteraden vaststellen. Een vergelijkbaar debat op landelijk niveau vraagt van de landelijke overheid een expliciete uiteenzetting waar de overheid verantwoordelijkheid blijft nemen en welke taken men onder welke voorwaarden aan de markt laat. Gemeenten en andere actoren moeten weten waar ze wat dit betreft aan toe zijn. Een strategische agenda moet de ruimte voor private oplossingen definiëren, maar ook de grenzen aangeven, zodat de burger weten waarop hij de overheid nog kan aanspreken.

Agendapunt 3. Integraliteit van (veiligheids)beleid en komende decentralisaties

Decentralisaties zijn een **kans om integraler te werken**. In belangrijke domeinen komt het zwaartepunt van de beleidsontwikkeling lokaal te liggen. Dat schept unieke kansen om de samenhang in lokaal veiligheidsbeleid te versterken door de dwarsverbinding van de domeinen te ontwikkelen. Gegeven de staat van de lokale democratie is dat een forse uitdaging. Als de gemeenten meer moeten doen met veiligheid, én meer met jeugd, én meer met (langdurige) zorg, én meer met passend onderwijs; als zij de 3D's in goede banen moeten leiden, dan ontstaan er andersoortige problemen. Om te voorkomen dat gemeenten worden overvraagd, dan moet **het lokale bestuur worden versterkt**, de gemeenteraad voorop.

Actie: Het agendapunt integraliteit en decentralisaties vergt een aanpak op verschillende onderdelen. Het kabinet, in het bijzonder de minister van BZK en de minister van VenJ, zou steviger moeten investeren in de toerusting van gemeenteraden en colleges om hun werk op een hoger niveau te tillen. VenJ kan daarbij aansluiten bij initiatieven en activiteiten van BZK op het terrein van het functioneren van de lokale representatieve en participatieve democratie, onder de noemer *Versterking van lokale democratie*. Gemeenteraden worden gesteund door informatie, van bijvoorbeeld politie en justitie, op het juiste niveau. Het Ministerie van VenJ kan samen met partners als de VNG en het CCV integrale beleidsvorming tussen veiligheid en het sociale domein op lokaal niveau ondersteunen door actief goede praktijkvoorbeelden te promoten. Voorbeelden daarvan zijn de Handreiking voor samenwerking en het Model samenwerkingsprotocol in het nieuwe stelsel voor de jeugdzorg of de verbinding die wordt gelegd tussen straf en zorg in het veiligheidshuis.

Agendapunt 4. Betere informatiedeling

Bij integraliteit van beleid hoort **betere informatiedeling**. Een bron van worsteling voor

veel gemeenten en hun partners is (en blijft) het vraagstuk hoe er op een goede manier moet worden omgegaan met informatie. Om de complexe veiligheidsvraagstukken adequaat aan te pakken is een goede en snelle informatiedeling tussen de betrokken partners een noodzakelijke randvoorwaarde. De ondoorzichtigheid van het geheel van wetten en beroepscode's belemmert de samenwerking. Overheden voeren onderling heel veel discussies welke informatie-uitwisseling nu wel of niet is toegestaan. De wettelijke kaders (Wet bescherming persoonsgegevens, Wet politiegegevens, Wet justitiële en strafvorderlijke gegevens) zijn in praktijk moeilijk toepasbaar als gekeken wordt naar de oplossing voor problemen.¹⁹ Het levert vooral heel veel dezelfde discussie op, maar dan op verschillende terreinen (zorg, sociale zekerheid, belastingen, politie, justitie) en kost heel veel energie. En de discussie geeft een focus naar binnen in plaats van naar buiten, naar de problemen die opgelost moeten worden. Een fundamentele oplossing blijft uit, op het gevaar af dat iedere gemeente en samenwerkingsverband naar eigen inzicht vorm geeft aan informatie-uitwisseling.

Actie: Het Ministerie van VenJ coördineert herstructurering van wettelijke kaders en nadere regelgeving zoals beleidsregels, beroepscode's en protocollen, zodanig dat binnen rechtstatelijke kaders over bescherming van persoonsgegevens belemmerende factoren voor informatiedeling worden weggenomen. De Raad signaleert dat dit verder strekt dan de beleidsvisie *Zorgvuldig en bewust; Gegevensverwerking en Privacy in een gedecentraliseerd sociaal domein* die de minister van BZK namens het kabinet op 27 mei 2014 aan de Tweede Kamer zond.²⁰ De visie is op zichzelf een goede eerste aanzet om op een

soepele manier informatie over burgers op te vragen en uit te wisselen, zonder dat er nodeloos of overmatig gegevens worden opgevraagd, gedeeld of anderszins verwerkt. Maar politieke, justitiële en strafvorderlijke gegevens over lokale veiligheidsvraagstukken kennen een veelal strenger regime van informatiedeling die integraliteit van lokale veiligheid met het sociale domein tot een moeizame strijd kan maken.

Agendapunt 5. Integraliteit bij het Rijk

Integraliteit op lokaal niveau vergt **integraal werken bij het Rijk** in de toekomst op veiligheidsgebied.

Als woningcorporaties op lokaal niveau worden aangespoord woningen 'inbraakproof' te maken en de minister van VenJ daarvoor een hoog target stelt, moet dit thema terugkeren in de agenda die de minister voor Wonen en Rijksdienst heeft met de corporaties. Een goed voorbeeld van een integrale aanpak is de aanpak van jihadgangers, die alleen effectief is als niet alleen maatregelen worden getroffen vanuit justitieel perspectief van VenJ, maar ook vanuit BZK (binnenlandse veiligheid en paspoorten) en Sociale Zaken (uitkeringen).

Actie: Het Ministerie van VenJ bevordert op centraal niveau dat departementen de kansen op integraal decentraal veiligheidsbeleid stimuleren. Op rijksniveau worden partnerschappen aangegaan die anticiperen en zich aanpassen op de publieke problemen die lokaal spelen.

Agendapunt 6. Ruimte voor lokaal maatwerk met politie en justitie

Met de komst van de Nationale Politie is het beheer over de politie gecentraliseerd bij de minister van VenJ. **De beheersbevoegdheid van de minister kan niet los gezien worden van de gezagsbevoegdheid van het lokale bestuur**, zo stelt de Raad vast. Ook de Inspectie Veiligheid en Justitie constateert dat meerdere burgemeesters vinden dat met de integrale stuur- en weegploegen die op het districtsniveau vorm beginnen te krijgen, hun gezagsrol in het gedrang kan

¹⁹ Zie ook Evaluatie Wet justitiële en strafvorderlijke (oktober 2013), bijlage bij Tweede Kamer, vergaderjaar 2013–2014, 33 842, nr. 2. Hoofdconclusie: de Wet justitiële en strafvorderlijke gegevens in zijn huidige vorm is in de praktijk geen effectieve wet meer.

²⁰ Kenmerk 2014-0000282259, bijlage bij Tweede Kamer, vergaderjaar 2013–2014, 32 761, nr. 62.

komen. Zij vinden dat daarin soms beslissingen worden genomen die hun lokale gezagsverantwoordelijkheid kunnen raken, zonder dat ze daarbij betrokken zijn.²¹ De Inspectie tekent ook risico's op die burgemeesters signaleren. Zij vrezen onder meer een toenemende regionale en landelijke oriëntatie van de politie en een toenemende invloed vanuit het centrale beheer en de centrale sturing op de lokale gezagsuitoefening.²²

De Raad constateert verder dat de grotere afstand tot het beheer een bestuurlijk vacuüm creëert, dat centraal aangestuurde politie meer beleidsinhoud heeft gekregen en dat tegelijkertijd het beleidsniveau tussen grote en kleine gemeenten uit elkaar loopt. Burgemeesters uit de regio betwijfelen in toenemende mate de meerwaarde van het regionaal overleg, dat anders van aard is geworden. Het risico is dat dit leidt tot verschraving van de samenwerking en men elkaar ook in de regio minder goed weet te vinden. Ook de uitgedunde leiding van de politie heeft consequenties voor de bestuurlijke contacten. Voor de politieleiding is het landelijke vergadercircuit groter geworden, kleinere gemeenten vrezen daarvan de dupe te worden. Bij de vorming van de Nationale Politie is steeds centraal gesteld dat het centraliseren van beheer in de lokale gezagsverhoudingen geen wijzigingen brengt. Toch neemt de zorg toe dat de combinatie van nationaal beheer met een departement dat 'crime-fighting' centraal wil stellen vroeger of later consequenties gaat krijgen voor de aandacht voor lokale veiligheid in de brede betekenis van het woord. Juist hierom is het belangrijk in gesprek te gaan en ervoor te zorgen dat dit niet gebeurt.

Het feit, dat het aantal buurtagenten in veel gemeenten nog niet is wat het op grond van landelijke afspraken zou moeten zijn, zoals ook steeds terugkeert in Kamervragen²³, versterkt deze zorg.

Wie op verschillende beleidsdomeinen kijkt naar beleid van de overheid dat bewezen effectief is, ziet dat succes vaak wordt bereikt door sterke sturingsinstrumenten als geld en wetten. Gemeenten hebben dit arsenaal niet of nauwelijks om veiligheidsbeleid te voeren; de minister stelt de begroting en verdeling van de budgetten voor de Nationale Politie vast, als regelgevend instrument staat gemeenten alleen de Algemene Plaatselijke Verordening ter beschikking. Gemeenten moeten hun rol waarmaken met planning en regie, zachte sturingsinstrumenten. Dat vereist dat zij goed zijn toegerust om te opereren in een publieke ruimte waarin mensen, maatschappelijke organisaties, bedrijven maar ook politiek en bestuur in netwerken op voet van gelijkwaardigheid met elkaar omgaan.

Maar voor de groter wordende gemeentelijke verantwoordelijkheid op het gebied van veiligheid zijn zachte sturingsinstrumenten niet genoeg. Daarvoor is nog iets anders nodig: beleidsruimte. De Raad denkt aan het volgende, waarbij het aan de verschillende partners is om de mogelijkheden en onmogelijkheden te bespreken.

- Ruimte om zelf beleid te maken, ook als dat afwijkt van rijksbeleid en specifiek is toegespitst op de lokale situatie.
- Ruimte om zelf geld te besteden aan de doeleinden van het eigen beleid.
- Ruimte om zelf te beschikken over capaciteit en inzet van de politie.
- Ruimte voor de burgemeester als boegbeeld van veiligheid om publiekelijk rekenschap af te leggen voor incidenten of misstanden bij de politie. Dan ook is er ruimte om zelf verantwoording af te leggen over het gevoerde bestuur en beleid door het gemeentebestuur aan de burgers die de lokale gemeenschap vormen.

Met de geschetste opties zijn gemeentebesturen beter in staat namens de burgers besluiten te nemen, hebben zij een groter draagvlak onder de mensen die zij

²¹ Inspectie Veiligheid en Justitie, juni 2014, p. 16.

²² Idem, p. 17.

²³ Vragen van het Lid Kooiman, 17 september 2013 en het Lid Marcouch, 11 augustus 2014.

representeren. Dat versterkt niet alleen het vertrouwen van burgers in hun lokale overheid, het vergroot ook de democratische legitimiteit van het lokale bestuur ten aanzien van veiligheid.

Actie: Er moet meer ruimte worden gecreëerd om de toegenomen verantwoordelijkheid van gemeenten voor veiligheid waar te maken. In de aansturing van de Nationale Politie moet ruimte worden gemaakt voor de lokale en regionale inbedding van het politiewerk, daaronder is het organiseren van een gestructureerde dialoog tussen de politie en de lokale democratie nadrukkelijk begrepen. Onder meer door aan het lokale openbaar bestuur **ter beschikking stellen van alle relevante informatie en de toetsing van lokale veiligheidsprioriteiten op de inzet van politiecapaciteit.** De Raad wijst in dit verband op de constatering van de Inspectie Veiligheid en Justitie dat er ontevredenheid is over de bruikbaarheid van beleidsinformatie van de politie ten behoeve van gemeentelijk veiligheidsbeleid, sturing en verantwoording. De informatie te veel gericht op de landelijke prioriteiten en te weinig analytisch, en daarmee te weinig lokaal bruikbaar, zo constateert de Inspectie na onderzoek.²⁴ Met een versterking van de informatiepositie van gemeenteraden kunnen zij hun kaderstellende en controlerende rol beter waarmaken. Verder is het interessant om samen met gemeenten uit te werken hoe lokale prioriteiten aandacht kunnen blijven krijgen in de huidige context. Met name het omschrijven van de lokale prioriteiten, hier actie op zetten en vervolgens over rapporteren kan verbeterd worden.

Ook suggereert de Raad dat het **gemeentebestuur zeggenschap krijgt in het begrotingsproces** dat zich nu geheel binnen de Nationale Politie afspeelt. Het begrotingsdebat biedt zo het lokale bestuur de gelegenheid voor het beargumenteren van afwegingen over capaciteit en andere wensen over het functioneren van de politie.

²⁴ Inspectie Veiligheid en Justitie, juni 2014, p. 16.

Verder dient naar oordeel van de Raad de **positie van de burgemeester bij klachten** over de politie en eventuele vervolgstappen verbeterd te worden. Gedacht kan worden aan het treffen van een (wettelijke) voorziening voor bestuurlijke betrokkenheid op decentraal niveau. De afwikkeling van klachten over de politie op een voor de burgemeester en de gemeenteraad transparante wijze is voor het lokale draagvlak van de politie van groot belang.

Ten slotte meent de Raad dat bij de verdere ontwikkeling van het politiebestedel, het van belang is rekening te houden met het feit dat een deel van de burgemeesters een spanningsveld ervaart tussen de gezagsuitoefening en de aansturing binnen de hiërarchische lijn van de politie. Dit kan leiden tot frictie tussen lokale doelen van het bevoegd gezag en prioriteiten van de politie.²⁵ De Raad adviseert dat de minister met voorstellen komt om het gesignaleerde spanningsveld te meten en waaruit blijkt dat wordt geïnvesteerd om de zorgen weg te nemen.

Agendapunt 7. Van beneden naar boven

De Landelijke prioriteiten Politie 2011-2014 die de minister van VenJ heeft vastgesteld om de veiligheid in de buurt te vergroten vinden soms lokaal geen weerklank en omgekeerd vergt lokale problematiek soms landelijke prioriteit. Een voorbeeld. Het dreigingsbeeld van jihadgang Syrië, ontwikkelingen in Irak, instabiliteit in het Midden-Oosten en buitengrenzen van Europa, is actueel²⁶ en reëel voor de lokale veiligheid. Het zicht hierop heeft alles te maken met hoe er op lokaal niveau wordt omgegaan met migrantengemeenschappen. Al in 2002 onderkende de Algemene Inlichtingen- en Veiligheidsdienst (AIVD) dat radicalisering in en om moskeeën een aanpak vergt van samenwerking met de lokale autoriteiten en waar mogelijk ook de Marokkaanse gemeenschap zelf,

²⁵ Idem, p. 18.

²⁶ Zie onder meer Tweede Kamer, vergaderjaar 2013–2014, 30 977, nr. 104.

om de radicaliserende en anti-integratieve werking die van sommige imams uitgaat in te dammen. Om hun eigen beleid effectiever vorm te kunnen geven, werden verschillende burgemeesters door de AIVD geïnformeerd over activiteiten van radicaal-islamitische personen en organisaties in hun gemeenten.²⁷ Omgekeerd kunnen de klassieke AIVD-instrumenten alleen maar werken als er lokaal voldoende focus en inzet is en er hulp wordt geboden door burgemeesters en het lokale bestuur. De omgekeerde **weg van lokaal naar centraal** is dus minstens zo belangrijk.

Actie: Er moet gestructureerd informatie van het lokale naar het centrale niveau worden getild om prioriteitstelling te voeden. Ontwikkelingen gaan veel te snel om prioriteiten statisch voor jaren vast te leggen, in de relatie tussen Rijk en gemeenten moeten dynamische kwaliteiten meer voorop staan. Daartoe organiseert het Ministerie van VenJ een gespreksagenda met lokale bestuurders en

praktijkmensen om meer scherp te brengen in het gesprek over lokale veiligheid en de strategische agenda. Heel concreet zou een bespreking met vertegenwoordigers van het Ministerie van VenJ (soms de minister) een vast agendapunt kunnen worden bij de tien Regionale Bestuurlijke Overleggen. Effectief zou een vergaderfrequentie van twee keer per jaar zijn: een keer om de prioriteiten te bespreken en een keer om de resultaten te bespreken. Aangezien bij deze besprekingen in principe alle gemeenten aanwezig zijn, heeft het Ministerie op die manier jaarlijks in ieder geval twee keer een inhoudelijke bespreking over veiligheid met alle gemeenten. Belangrijk is uiteraard wel dat de verantwoordelijkheden van de gesprekspartners helder blijven. Om goede contacten te onderhouden adviseert de Raad verder voor elke regio een accounthouder aan te stellen (wellicht twee in grote regio's), die de vergaderingen bezoeken en aanspreekpunt zijn voor de verschillende burgemeesters.

²⁷ Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties, april 2003, p. 40.

Literatuur

Centraal Bureau voor de Statistiek, *Veiligheidsmonitor 2013*, Den Haag/Heerlen, 2014

Graaf, B. de, en Q. Eijkman, *Terrorismebestrijding en securitisering. Een rechtssociologische verkenning van de neveneffecten*, in *Justitiële verkenningen*, jrg. 37, nr. 8, 2011

Helsloot, I., A. Schmidt, B. Tholen, D. de Vries & M. de Vries, *Evaluatie Wet justitiële en strafvorderlijke gegevens*. in opdracht van het Ministerie van Veiligheid en Justitie, Wetenschappelijk Onderzoek- en Documentatiecentrum, oktober 2013. Bijlage bij Tweede Kamer, vergaderjaar 2013–2014, 33 842, nr. 2

Inspectie Veiligheid en Justitie, *Tweede onderzoek vorming nationale politie. Operationele doelen periode 1 juli 2013 - 1 januari 2014. Bevoegd gezag periode 2013*, juni 2014

Instituut voor Publieke Waarden, *Van 3 decentralisaties naar 3-dimensionaal, een pleidooi voor ruimte...*, juni 2013

Landelijke Expertisegroep Veiligheidspercepties, *De bijzondere belofte van Buurt Bestuurt. Maakt Buurt Bestuurt in de Rotterdamse praktijk de verwachtingen waar? En welke uitdagingen zijn er voor de toekomst?*, Amsterdam, maart 2013

Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties, *Jaarverslag AIVD 2002*, april 2003

Prins, R., *Safety First. How local processes of securitization have affected the position and role of Dutch mayors*, oktober 2014

Raad voor het openbaar bestuur, *Sociale preventie: bestuur en beleid aan de voorkant van veiligheid*, november 2006

Raad voor het openbaar bestuur, *Veiligheid en vertrouwen. Kernen van een democratische rechtsstaat*, januari 2011

Sociaal en Cultureel Planbureau, *Burgerperspectieven 2014 | 2*, Den Haag, 2014

Tweede Kamer, vergaderjaar 2010–2011, 29 628, nr. 256

Tweede Kamer, vergaderjaar 2013–2014, 30 977, nr. 104

Tweede Kamer, vergaderjaar 2013–2014, 32 761, nr. 62

Uitermark, J., A-J. Gielen en M. Ham (red.), *Wat werkt nu werkelijk? Politiek en praktijk van sociale interventies*, november 2012

Verweij Jonker Instituut, *Kosten en baten van preventie en repressie*, maart 2012

Wetenschappelijk Onderzoek- en Documentatiecentrum, *Function creep en privacy*, *Justitiële verkenningen*, jrg. 37, nr. 8, 2011

Geraadpleegde websites

www.cbs.nl

www.hetccv.nl

www.nrc.nl

Bijlage 1 | Adviesaanvraag

Ministerie van Veiligheid en Justitie

> Retouradres Postbus 20301 2500 EH Den Haag

De voorzitter en leden van de Raad voor het openbaar bestuur
Postbus 20011
2500 EA Den Haag

Datum 11 september 2013
Onderwerp Adviesaanvraag Openbaar bestuur en lokale veiligheid

**Directoraat-Generaal
Rechtspleging en
Rechtshandhaving**
Directie Veiligheid en Bestuur
DGRR-DVB

Turfmarkt 147
2511 DP Den Haag
Postbus 20301
2500 EH Den Haag
www.rijksoverheid.nl/venj

Contactpersoon
Drs. Statema
Beleidsveldcoördinator

T 070 370 79 11
F 070 370 79 00

Ons kenmerk
428597

*Bij beantwoording de datum
en ons kenmerk vermelden.
Wilt u slechts één zaak in uw
brief behandelen.*

De laatste keer dat uw Raad de regering van advies diende over de positie van het lokale bestuur op veiligheidsgebied en over de mogelijkheden die het lokale bestuur heeft om veiligheidsbeleid gestalte te geven was in 2006 (Sociale preventie: bestuur en beleid aan de voorkant van veiligheid).

Sindsdien is er veel veranderd. In veel gemeenten is veiligheidsbeleid een onderdeel geworden van het gemeentelijk beleid. Bijna alle gemeenten beschikken inmiddels over een integraal veiligheidsplan en hebben hun organisatie, al of niet in samenwerking met andere gemeenten, er op ingericht. Met name ook door samenwerking met andere partners als politie, openbaar ministerie, scholen, woningbouwverenigingen, maar ook de burger, is er veel van de grond gekomen. Gemeentebesturen en m.n. de burgemeesters hebben de afgelopen jaren meer bevoegdheden gekregen, bv. wet Bibob en Voetbalwet. Daarnaast heeft versterking van de positie van de BOA's plaatsgevonden, zijn samenwerkingsverbanden ingericht als RIEC's en Veiligheidshuizen om de positie van het bestuur te versterken en is de relatie Rijk – gemeenten op veiligheidsgebied intensiever geworden.

Daarnaast is ook in de omgeving van het lokale bestuur het nodige veranderd. Ik denk aan de komst van de Nationale politie, de opkomst van sociale media die het openbaar bestuur dwingt tot verhoging van de reactiesnelheid, een sterke roep om slagvaardigheid en veranderende opvattingen over de rol van de overheid versus die van de burger op veiligheidsgebied. De bezuinigingen waar de gemeenten ook niet aan ontkomen en de op stapel staande grote decentralisaties geven nog een extra dimensie aan de positie van de gemeenten. Het is van belang gelet op deze en andere maatschappelijke ontwikkelingen dat het lokale bestuur in staat blijft om zijn verantwoordelijkheid op veiligheidsterrein waar te maken en zo nodig te vergroten.

Tegen deze achtergrond wil ik u vragen om aan te geven op welke punten de positie van het lokale bestuur toekomstgericht kan worden versterkt. Aspecten als vermogen tot samenwerken met andere gemeenten en maatschappelijke partners, samenhang kunnen aanbrengen in beleid en aanpak, flexibiliteit om

daadwerkelijk snel en slagvaardig te handelen, maar ook om in te spelen op veranderende omstandigheden, zijn voor mij daarbij belangrijke elementen.

Tot slot. De Rijksoverheid draagt de verantwoordelijkheid om het veiligheidssysteem als geheel beter te laten werken. Expliciet is daarom van belang dat het advies ook aandacht schenkt aan de voorwaardenscheppende rol van de rijksoverheid, de verhouding tussen landelijk beleid en lokale regie en de wijze waarop de rijksoverheid de relatie met de lokale overheid kan invullen om de werking van het systeem te verbeteren.

**Directoraat-Generaal
Rechtspleging en
Rechtshandhaving**
Directie Veiligheid en Bestuur
DGRR-DVB

Datum
11 september 2013

Ops. kenmerk
428569

De minister van Veiligheid en Justitie.



Bijlage 2 | Landelijke uitkomsten

Veiligheidsmonitor 2013²⁸

Leefbaarheid en overlast in buurt

- Zeven op de tien Nederlanders vinden leefbaarheid buurt in 2013 niet veranderd
- Kwart Nederlanders ervaart veel overlast van fysieke verloedering in buurt
- Eén op de tien heeft veel sociale overlast in buurt
- Van verkeer heeft bijna een op de drie veel overlast in buurt
- Buurtoverlast in totaal tussen 2012 en 2013 niet veranderd
- Ruim een op de drie is (zeer) tevreden over functioneren gemeente op gebied van leefbaarheid

Veiligheidsbeleving

- 19 procent Nederlanders voelt zich wel eens onveilig in eigen buurt; een lichte toename ten opzichte van 2012
- Een kwart voelt zich wel eens onveilig rondom uitgaansgelegenheden
- 37 procent Nederlanders voelt zich wel eens onveilig in het algemeen; dit is gelijk aan 2012
- Kans op woningbraak, zakkenrollerij, beroving en mishandeling door respectievelijk 12, 5, 3 en 3 procent als (heel) groot ingeschat
- Aandeel dat kans op woninginbraak (heel) groot acht is ten opzichte van 2012 gestegen
- Een op vijf wel eens respectloos behandeld door onbekenden op straat

Slachtofferschap criminaliteit

- Ruim 2 procent Nederlanders in 2013 slachtoffer van geweld; dit is gelijk aan 2012
- Bijna 14 procent slachtoffer van vermogensdelicten; ook dit is gelijk aan voorafgaande jaar
- Ruim 7 procent slachtoffer vandalismedelicten; een lichte daling ten opzichte van 2012
- In totaal één op de vijf Nederlanders in 2013 slachtoffer van één of meer van deze vormen van

'traditionele' criminaliteit

- Bijna 13 procent Nederlanders in 2013 slachtoffer van cybercrime; een lichte stijging ten opzichte van 2012
- Hacken komt het meest voor, gevolgd door pesten via internet, koop- of verkoopfraude en identiteitsfraude
- Koop- en verkoopfraude iets toegenomen ten opzichte van 2012; identiteitsfraude gedaald, met name skimming

Burgers en politie

- 27 procent Nederlanders in 2013 contact gehad met politie in eigen gemeente; hiervan is 58 procent (zeer) tevreden over laatste contact
- Contact met politie en tevredenheid hierover tussen 2012 en 2013 niet veranderd
- Een kwart (25 procent) is (zeer) tevreden over totale functioneren politie in buurt
- 28 procent is (zeer) tevreden over totale functioneren politie in algemeen
- Tevredenheid over functioneren politie in buurt en in algemeen tussen 2012 en 2013 niet veranderd

Preventie

- 70 procent neemt waardevolle spullen mee uit auto om diefstal te voorkomen
- Ruim een derde laat waardevolle spullen thuis om diefstal of beroving te voorkomen
- Het sociaal-preventieve gedrag is tussen 2012 en 2013 niet wezenlijk veranderd
- Twee derde heeft extra veiligheidssloten
- 13 procent heeft thuis een alarminstallatie
- Aanwezigheid technische preventieve voorzieningen in/rond de woning iets gedaald in vergelijking met 2012

²⁸ Centraal Bureau voor de Statistiek, 2014, p. 13-14.

Bijlage 3 | Actoranalyse, beleidsthema's en functioneren openbaar bestuur

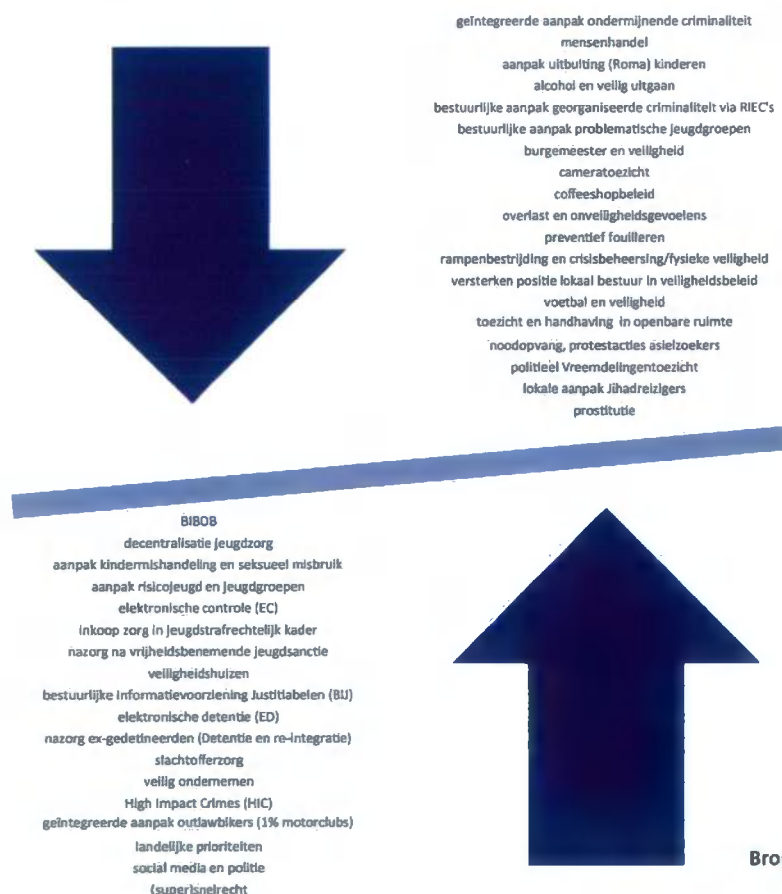
Actoranalyse

Wie zijn de belangrijkste actoren binnen het openbaar bestuur bij lokale veiligheid? In de eerste plaats is dat de *gemeente*. Op het gebied van sociale veiligheid werken gemeenten samen met andere actoren: *politie, openbaar ministerie, woningbouwcorporaties, bedrijven, scholen* en soms met *gezondheidsinstellingen*. Meer en meer werken gemeenten in regionaal verband samen op terreinen van toezicht en handhaving door *buitengewoon opsporingsambtenaren (BOA's)* en *regionale uitvoeringsdiensten (RUD's)*. Bij fysieke veiligheid wordt bijvoorbeeld samengewerkt in *veiligheidsregio's* en *waterschappen*. Nu de nadruk ligt op sociale veiligheid laten we deze actoren verder buiten beschouwing. Ook de Rijksoverheid is actor bij lokale veiligheid. Gemeenten worden door het *Ministerie van VenJ* op verschillende wijzen en vanuit verschillende directies benaderd; soms als partij

met een eigen autonome verantwoordelijkheid, soms als 'uitvoeringskantoor'. De twee belangrijkste verbindingen tussen het departement en het lokale bestuur loopt via de lijn van het openbaar ministerie en de onlangs gecentraliseerde Nationale Politie. Voor het openbaar bestuur als zodanig heeft het *Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties (BZK)* een (stelsel) verantwoordelijkheid. Andere ministeries hebben een eigen beleidsverantwoordelijkheid.

De invalshoek van het inhoudelijke beleidsthema

Voor een goed beeld benaderen we lokale veiligheid via de invalshoek van het inhoudelijke beleidsthema: wat zijn de belangrijkste onderwerpen die spelen? Onderstaand figuur geeft de wederkerige relatie weer tussen gemeenten en het Ministerie van VenJ aan de hand van een beleidsinhoudelijke lijst met thema's.



Bron: VenJ, Agenda lokaal bestuur

De figuur geeft nog alleen maar weer de relatie tussen gemeenten en VenJ en geeft daarom een vertekend en versimpeld beeld. Andere departementen zijn buiten beschouwing gelaten, en daarmee dus ook beleidsdomeinen zoals externe veiligheid (bedrijven die werken gevaarlijke stoffen of vervoer ervan over weg, water of rail), voedselveiligheid, veiligheid in het openbaar vervoer. De relaties met het Rijk kortom, zijn vanuit de gemeente bezien zeer divers.

Door de talrijke aspecten van lokale veiligheid valt het nog niet mee om op inhoudelijke beleidsthema's een strategische agenda te formuleren. Wat voor de ene gemeente een belangrijk onderwerp is, hennepeteelt bijvoorbeeld, hoeft voor een gemeente met een totaal ander profiel helemaal geen prioriteit te zijn. Op dit moment zijn motorbendes en terugkeer van zedendelinquenten onderwerpen die actueel zijn.

Kijkend naar de gemeentelijke veiligheidsthema's hanteert de VNG een indeling in vijf veiligheidsvelden:

Veiligheidsveld	Veiligheidsthema's
1: Veilige woon- en leefomgeving	1.1: Sociale kwaliteit 1.2: Fysieke kwaliteit 1.3: Objectieve veiligheid/veelvoorkomende en 'high impact'-criminaliteit 1.4: Subjectieve veiligheid
2: Bedrijvigheid en veiligheid	2.1: Veilig winkelgebied 2.2: Veilige bedrijventerreinen 2.3: Veilig Uitgaan 2.4: Veilige evenementen 2.5: Veilig toerisme
3: Jeugd en veiligheid	3.1: Jeugdoverlast 3.2: Jeugdcriminaliteit/individuele probleemjongeren 3.3: Jeugd, alcohol en drugs 3.4: Veilig in en om de school
4: Fysieke veiligheid	4.1: Verkeersveiligheid 4.2: Brandveiligheid 4.3: Externe veiligheid 4.4: Rampenbestrijding en crisisbeheersing
5: Integriteit en veiligheid	5.1: Polarisatie en radicalisering 5.2: Georganiseerde criminaliteit 5.3: Veilige Publieke Taak 5.4: Informatieveiligheid 5.5: Ambtelijke en bestuurlijke integriteit

Bepalende factoren voor het functioneren en de inrichting van het openbaar bestuur

De Raad heeft als taakopdracht te adviseren over het functioneren en de inrichting van het openbaar bestuur. In deze paragraaf benoemen we bepalende factoren hiervan die ook hebben te gelden voor lokale veiligheid.

Structuur en organisatie

Hiermee wordt bedoeld de wijze waarop de abstracte entiteit 'openbaar bestuur' is opgebouwd. Het gaat niet alleen om de samenstelling van actoren die bij het beleidsveld zijn betrokken, het gaat ook over de manier waarop samenwerking wordt geregeld. Sprekend voorbeeld is de Nationale Politie: eerst waren er 25 regiokorpsen met een korpsbeheerder en een korpschef, nu is er een structuur met één korpschef, tien regionale eenheden²⁹ onderverdeeld in districten met basisteams en recherche. Een voorbeeld van de regio is Oost-Nederland waarvan 81 inliggende gemeenten deel uitmaken. Overleg vindt plaats met tien regioburgemeesters. Inhoudelijk vindt het beleid zijn beslag in het regionale beleidsplan dat een vertaling is van de landelijke beleidsprioriteiten en in combinatie met de gemeentelijke integrale veiligheidsplannen en bovenlokale veiligheidsvraagstukken.

Cultuur

Cultuur gaat over het geheel van normen, waarden, omgangsvormen en dergelijke in een organisatie of groep. De cultuur in een grote stad of de Randstad bijvoorbeeld verschilt wezenlijk met die in een gebied als de Achterhoek. Maar ook: de cultuur in een gemeente is anders dan op een departement.

Bevoegdheden en verantwoordelijkheden

Dit gaat over het recht om bepaalde handelingen uit te oefenen en de verplichting om daarover

rekenschap af te leggen, daarvoor kan je niet naar een ander verwijzen. Op het gebied van lokale veiligheid bijvoorbeeld is de burgemeester bekleed met bevoegdheden, maar ook de gemeenteraad heeft een bevoegdheid als het gaat om het vaststellen van het integrale veiligheidsplan. Het begrip 'bevoegdheden' is vaak omkleed met juridische termen, denk aan de strafvorderlijke bepalingen waaraan het openbaar ministerie is gebonden. Geregeld wordt geroepen om 'meer bevoegdheden' om problemen te lijf te gaan, interventies uit te kunnen voeren, waarbij het vaak maar de vraag is of 'meer bevoegdheden' daadwerkelijk effectief zijn. Verwarrend werkt het wanneer een term als 'doorzettingsmacht' wordt gebruikt. Meestal wordt daarmee uitdrukking gegeven aan het gevoel onmachtig te zijn een bepaalde situatie in een gewenste richting te sturen.

Wat betreft verantwoordelijkheid is er staatsrechtelijk geen twijfel over mogelijk dat het bestuur slechts verantwoordelijk is voor zover zijn bevoegdheden reiken. Anders gezegd: geen verantwoordelijkheid en geen verantwoordingsplicht zonder bevoegdheid. Andersom gaat de verantwoordelijkheid wel zover als de bevoegdheden reiken, dus waar er een bevoegdheid is, is er ook verantwoordelijkheid voor het (niet) gebruiken daarvan. In de praktijk is er sprake van een verantwoordelijkheidsgevoel, dat je ergens verantwoordelijkheid voor te wilt nemen, of juist niet.

Sturing

Dit begrip is tweeledig: enerzijds heeft het betrekking op ergens leiding aan geven, anderzijds gaat het over richting geven aan (maatschappelijke) ontwikkelingen. Sturen, dat is het wezenskenmerk van het openbaar bestuur. Samenhangende begrippen zijn 'kaders stellen', 'grip hebben op', 'governance'.

²⁹ Het Korps Politie Caribisch Nederland valt buiten deze beschouwing.

Bijlage 4 | Geraadpleegde personen

Naam	Functie	Organisatie
Jozias van Aartsen	Burgemeester	Gemeente Den Haag
Frans Backhuijs	Burgemeester	Gemeente Nieuwegein
Gert Jan Bakker	Raadslid CDA	Gemeente Den Haag
Roel Bergman	Raadslid PvdA	Gemeente Hof van Twente
Patrick Blankwaard	Beleidsadviseur Korpsdirectie	Politie Haaglanden
Mariette Bode	Officier van justitie	Openbaar ministerie
Marieke Bolle	Raadslid PvdA	Gemeente Den Haag
Robert Bongers	Beleidsadviseur Veiligheid & Leefbaarheid	Gemeente Maastricht
André Bonthuis	Burgemeester	Gemeente Schoonhoven
Paul Broersen	Senior Beleidsmedewerker Openbare Orde en Veiligheid	
Eric Bouman	Hoofd Openbare Orde en Veiligheid	Gemeente Dordrecht
Gerda Bruins	Fractievoorzitter VVD	Gemeente Hof van Twente
Tjerk Bruinsma	Burgemeester	Gemeente Alphen aan den Rijn
Gert-Jan Buitendijk	Directeur-generaal Bestuur en Koninkrijksrelaties	Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties
Bert Cremers	Burgemeester	Gemeente Waddinxveen
Silvana van Doorne	Veiligheidsmanager jeugd en overlast	Gemeente Haarlem
Karin van Dreven	Directeur-bestuurder	Haag Wonen
Elles van Dusschoten	Officier van justitie beleid en strategie	Openbaar ministerie
Eelco Dykstra	Raadslid	Raad voor de leefomgeving en infrastructuur
Karin van den Eijnde	Projectleider/Accountmanager	Regionaal Informatie Expertise Centrum Oost-Brabant
Marieke van der Enden	Beleidsmedewerker Openbare Orde en Veiligheid	Gemeente Westland
Sandor Gaastra	Directeur-generaal Politie	Ministerie van Veiligheid en Justitie
Hans Gaillard	Burgemeester	Gemeente Son en Breugel
Lisanne van Geen	Beleidsmedewerker jeugd	Gemeente Hof van Twente
Rob van Gerwen	Beleidsmedewerker Openbare Orde en Veiligheid	VNG
Ed Grootaarts	Raadslid D66	Gemeente Leiderdorp
Malu Hertzdahl	Beleidsmedewerker integrale veiligheid/ juridisch consulent	Gemeente Hof van Twente
Martijn Hinsén	Veiligheidsregisseur	Gemeente Capelle aan den IJssel
Jack van der Hoek	Wethouder zorg en welzijn	Gemeente Haarlem
Harry Hoekstra	Fractievoorzitter Burgerpartij Hof	Gemeente Hof van Twente
Marlon Hulshorst	Projectleider/Accountmanager	Regionaal Informatie Expertise Centrum Oost-Brabant

Frank Hustin	Projectleider sociale veiligheid	Gemeente Roosendaal
Koos Janssen	Burgemeester	Gemeente Zeist
Claire de Jong	Senior Beleidsadviseur OOV Juridische en veiligheidszaken	Gemeente Leeuwarden
Annemarie Jorritsma	Burgemeester	Gemeente Almere
Adri Kaland	Coördinator cluster Openbare Orde en Veiligheid	VNG
Adil Kamsi	Student Integrale Veiligheidskunde	Haagse Hogeschool
Gert-Jan Kats	Burgemeester	Gemeente Zuidplas
Jos Koevoets	Senior adviseur Openbare Orde en Veiligheid	Gemeente Breda
Helga Koper	Raadslid PvdA	Gemeente Haarlem
Henk Korvinus	Hoofdofficier van justitie	Openbaar ministerie
Titus Livius	Directeur Bestuur, Democratie en Financiën	Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties
Wilma Loeffen	Bestuurskundig Expert	Politie Eenheid Oost, Dienst Regionale Recherche
Dorothee Meijer	Kwartiermaker één handhavingsorganisatie	Gemeente Den Haag
Nico Modder	Programmanager	Programmabureau integrale veiligheid Noord-Holland Noord
Tim Muller	Directeur Dienst Publieke Zaken	Gemeente Den Haag
Ellen Nauta	Burgemeester	Gemeente Hof van Twente
Jacques Niederer	Burgemeester	Gemeente Roosendaal
Petra Nijmeijer	Programmanager aanpak Top600	Gemeente Amsterdam
Lonneke van Noije	Wetenschappelijk medewerker Onderzoeksgroep Wonen, Leefbaarheid & Veiligheid	Sociaal en Cultureel Planbureau
Maaïke Patist	Afdelingsmanager Veiligheid & Handhaving	Gemeente Haarlem
Annemarie Penn-te Strake	Procureur-generaal	Openbaar ministerie
Annet Postema	Beleidsadviseur Afdeling Openbare Orde en Veiligheid	Gemeente Utrecht
Angela van der Putten	Hoofd Veiligheid	Gemeente Utrecht
Boudewijn Revis	Wethouder financiën en stadsbeheer	Gemeente Den Haag
Kees Riezebos	Directeur Veiligheid en Bestuur	Ministerie van Veiligheid en
Justitie		
Martien van Rijn	Teamleider Buurt Praktijk Team Stadsdeel West	Gemeente Amsterdam
Kees Roos	Teammanager Kwaliteit bij de afdeling Veiligheid en Handhaving	Gemeente Haarlem
Erwin Rouwenhorst	Hoofd	Regionaal Informatie en Expertise Centrum Haaglanden/Hollands Midden
Frank Rozenberg	Directeur	OBMC Consulting
Mirjam Salet	Burgemeester	Gemeente Spijkenisse
Rik Scheele	Hoofd Veiligheid en Wijken	Gemeente Gouda
René Scheffer	Bestuursadviseur Openbare Orde en Veiligheid	Gemeente Zeist
Bernt Schneiders	Burgemeester	Gemeente Haarlem

Cora Yfke Sikkema	Raadslid GroenLinks
Eefje Smits-Clijisen	Manager Intégrale Veiligheidszorg - Geweld, Veilig Uitgaan & Evenementen
Gerrit Stam	Gemeentesecretaris
Bob Steensma	Hoofdofficier van justitie
Marina van der Velde- Menting	Burgemeester
Mascha van de Ven	Programmamanager kernbeleid veiligheid
Niek Verkaik	Raadslid PvdA
Hans van de Vet	Afdelingshoofd Openbare Orde en Veiligheid
Huib Vissers	Strateeg afdeling Veiligheid & Wijken
Axel Weggelaar	Programmaleider integraal veiligheidsbeleid
Heleen Zijlstra	Strategisch adviseur veiligheid
Michiel Zwaan	Adviseur Veiligheid
Pieter van Zwanenberg	Wethouder jeugd

Gemeente Haarlem

Gemeente Eindhoven

Gemeente Hof van Twente

Openbaar ministerie

Gemeente Kaag en Braassem

Gemeente Roermond

Gemeente Hardinxveld-

Giessendam

Gemeente Den Haag

Gemeente Tilburg

Het CCV

Gemeente Utrecht

Gemeente Utrecht

Gemeente Hof van Twente

Bijlage 5 | Samenstelling Raad voor het openbaar bestuur

Voorzitter

De heer prof. drs. J. Wallage, bijzonder hoogleraar integratie en openbaar bestuur Rijksuniversiteit Groningen

Plaatsvervangend voorzitter

Mevrouw drs. W.J. Möhring MMC, zelfstandig adviseur

Leden

De heer prof. dr. M.J.G.J.A. Boogers, bijzonder hoogleraar innovatie en regionaal bestuur Universiteit Twente en senior adviseur BMC

De heer L.J.P.M. Frissen, oud-commissaris van de koningin Limburg

Mevrouw dr. S.L. de Lange, universitair docent politicologie Universiteit van Amsterdam

Mevrouw prof. dr. M.H. Leyenaar, hoogleraar vergelijkende politicologie Radboud Universiteit Nijmegen

De heer prof. mr. dr. R. Nehmelman, hoogleraar publiek organisatierecht Universiteit Utrecht

De heer dr. M. Schoenmaker, burgemeester Gouda

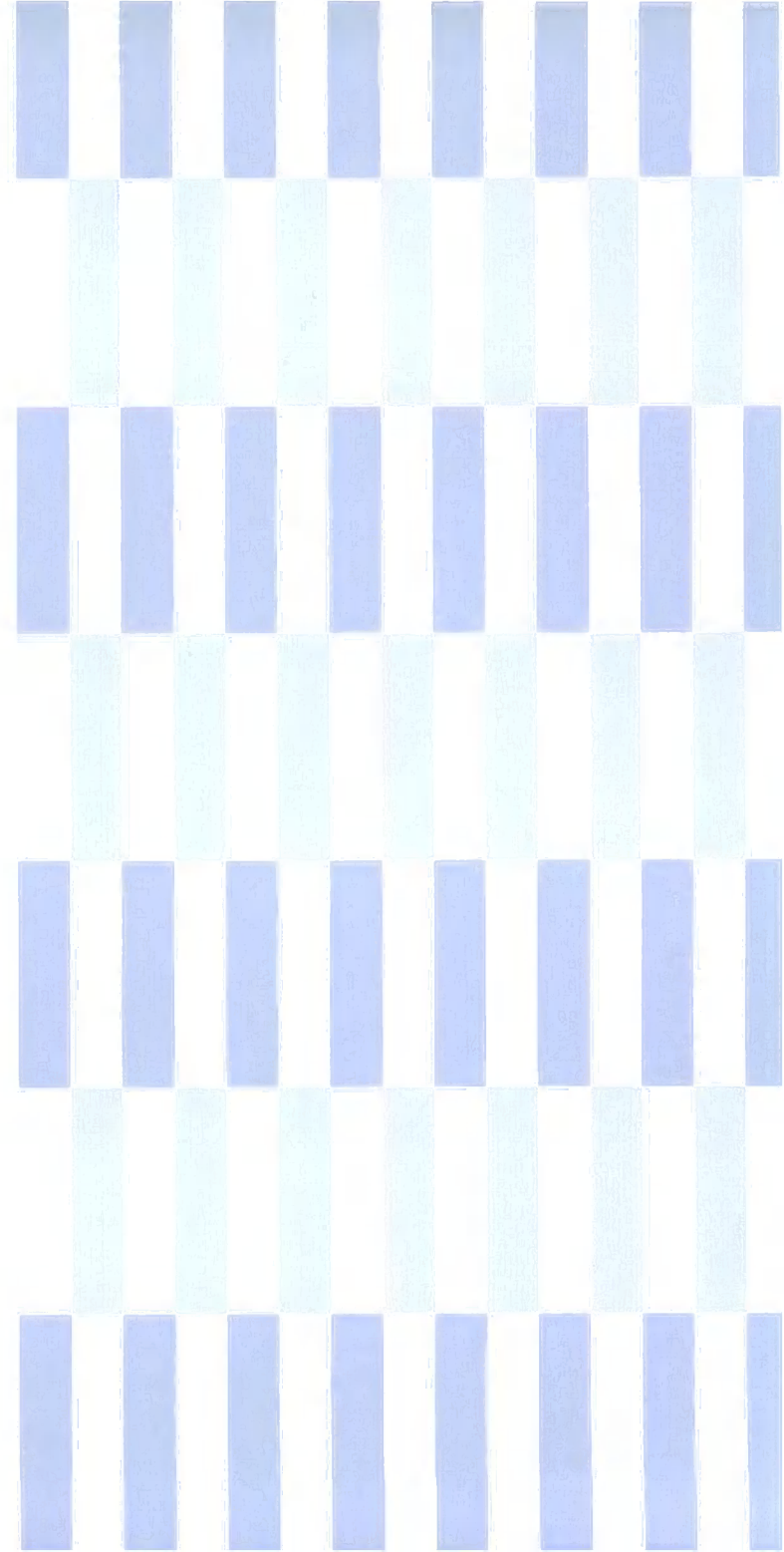
Mevrouw A. van Vliet-Kuiper, oud-dijkgraaf Velt en Vecht

Tijdelijk lid

De heer drs. Chr.J. Kalden, oud-SG ministerie van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit en oud-directeur Staatsbosbeheer

Waarnemend lid

De heer mr. M.A.P. van Haersma Buma, dijkgraaf Delfland en voorzitter Raad voor de financiële verhoudingen







2014/72149

15-12-2014

GRIF

3-3-2015

Ministerie van Binnenlandse Zaken en
Koninkrijksrelaties

> Retouradres Postbus 20011 2500 EA Den Haag

Provinciale Staten van Limburg
Postbus 5700
6202 MA MAASTRICHT

Provincie Limburg	PS
DOCnr.	
Ingek.	15 DEC. 2014
CASnr.	
ID.	

Datum 12 december 2014

Betreft Financieel toezicht: vorm en bevindingen 2015

**DGBK/Bestuur,
Democratie en Financiën**
Financieel en
InformatiestelselTurfmarkt 147
Den Haag
Postbus 20011
2500 EA Den Haag
www.rijksoverheid.nl
www.facebook.com/minbzk
www.twitter.com/minbzk**Contactpersoon**

Josée Nan

T 06-50738360
josee.nan@minbzk.nl**Kenmerk**

2014-0000637343

Uw kenmerk**1. Inleiding en toezichtvorm voor 2015**

Met deze brief informeer ik u over de financiële toezichtvorm voor 2015 en de overige toezichtbevindingen. Gedeputeerde Staten ontvangen een afschrift van deze brief. Over de door mij bij het financiële toezicht gehanteerde uitgangspunten en overige aandachtspunten heb ik u eerder, bij brief van 18 februari 2014, kenmerk 2014-0000061756, geïnformeerd. In die brief heb ik de elementen die een rol spelen bij mijn toetsing van de realiteit van uw begroting en meerjarenraming weergegeven. De beoordeling daarvan is bepalend voor de vorm van mijn toezicht, repressief of preventief. Dit toezicht is gebaseerd op het Gemeenschappelijk Financieel Toezichtkader zoals dat in 2014 is geactualiseerd (zie voetnoot). Daarnaast heb ik in die brief aangekondigd dat bij mijn toetsing wederom extra aandacht zal worden geschonken aan de paragraaf verbonden partijen en aan de kwaliteit van de paragraaf onderhoud kapitaalgoederen.

Naar aanleiding van de mij toegezonden begroting 2015 en jaarstukken 2013 deel ik u hierbij mede dat ik van oordeel ben dat uw provincie, net als de andere provincies, voor het komende jaar, met inachtneming van artikel 207, 1^e en 2^e lid, van de Provinciewet, onder de repressieve toezichtvorm kan blijven. Dit betekent dat uw begroting geen goedkeuring van mij behoeft.

In deze brief ga ik achtereenvolgens in op de bevindingen over de begroting en meerjarenraming, de onderzoeken naar de paragrafen verbonden partijen en onderhoud kapitaalgoederen en de overige financiële beheeraspecten. Deze brief en de aan deze brief ten grondslag liggende feiten zijn ambtelijk met uw provincie afgestemd (hoor en wederhoor).

2. Begroting en meerjarenraming**2.1 Inleiding**

Het door mij gehanteerde toezichtcriterium structureel en reëel evenwicht gaat uit van een begrotingssaldo dat het resultaat is van uitsluitend structurele baten en lasten.

Om te kunnen vaststellen of dit het geval is, heb ik gebruik gemaakt van het door u opgestelde overzicht zoals dat is terug te vinden op bladzijde 279 in uw programmabegroting. Het structureel en reëel evenwicht wordt berekend door het begrotingssaldo na bestemming te corrigeren voor de incidentele baten en lasten, inclusief de incidentele onttrekkingen en toevoegingen aan de reserves. Bij mijn oordeel over het begrotingsevenwicht betrek ik ook (de ontwikkeling van) het weerstandsvermogen en de vrije beleidsruimte.

Datum
12 december 2014
Kenmerk
2014-0000637343

2.2 Totaalbeeld provincies

Uit het onderzoek naar de begrotingen 2015 en meerjarenramingen 2016-2018 komt naar voren dat alle provincies beschikken over een structureel sluitende begroting. Ook de meerjarenbegroting geeft ditzelfde beeld.

Het totaal van de algemene reserves en bestemmingsreserves van alle provincies wordt per 1 januari 2015 geraamd op € 14,8 miljard (per 1 januari 2014 was dit € 15,6 miljard). In de periode 2016-2018 is er per saldo sprake van een geraamde onttrekking aan de reserves van € 2,6 miljard (in de periode 2015-2017 was dit € 2,9 miljard). Dit betekent een afname van bijna 18% ten opzichte van 2015 (vorig jaar was sprake van een geraamde afname van bijna 19%).

2.3 Beeld van uw provincie

Ik ben van oordeel dat uw provincie voldoet aan het criterium van structureel en reëel evenwicht. Dit oordeel is gebaseerd op de risicogeoriënteerde toets van uw begroting en meerjarenraming. Die toets heeft geen bevindingen opgeleverd waaruit blijkt dat uw provincie niet over het genoemde evenwicht beschikt.

De omvang van de door u gepresenteerde reserves neemt in de periode 2015 tot en met 2018 af van € 1.532 miljoen naar € 1332 miljoen ofwel een afname van 13%.

Ik constateer dat de begroting en meerjarenraming van uw provincie, zowel zoals door u gepresenteerd als na mijn correcties voor incidentele baten en lasten, sluiten.

2.4 Vereisten wet- en regelgeving

De financiële begroting, de meerjarenraming en de paragrafen heb ik op hoofdlijnen getoetst aan de eisen die het Besluit begroting en verantwoording provincies en gemeenten (BBV) daaraan stelt. In dit verband heb ik twee aanbevelingen.

2.5 Aanbevelingen

1. Uw begroting laat zien dat sprake is van structureel en reëel evenwicht. U zou het inzicht hierin verder kunnen versterken door in het overzicht van incidentele baten en lasten, de belangrijkste posten te specificeren en de overige posten als een totaalbedrag op te nemen. Een en ander in de lijn van artikel 19c van het BBV.
2. De paragraaf weerstandsvermogen en risicobeheersing zou verder aan kwaliteit kunnen winnen als inzicht wordt gegeven in het totaal van de geïnventariseerde risico's, de wijze van dekking (voorziening, bestemmingsreserve) en de daarna overblijvende 'rest'risico's waarvoor het noodzakelijk is te beschikken over voldoende weerstandscapaciteit.

3. Verbonden partijen

Ik heb dit jaar wederom onderzoek gedaan naar de kwaliteit van de paragraaf verbonden partijen. Ook provincies brengen steeds meer activiteiten onder bij verbonden partijen. De begroting moet daarom meer inzicht bieden in de aard, omvang en risico's van de verbonden partijen. Hiertoe is per 1 juli 2013 het BBV aangepast. Net als bij de begroting 2014 is getoetst of de begrotingsparagraaf voldoet aan de voorschriften die thans worden gesteld.

Datum
12 december 2014

Kenmerk
2014-0000637343

In onderstaande tabel treft u mijn bevindingen aan naar aanleiding van het onderzoek voor uw provincie:

Inzicht in paragraaf verbonden partijen

Inzicht in	Gemeenschappelijke Regelingen		Overige Verbonden Partijen	
	2015	2014	2015	2014
het aandeel/belang	goed	goed	goed	goed
financiële positie	goed	goed	goed	goed
risico's	goed	goed	goed	goed

Vanwege dit onderzoek meld ik tot slot nog de resultaten van mijn toezicht op de gemeenschappelijke regelingen waarin uw provincie deelneemt. Ik heb geen gemeenschappelijke regelingen waarin u deelneemt wegens financiële redenen of termijnoverschrijding onder preventief toezicht geplaatst.

4. Onderhoud kapitaalgoederen

Zoals ik in mijn brief van 18 februari 2014 al heb aangekondigd, heb ik samen met de provinciaal toezichthouders besloten dit jaar extra aandacht te schenken aan de kwaliteit van de paragraaf onderhoud kapitaalgoederen. In onderstaande tabel treft u mijn bevindingen aan voor uw provincie:

Bevindingen n.a.v. onderzoek naar paragraaf onderhoud kapitaalgoederen

1	Actualiteit diverse onderhoudsplannen	Alle plannen zijn actueel
2	Vastgesteld onderhoudsniveau	BASIS
3	Groot onderhoud in begroting opgenomen	Ja
4	Is er sprake van achterstallig onderhoud	Nee

Ik heb geconstateerd dat de paragrafen onderhoud kapitaalgoederen per provincie qua inhoud en het gebruik van begrippen behoorlijk verschillen. Omdat ik het belangrijk vind dat er meer eenduidigheid ontstaat en deze paragraaf een helder inzicht biedt, kom ik in het eerste kwartaal van 2015 met een voorbeeld hoe zo'n paragraaf er uit zou kunnen zien.

5. Overige financiële beheeraspecten

Voor mijn oordeel over uw rekening maak ik mede gebruik van de bevindingen van de accountant. Ik constateer dat Gedeputeerde Staten de gesignaleerde knelpunten en de gegeven adviezen onderschrijven en toezeggen hieraan door verbetermaatregelen gevolg te geven.

Een ander financieel beheeraspect, waarnaar ik heb gekeken, is het Emu-saldo. Ik constateer dat het door u berekende Emu-saldo van € 123,9 miljoen de referentiewaarde 2015 (zoals vermeld in de septembercirculaire) van € 49,5 miljoen met € 74,4 miljoen overschrijdt. Naar aanleiding hiervan merk ik op dat ik in mijn toezicht de individuele referentiewaarden monitor. Pas bij een structurele (meer dan 1 jaar) overschrijding van het EMU-tekort voor alle decentrale overheden tezamen op rekeningbasis, zullen er dan via bestuurlijk overleg afspraken worden gemaakt over eventueel te nemen maatregelen. Op dit moment is deze situatie niet aan de orde.

Datum
12 december 2014
Kenmerk
2014-0000637343

6. Tot slot

Ik ontvang graag vóór 1 april 2015 uw reactie op deze brief, in het bijzonder op de genummerde aanbevelingen.

Ik hoop met de vorenstaande opmerkingen u in staat te stellen tot een zo goed mogelijk oordeel over de begroting en meerjarenraming te komen.

Een afschrift van deze brief heb ik heden aan Gedeputeerde Staten gezonden.

Hoogachtend,
De minister van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties,
namens deze,



T. Livius

Directeur Bestuur, democratie en financiën

Van: Maurice Houba <morris.hobba@gmail.com>
Verzonden: vrijdag 12 december 2014 13:59
Aan: _staten
Onderwerp: Fwd: Open brief Europees geld A67
Bijlagen: 2014.12.12 Open brief A67.pdf

Ingek. 12 DEC. 2014

CASnr.

ID.

Geachte Statengriffie,

Hierbij sturen wij u graag onderstaande email en brief toe met het verzoek deze door te geleiden aan alle Statenleden. Bij voorbaat dank.

Met vriendelijke groet,



2014/71974

15-12-2014

GRIF

2-3-2015

Maurice Houba, Gemeenteraadslid VVD Venlo;
 Erik Manders, Gemeenteraadslid PvdA Venlo.

----- Doorgestuurd bericht -----

Van: **Maurice Houba** <morris.hobba@gmail.com>

Datum: 12 december 2014 13:55

Onderwerp: Open brief Europees geld A67

Aan: thjfm.bovens@prvlimburg.nl, amg.beurskens@prvlimburg.nl, pfcw.van.der.broeck@prvlimburg.nl,
hm.kersten@prvlimburg.nl, gpi.koopmans@prvlimburg.nl, ej.koppe@prvlimburg.nl,
ph.van.dijk@prvlimburg.nl, "Scholten, Antoin (AS)" <a.scholten@venlo.nl>, "Testroote, Ramon (RLJ)"
<r.testroote@venlo.nl>, v.tax@venlo.nl, "Satijn, Stephan (S.H.M.)gemeente" <s.satijn@venlo.nl>,
"Beucken van den, Wim (W)" <w.vandenbeucken@venlo.nl>, "Teeuwen, Jos (JHGM)"
<j.teeuwen@venlo.nl>, h.brauer@venlo.nl

Cc: acjm.de.kroon@prvlimburg.nl, p.lucassen@venlo.nl, Erik Manders - PvdA Venlo
<erikmanders@gmail.com>

Geachte leden van de Colleges van Gedeputeerde Staten van Limburg en de Gemeente Venlo,

Bijgaand ontvangt u een open brief van de PvdA en de VVD in de gemeenteraad van Venlo inzake het aanvragen van geld voor de verbreding van de A67. Wij dragen u graag een aantal suggesties aan rondom de aanpak van de verkeersproblematiek waar Venlo, en in het bijzonder de snelweg A67, mee gepaard gaat.

De EU wil de komende jaren ruim € 26 miljard investeren in het verbeteren van grensoverschrijdende transportnetwerken. Het indienen van een aanvraag kan nog tot februari 2015. Wij hopen dan ook dat u snel in overleg zult treden met de diverse andere overheden.

In afwachting van uw reactie verblijven wij,

Hoogachtend,

Maurice Houba, Gemeenteraadslid VVD Venlo;
 Erik Manders, Gemeenteraadslid PvdA Venlo.

--

Maurice Houba

De Breuken 13

5931 PC Tegelen

m. 06-51308980

e. maurice.houba@ziggo.nl



provincie limburg



Venlo, 12 december 2014

*Geacht College van Burgemeester en Wethouders van Venlo,
Geacht College van Gedeputeerde Staten van Limburg,*

Het voorbije halfjaar is er veel te doen geweest over de doorstroming en verkeersveiligheid van de A67 tussen Venlo en Eindhoven. Diverse ongevallen (veelal met vrachtwagens) en de discussie over een verbreding van deze weg zijn regelmatig onderwerp van gesprek en vetgedrukte krantenkoppen. Ook vanuit de Venlose Gemeenteraad is regelmatig opgeroepen, actief voor de Venlose belangen rond de A67 op te komen. Tijdens de raadsvergadering van 24 september werd het College van B&W per motie unaniem door de Raad verzocht om samen met de Provincie en betrokken gemeenten in Limburg en Brabant een lobby te starten voor verbreding van de A67. In het verlengde hiervan sturen wij u deze brief.

Op donderdag 27 november heeft de Tweede Kamer een motie aangenomen waarin wordt afgezien "De Ruit om Eindhoven" financieel vanuit Den Haag te ondersteunen. Het daarvoor reeds gereserveerde budget van € 271 miljoen moet volgens de Tweede Kamer ter beschikking komen voor onder andere de verbreding van de A67 naar 2x3 rijstroken. Hoewel het in de motie niet expliciet wordt vermeld, lijkt het aannemelijk dat vooral de verbreding van de A67 van Eindhoven (Leenderheide) tot Geldrop is bedoeld.

Waarom deze brief?

Via deze brief willen wij graag met u meedenken en kansen benoemen om de volledige verbreding van de A67 tussen Eindhoven en Venlo (en 'crossborders' verder Duitsland in) te realiseren. Er moet proactief en alert worden gehandeld om de verkeersproblematiek rondom Venlo echt aan te pakken. De afgelopen maanden zijn diverse vragen gesteld over het aanpakken van het probleem A67 door het verbreden van deze snelweg, echter blijven concrete acties en/of toezeggingen voor de aanpak van de A67 en in het bijzonder rondom Venlo uit.

Kruisbestuivingen en Co-creatie

Er sprake van twee beleidsvoornemens: die van het Rijksbeleid tot aanpak van de problemen rond de A67 en die van het EU-beleid tot het versterken van het kernnetwerk (TEN-T). Beide beleidsvoornemens ontmoeten elkaar bij de A67 in Venlo. Het zou toch kansrijk moeten zijn om de nodige financiële steun te verkrijgen. In de bijlage vindt u een nadere toelichting.

Er moet wel snel en adequaat worden opgetreden, de aanlever termijn in Europa sluit eind februari 2015. Een snelle reactie richting Rijk en EU is dus van belang. Wij roepen uw beider Colleges dan ook op om hiertoe snel acties te ontplooiën. Al dan niet in overleg met de Duitse overheden, zoals de deelstaat Nord-Rhein Westfalen.

Vragen

Onze bovenstaande notie willen wij proactief en graag vormgeven in een aantal vragen, waarbij u voor ons duidelijkheid kunt verschaffen hoe uw insteek is op onze benadering:

1. Zijn uw beider Colleges op de hoogte van de laatste ontwikkelingen van het Rijksbeleid ten aanzien van de A67?
2. De Tweede Kamer deed bij het aannemen van de motie op 27 november geen uitspraak over welk deel van de A67 verbreed moet worden. Bent u met ons van mening dat een aanzienlijk deel van de vrijgevalen Rijksgelden van €271 miljoen daadwerkelijk aan de verbreding van de gehele A67 Eindhoven-Venlo moet worden besteed?
3. Gaan uw Colleges lobbyen om een verbreding richting Venlo (en Duitsland) ook onderdeel te laten zijn van het Rijksbeleid?
 - A. Hoe groot is de daadwerkelijke kans dat ook de regio Venlo in beeld is voor de verbreding van (een deel van) de A67?
 - B. Als dit niet zo is, hebben uw beider Colleges een idee om dit te beïnvloeden o.a. ten gunste van een gunstige verkeersafwikkeling rondom Venlo?
4. Zijn uw beider Colleges ook van mening dat (los van de mobiliteitsgroei) de ruimtelijke ontwikkelingen in onze stad ertoe bijdragen dat de belasting op de wegen zal toenemen waardoor bereikbaarheids- en doorstromingsproblemen gaan ontstaan?
 - A. Zo ja, hoe spelen uw beider Colleges hier momenteel op in? Wanneer kunnen de Raad en Staten uw visie, of concreet beleid hieromtrent tegemoet zien?
 - B. Zo nee, waarom niet?
5. Onderschrijven uw beider Colleges het idee om (rekening houdend met alle ontwikkelingen) breder te zoeken naar mogelijkheden om ons wegennetwerk toekomstbestendig te maken, waaronder het volledig verbreden tussen Eindhoven en Venlo?
 - A. Doet u dit al? Zo ja, hoe en wat zijn de resultaten daarvan?
 - B. Zo nee, waarom niet? Wanneer begint u hiermee?
6. Zijn uw beider Colleges op de hoogte van de Europese plannen van TEN-T?
 - A. Zo ja, wat heeft u gedaan om zaken voor deze regio te verzilveren?
 - B. Zo nee, waarom is dit onopgemerkt gebleven?
7. Zien uw beider Colleges mogelijkheden om een verbinding te maken tussen het gewijzigde Rijksbeleid rond de A67 en het Europese TEN-T netwerkbeleid?
 - A. Bent u bereid om met de Provincie en het Rijk de mogelijkheden te verkennen en te reageren op de Europese "Call for Proposals" (<http://verkeerskunde.nl/call-for-proposals-voor-beter-europees.38388.lynkx>)?
 - B. Zo nee, waarom niet?

8. Als u geen mogelijkheden ziet om concrete stappen te zetten rond de verbinding van het Rijksbeleid rond de A67 en het EU-beleid rond het TEN-T netwerk, ziet u dan wel kansen voor Venlo binnen het EU-beleid alleen, bijvoorbeeld, een project van een betere aansluiting van de Bargeterminal met de A67? Of het verbeteren van het spoornetwerk?

A. Zo nee, waarom niet?

Wij danken u voor uw aandacht en hopen u meerwaarde te hebben geboden. Deze brief is tot stand gekomen op basis van onze betrokkenheid met de noodzaak om onze infrastructuur op een goed peil te houden en wij willen uw beider Colleges, in het verlengde van de in Venlo reeds unaniem aangenomen motie, hierbij alle steun geven. Wij zien uw reactie dan ook graag spoedig tegemoet. Mocht u vragen hebben dan kunt u altijd contact met ons opnemen.

Met vriendelijke groeten,

Maurice Houba
Gemeenteraadsfractie
VVD Venlo

Erik Manders
Gemeenteraadsfractie
PvdA Venlo

Deze brief wordt inhoudelijk onderschreven door:

Joost van den Akker
Fractievoorzitter
Provinciale Statenfractie
VVD Limburg

Weike Medendorp
Fractievoorzitter
Provinciale Statenfractie
PvdA Limburg

Een afschrift van deze brief wordt ook verstuurd aan:

- Leden van de Gemeenteraad Venlo;
- Leden van de Gemeenteraad Eindhoven;
- Provinciale Staten van Limburg;
- Provinciale Staten van Noord-Brabant;
- Leden van de Tweede Kamer der Staten-Generaal;
- Leden van het parlement van de deelstaat Nordrhein Westfalen (D).

Correspondentieadressen:

De Breuken 13
5931 PC Tegelen
e. maurice.houba@ziggo.nl
m. 06-51308980

Stalbergweg 5b
5913 BH Venlo
e. erik@pvdavenlo.nl
m. 06-25507318

Toelichting en aanvulling

Trans Europese Transport Netwerk (TEN-T)

Door de Europese Unie is ruim anderhalf jaar geleden een integraal en multimodaal verkeers – en vervoersnetwerk vastgesteld: het Trans Europese Transport Netwerk (TEN-T). Het netwerk bestaat uit een kernnetwerk van de belangrijkste verbindingen via de weg, per spoor, over het water en door de lucht.

Het vervolledigen van dit kernnetwerk staat hoog op het Europees prioriteitennetwerk, waarvan de verwachting is dat in 2030 het grote raamwerk staat. Een belangrijk doel dat hiermee nagestreefd wordt is het verbeteren van de economische groei en het stimuleren van het concurrentievermogen. Om dit te stimuleren stelt de EU voor de periode 2014-2020 ruim 26 miljard euro structureel beschikbaar. Ook incidenteel wordt extra geld beschikbaar gesteld. Zoals ook nu recentelijk de EU een oproep heeft gedaan om (crossborders) projecten kenbaar te maken die inhaken op hetgeen hierboven kort omschreven is.

Voor Venlo is dit een zeer interessant gegeven. Venlo wordt namelijk door drie modaliteiten geraakt, te weten: de weg (A67, A73, A74), het water (de Maas) en de internationale spoorverbindingen. Met dit in het achterhoofd en wetende dat Venlo de komende jaren flink aan de slag gaat met het verder ontwikkelen en uitbouwen van onze (EU-)regionale stad liggen hier mogelijkheden.

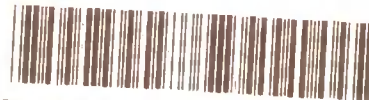
Uitbreiding Bargeterminal

Daar waar de A67 en de Maas elkaar kruisen ligt voor Venlo en de (EU-)regio een belangrijk goederenoverslagpunt, namelijk de Bargeterminal. Gezien de groei van deze terminal loopt momenteel onderzoek naar de mogelijkheden hier uit te breiden. Een ambitieuze ontwikkeling die niet enkel in Venlo, maar zeker ook daarbuiten een belangrijke impact heeft voor de economie en werkgelegenheid. Het feit dat op dit punt twee door de EU benoemde kernnetwerk-onderdelen elkaar kruisen, moet ook de uitbreiding van de Bargeterminal als kansrijk worden gezien voor het binnenhalen van financiële Europese ondersteuning.

Internationale spoorverbindingen en nieuwe railterminal

Ook de railterminal is een belangrijke schakel in het verder doorontwikkelen van de logistieke hotspot Venlo-Venray. De Europese Commissie onderschrijft het belang van het logistieke knooppunt Venlo en de noodzaak van de uitbreiding van capaciteit voor de toekomst, want op 19 juli 2013 werd bekend gemaakt dat de nieuw te ontwikkelen railterminal binnen Greenport Venlo al op een subsidie van € 681.000,- kon rekenen vanuit het TEN-T subsidieprogramma. De subsidie is het afgelopen jaar gebruikt om de behoeften van de markt nog gedetailleerder te onderzoeken.

De railterminal binnen Greenport Venlo wordt gezien als een belangrijke schakel binnen het TEN-T programma. Nu onlangs bekend werd dat het Venlose bedrijf Cabooter Railcargo de nog te bouwen railterminal gaat exploiteren wordt op dit moment door gemeente, provincie en Cabooter een nieuwe subsidieaanvraag uit het TEN-T voorbereid. Wij ondersteunen ook deze aanvraag van harte, omdat het railvervoer ook aansluit bij de wensen en behoeften van bedrijven. Bestaande en toekomstige bedrijven binnen Greenport Venlo worden zo maximaal gefaciliteerd. Ook hiermee blijft Venlo in de toekomst dé logistieke topregio van Nederland.



2014/71962

15-12-2014

GRIF

2-3-2015

Van: Leo Rademakers <leo.rademakers@planet.nl>
Verzonden: vrijdag 12 december 2014 11:59
Aan: Gemeenteraadsleden Gem. Heerlen ; staten, mjc.lucker@provincie-limburg.nl; Koppe, Erik, gedeputeerde; Steinbusch, Guido; _buitenringparkstadlimburg PS
CC: Jos wevers; 'Hein Wittenhorst'; 'Joost Paré'; 'Leo Rademakers'; 'Louis Van den Boom'; 'Ruud Hagenouw' DOChr.
Onderwerp: verzoek tot handhaven veiligheid
Urgentie: Hoog

Ingek. 12 DEC. 2014

CASnr.

ID.

Geachte heren,

Verwijzend naar onderstaande mail van dhr. A. Wevers verzoek ik u om per direct alle handhavende acties te ondernemen die nodig zijn om de veiligheid ter plekke van het fietspad/viaduct tussen Amstenrade en Hoensbroek over de geplande buitenring te borgen.

Met vriendelijke groet,

Leo Rademakers (voorzitter Actiecomité 't Hôfke) v.H.t. Westerfliehf 23 6431DE Hoensbroek The Netherlands
e-mail: leo.rademakers@planet.nl
tel. / fax.: +31(0) 45 5229812

Aan dit bericht kunnen geen rechten worden ontleend. Het bericht is alleen bestemd voor de geadresseerde. Indien dit bericht niet voor u is bestemd verzoek ik u dit onmiddellijk aan mij te melden en de inhoud van het bericht te vernietigen.

This message shall not constitute any obligations. This message is intended solely for the addressee. If you have received this message in error please inform me immediately and delete its contents.

-----Original Message-----

From: Geen Buitenring Parkstad [<mailto:geenbuitenring@gmail.com>]
Sent: donderdag 11 december 2014 18:47
To: Pierre Thijssen; k.wolff@schinnen.nl
Cc: Hugo Schaffrath; b.link@schinne.nl; Koppe, Erik, gedeputeerde
Subject: ingebruikname fietspad

Beste heer Thijssen, Beste Pierre,
Geachte heer Wolff, Beste Karel,

College B&W Gemeente Schinnen, Geachte heer Link,

Wij begrepen van bewoners van de van Hövell tot Westerfliehf te Hoensbroek, wiens belangen wij ook vertegenwoordigen) dat morgen 12 december het fietspad/viaduct tussen Amstenrade en Hoensbroek over de geplande buitenring in gebruik wordt genomen.

Aan de kant van Heerlen zijn nog geen geluidschermen aangebracht waardoor deze mensen een enorme overlast (lawaai en schijnen van lampen in de richting van de huizen) gaan ervaren door de ingebruikname van dit fiets- en voetpad.

Bovendien is op het viaduct zelf geen verlichting aangebracht, ontbreekt verder een separaat voetpad en is het alleen al daarom een kwestie van tijd voordat er ongelukken gebeuren.

Daarnaast zijn wij van mening ingebruikname van dit fietspad strijdig is met de schorsing door de Raad van State; immers de schorsing van de bestemming "verkeer", die ter plekke van het viaduct en fietspad geldt, is enkel

opgeheven nadat de provincie de toezegging heeft gedaan dat de bestemming verkeer vooralsnog niet in gebruik zal worden genomen. Indien de Provincie u anders heeft laten weten is die informatie onjuist. Wij zullen e.e.a. ook aankaarten op de zitting a.s. donderdag 18 december bij de Raad van State.

Wij verzoeken de gemeente Schinnen om per direct alle handhavende acties te ondernemen die nodig zijn om de dwalende Provincie in het gelid te houden en de veiligheid ter plekke te borgen. Laat u niet met een kluitje in het riet sturen.

met groeten en tevens het verzoek deze email door te sturen aan de leden van de gemeenteraad van Schinnen,

Stichting Stop Buitenring
P/a Roekenveldweg 12
6446 DK Brunssum

Met vriendelijke groet,

Leo Rademakers
v.H.t. Westerfliehof 23
6431 DE Hoensbroek
The Netherlands
tel. / fax.: +31 (0) 455229812
e-mail: leo.rademakers@planet.nl

Before printing, think about the environment

Disclaimer

Aan dit bericht kunnen geen rechten worden ontleend. Het bericht is alleen bestemd voor de geadresseerde. Indien dit bericht niet voor u is bestemd verzoek ik u dit onmiddellijk aan mij te melden en de inhoud van het bericht te vernietigen.

This is a Confidential and Personal message and cannot be distributed to third parties. This email has no legal or binding character.

CONFIDENTIALITY NOTICE- The information contained in this e-mail, including any attachments, is confidential and intended solely for the individual(s) stated in this message. If you are not the intended recipient, please notify the sender and destroy this message. The sender shall have no liability for content, accuracy, transmission, reception, storage, loss of integrity and confidentiality of this message, contained viruses and any damages caused in any way to your computer system or use of such in any way whatsoever. This message shall not constitute any obligations.



2014/73152

18-12-2014

GRIF

6-3-2015

Provinciale Staten

Provincie Limburg	PS
DOCnr.	
Ingek.	18 DEC. 2014
CASnr.	
ID.	

Cluster FIN
Faxnummer (043) 389 71 51
Ons kenmerk 2014/71372
Bijlage(n) 2

Behandeld C.L.E. Janken-Hameleers
Doorkiesnummer (043) 389 99 18
Uw kenmerk
Maastricht 16 december 2014

Onderwerp

VERZONDEN 18 DEC. 2014

Verhoging exploitatievergoeding Stichting Kasteel Groot Buggenum

Geachte Staten,

Via bijgevoegd informierend stuk stellen wij u op de hoogte van de bijstelling van de meerjarenraming in verband met de verhoging van de voorlopige exploitatievergoeding over 2014 en 2015 aan Stichting Kasteel Groot Buggenum op basis van de gewijzigde begroting 2014 en de begroting 2015.

Gedeputeerde Staten van Limburg

voorzitter

secretaris

20171367

Bezoekadres:
 Limburglaan 10
 NL-6229 GA Maastricht

Postbus 5700
 NL-6202 MA Maastricht
 postbus@prvlimburg.nl

Tel + 31 43 389 99 99
 Fax + 31 43 361 80 99
 www.limburg.nl

IBAN -nummer: NL08RABO0132575728
 Bereikbaar via: Lijn 1 (richting De Heeg)
 BIC-code: RABONL2U



Informerend stuk

1. Onderwerp

Verhoging exploitatievergoeding Stichting Kasteel Groot Buggenum 2014 en 2015

2. Inleiding/aanleiding incl. beoogd resultaat

Aanleiding

Provincie Limburg heeft als eigenaar van het kasteel Groot Buggenum de exploitatie overgedragen aan Stichting Kasteel Groot Buggenum. De afspraken omtrent de exploitatie zijn vastgelegd in een beheersovereenkomst tussen provincie en deze stichting.

Conform artikel 11 van deze overeenkomst is de provincie gehouden het exploitatietekort op basis van de ingediende begroting aan te vullen. De exploitatievergoeding wordt voorlopig vastgesteld. Na afloop van het jaar worden de jaarstukken aan de provincie ter goedkeuring voorgelegd en wordt de definitieve exploitatievergoeding vastgesteld.

Besluitvorming college inzake voorlopige exploitatievergoeding 2014 en 2015

In de primitieve begroting 2014 werd nog een klein positief resultaat (+ € 1.500) voorzien op basis waarvan de voorlopige exploitatievergoeding op € 195.000 is vastgesteld begin 2014, hetgeen destijds tot bijstelling van de meerjarenraming heeft geleid. Hierover zijn uw Staten geïnformeerd via een mededeling portefeuillehouder d.d. 30 januari 2014.

Inmiddels heeft het stichtingsbestuur een gewijzigde begroting 2014 ingediend op basis van de gerealiseerde cijfers tot en met 31 augustus 2014. De geactualiseerde begroting laat vanwege tegenvallende omzet een tekort zien van -/- € 35.750, waarbij rekening is gehouden met de reeds toegekende voorlopige exploitatievergoeding ad € 195.000. Op basis van de beheersovereenkomst is de provincie gehouden het actuele exploitatietekort ad € 35.750 aan te vullen via een verhoging van de exploitatievergoeding.

Daarnaast is een negatief eigen vermogen ontstaan (stand ultimo 2013 -/- € 61.354) vanwege negatieve resultaten in voorgaande jaren vanaf 2011 waarop de provincie destijds niet tijdig heeft kunnen bijsturen vanwege de systematiek van toekenning voor voorlopige en definitieve vergoedingen. Om er voor te zorgen dat de stichting voor de toekomst een (beperkt) bedrag aan eigen vermogen als buffer heeft, zal het negatief eigen vermogen van de stichting moeten worden versterkt door de provincie als eigenaar van het kasteel, temeer daar dit negatief eigen vermogen is ontstaan door exploitatietekorten uit het verleden. Het stichtingsbestuur heeft de taak er naar te streven dat het eigen vermogen in de toekomst op eigen kracht op peil blijft. Hierbij is nadrukkelijk commitment aan het stichtingsbestuur gevraagd zelf actief met oplossingen te komen om de stijgende exploitatievergoedingen een halt toe te roepen. Het bestuur heeft in aanvulling op de begin 2014 opgestelde beleidsvisie in het najaar actiepunten geformuleerd teneinde de omzet te verhogen en de kosten te blijven beheersen (zie onderbouwing begroting 2015-2016).

Het college heeft op 25 november jl. de geactualiseerde begroting 2014 goedgekeurd. Op basis van het actuele geraamde exploitatietekort en het negatief eigen vermogen is de voorlopige vergoeding voor 2014 verhoogd vastgesteld op € 295.000.

Voor 2015 verwacht het stichtingsbestuur een omzet van € 363.000 hetgeen 8% lager is dan de behaalde omzet in 2013, maar 10% hoger dan de bijgestelde omzet over 2014 ad € 330.000. Het college heeft de begroting 2015 goedgekeurd op basis waarvan de voorlopige exploitatievergoeding voor 2015 is vastgesteld op € 210.000. Dit betekent een overschrijding ad € 25.000 van het budget zoals opgenomen in de meerjarenraming. Aan de uitbetaling van de exploitatiebijdrage 2015 over het tweede halfjaar 2015 is de voorwaarde gesteld dat de jaarstukken 2014 uiterlijk eind juni 2014 zijn aangereikt. Tevens is met het bestuur afgesproken dat de halfjaarcijfers over het eerste halfjaar 2015 uiterlijk eind augustus 2015 worden aangereikt zodat tijdige bijsturing en besluitvorming door het college mogelijk is.

Voor het jaar 2016 is een voorlopige begroting opgesteld waarbij het stichtingsbestuur verwacht dat de exploitatievergoeding naar € 160.000 daalt uitgaande van een omzetstijging naar € 500.000 (+ 38%). Voortbordurend op het begin 2014 ingediende beleidsplan heeft het bestuur eind oktober jl. een nadere onderbouwing verstrekt met betrekking tot deze verwachte omzetstijging. In 2014 is gestart met actievare bewerking van de zakelijke markt. De website is geactualiseerd, social media wordt meer ingezet, het relatiebestand wordt actief beheerd en het foldermateriaal is vernieuwd. Tevens wordt een mailbestand aangelegd waarmee zakelijke relaties periodiek van een nieuwsbrief worden voorzien. Het bestuur meldt daarnaast de kosten kritisch te blijven volgen. Om die reden is het contract met de tweede zakelijke beheerder geflexibiliseerd, waarbij deze beheerder zich bereid heeft getoond tot extra vrijwillige inzet.

Beoogd resultaat

Met dit informierend stuk willen we uw Staten op de hoogte brengen van de hogere exploitatievergoeding 2014 en 2015 aan Stichting Kasteel Groot Buggenum.

Tevens informeren we uw Staten hierbij dat momenteel een aantal scenario's nader wordt uitgewerkt in overleg met het stichtingsbestuur welke scenario's na toetsing op haalbaarheid ter verdere besluitvorming in het college worden behandeld, naar verwachting begin 2015.

3. Bevoegdheid

Het college is bevoegd over de exploitatievergoeding te besluiten binnen de door uw Staten vastgestelde budgetten.

4. Risico's

Niet van toepassing.

5. Periodieke informatie/sturingsinformatie

☐ **Via Jaarstukken en Begroting**

- ☐ Paragraaf Projecten
- ☐ Paragraaf Financieringen
- ☐ Paragraaf Verbonden Partijen
- ☒ Paragraaf Bedrijfsvoering
- ☐ Programmaverantwoording

☐ **Voortgangsrapportages Regeling Grote Projecten**

6. Relatie met Programmabegroting – financiële aspecten

De hogere exploitatievergoeding van Stichting Kasteel Groot Buggenum voor 2014 ad € 100.000 en de eenmalige verhoging van de voorlopige vergoeding in 2015 ad € 25.000 zorgt voor overschrijding van het budget 'Groot Buggenum' zoals opgenomen in de meerjarenraming. De overschrijding wordt gedekt uit het budget 'onderhoud gebouwen', welke wijziging in de jaarrekening 2014 wordt verwerkt. Dekking uit het budget 'onderhoud gebouwen' vindt plaats vanuit het eigenaarschap van het kasteel.

7. Meegezonden bijlagen

1. Gewijzigde begroting 2014 d.d. 21 september 2014
2. Begroting 2015 en voorlopige begroting 2016

Herzien begroting 2014

	Worst case			Realisatie	Realisatie
	Forecast	Begroting		2013	2012
	2014	2014		2013	2012
	€	€		€	€
Netto-omzet	330.000	475.000		394.700	505.579
Totaal variabele kosten	181.500	273.000		222.686	292.946 -
Brutomarge	148.500	202.000		172.014	212.633
Vaste kosten (zie onderstaande specificatie)	380.250	380.600		388.443	373.378
af: vergoeding door Provincie	-195.000	-180.000		-160.000	-109.000 -
Exploitatiesaldo	-36.750	1.400		-56.429	-51.745
Rentebaten	1.000	100		2.232	4.176 +
Resultaat voor belastingen	-35.750	1.500		-54.197	-47.569
<u>Vaste kosten</u>					
Afschrijvingskosten	67.000	59.000		67.276	58.852
Personeelskosten	-178.000		-182.967		
Tuinonderhoud	39.000	59.000		45.856	58.844
- Loonkosten	23.000		32.960		
- Overige kosten tuinonderhoud	16.000		12.896		
Onderhoud kasteel + onderhoud en vervanging + inventaris	30.000	13.000		20.990	11.627
- Loonkosten	20.000		10.710		
- Overige onderhoudskosten	10.000		10.280		
Aanschaf en onderhoud Horeca-inventaris	2.000	1.800		1.563	1.269
Kosten schoonmaken	35.000	37.000		37.459	38.639
- Loonkosten	31.000		32.507		
- Overige schoonmaakkosten	4.000		4.952		
Nutsvoorzieningen	28.000	30.000		29.022	29.593
Verzekering en beveiliging	5.000	5.000		8.710	7.911
Zakelijke lasten en kosten vullafvoer	1.300	1.600		1.459	1.879
Marketing- en publiciteitskosten	12.500	7.000		6.263	6.182
Koffie, thee en frisdranken	0	500		0	0
Diverse exploitatiekosten	3.000	1.500		4.283	3.268
Beheerskosten (loonkosten)	104.000	104.000	105.000	106.791	95.583
Onkostenvergoedingen vrijwilligers	2.000	7.500	106.790	3.799	5.283
Vergoeding voor gebruik dienstwoning	-6.100	-6.100		-5.942	-5.885
Kosten administratie	5.000	4.200		7.756	4.564
Telefoon- en fax	1.700	1.700		2.081	1.761
Porti + kantoor- en computerbenodigdheden	1.800	4.000		1.329	2.268
Lidmaatschappen en contributies	2.000	1.700		1.640	2.416
Representatiekosten	250	400		109	178 +
Subtotaal	333.450	333.800		340.444	324.232
Rente (annuïteit) lening Provincie Limburg	46.800	46.800		47.999	49.146 +
Totaal	0	380.250	380.600	0	388.443
				373.378	

Begroting 2015

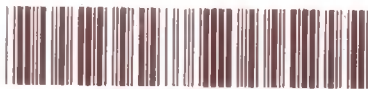
	Voorlopige Begroting 2016 €		Begroting 2015 €		Worst case Forecast 2014 €	Realisatie 2013 €
Netto-omzet	500.000	38%	363.000	10%	330.000	394.700
Totaal variabele kosten	275.000		199.650		181.500	222.686
Brutomarge	225.000		163.350		148.500	172.014
Vaste kosten (zie onderstaande specificatie)	382.860		372.880		380.250	388.443
af: vergoeding door Provincie	+ -160.000		-210.000		-195.000	-160.000
Exploitatiesaldo	2.140		470		-36.750	-56.429
Rentebaten	+ 1.000		1.000		1.000	2.232
Resultaat voor belastingen	3.140		1.470		-35.750	-54.197

Vaste kosten

Afschrijvingskosten	68.300		67.700		67.000	67.276
Personeelskosten	-185.000		-175.700		-178.000	-182.967
Tuinonderhoud:	40.340		39.420		39.000	45.856
- Loonkosten	23.700		23.100		23.000	32.960
- Overige kosten tuinonderhoud	16.640		16.320		16.000	12.896
Onderhoud kasteel + onderhoud en vervanging + inventaris	31.300		30.600		30.000	20.990
- Loonkosten	20.900		20.400		20.000	10.710
- Overige onderhoudskosten	10.400		10.200		10.000	10.280
Aanschaf en onderhoud Horeca-Inventaris	2.080		2.040		2.000	1.563
Kosten schoonmaken	36.060		35.280		35.000	37.459
- Loonkosten	31.900		31.200		31.000	32.507
- Overige schoonmaakkosten	4.160		4.080		4.000	4.952
Nutsvoorzieningen	27.130		26.600		28.000	29.022
Verzekering en beveiliging	7.200		7.200		5.000	8.710
Zakelijke lasten en kosten vuilafvoer	1.350		1.330		1.300	1.459
Marketing- en publiciteitskosten	6.520		6.400		12.500	6.263
Diverse exploitatiekosten	3.120		3.060		3.000	4.283
Beheerskosten (loonkosten)	108.500	108.500	101.000	104.000	104.000	106.790
Onkostenvergoedingen vrijwilligers	2.080		2.040		2.000	3.799
Vergoeding voor gebruik dienstwoning	-6.350		-6.220		-6.100	-5.942
Kosten administratie	5.000		5.000		5.000	7.756
Telefoon- en fax	1.770		1.740		1.700	2.081
Porti + kantoor- en computerbenodigdheden	1.870		1.840		1.800	1.329
Lidmaatschappen en contributies	2.080		2.040		2.000	1.640
Representatiekosten	+ 260		260		250	109
Subtotaal	338.610		327.330		333.450	340.444
Rente (annuïteit) lening Provincie Limburg	+ 44.250		45.550		46.800	47.999
Totaal	382.860		372.880		380.250	388.443

Grahe 22 september 2014

E. H. H. H. H.
penningmeester



2014/73148

18-12-2014

GRIF

6-3-2015

provincie limburg



Statencommissie Ruimte, Infrastructuur
en Financiën

Provincie Limburg	PS
DOCnr.	
Ingek.	18 DEC. 2014
CASnr.	
ID.	

Cluster NAT
Faxnummer +31 (0)43 389 70 89
Ons kenmerk 2014/71066
Bijlage(n) 3

Behandeld C. van Tijen
Doorkiesnummer + 31 (0)43 389 74 41
Uw kenmerk
Maastricht 16 december 2014

VERZONDEN 18 DEC. 2014

Onderwerp

Beantwoording PS motie 623 (Mevrouw Brugman, GL) over de rol van de Provincie in
Project Schone Maas

Geachte commissie,

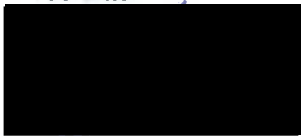
Mevrouw Brugman (GL) vraagt in haar PS motie 623 van 7 november 2014, wat in het project
Schone Maas de rol en bijdrage van de Provincie is geweest en nog wordt.

Het antwoord is dat de Provincie een van de initiatiefnemers is geweest van het project en er
zowel ambtelijk als bestuurlijk actief in is en blijft.

Voor een overzicht van het project Schone Maas en de bijdrage van de Provincie daarin,
wordt verwezen naar de drie bijlagen.


Gedeputeerde Staten van Limburg


voorzitter


secretaris

2014/71062

Bezoekadres:
Limburglaan 10
NL-6229 GA Maastricht

Postbus 5700
NL-6202 MA Maastricht
postbus@prvlimburg.nl

Tel + 31 43 389 99 99
Fax + 31 43 361 80 99
www.limburg.nl

IBAN -nummer:
NL08RABO0132575728
BIC-code: RABONL2U

Bereikbaar via:
Lijn 1 (richting De Heeg)



Informerend stuk

1. **Onderwerp: Rol Provincie Limburg in het beleidsveld Schone Maas**

Mevr. Brugman (GL) vraagt in haar PS motie 623 van 7 november 2014, wat in het project Schone Maas de rol en bijdrage van de Provincie is geweest en nog wordt.

Het antwoord is dat de Provincie een van de initiatiefnemers is geweest van het project en er zowel ambtelijk als bestuurlijk zeer actief in is en blijft.

In de communicatie over het project is gekozen om vooral de projectpartners te laten schitteren.

Voor een overzicht van de bijdrage van de provincie verwijs ik naar de tabel in de bijlage. Voor een kort overzicht van inmiddels zeer brede scope van het project en de actieve deelname van vele projectpartners, verwijs ik naar de bijgevoegde factsheet van twee paginas, en naar het bijgevoegde projectplan.

2. **Inleiding/aanleiding incl. beoogd resultaat:** PS informeren over de stand van zaken van het project Schone Maas, en de rol van de Provincie daarin.

3. **Bevoegdheid** – Bij de start van Schone Maas, in 2012, was er nog geen opdracht vanuit het Rijk om iets aan het probleem van “river litter” (vast afval in rivieren, vergelijk “marine litter”) te doen. Niemand was duidelijk probleemeigenaar. De Provincie heeft het project toen opgepakt op basis van signalen uit de maatschappij.

Juist omdat river litter officieel niemands probleem was, werd de projectstructuur een gelijkwaardig samenwerkingsverband waarbij elke partner zelf bepaalt wat ze bijdraagt. Dat heeft uitstekend gewerkt.

De kernpartners zijn Provincie, Waterschap, Rijkswaterstaat Limburg, IVN, en Rijkswaterstaat Leefomgeving (voorheen Gemeente Schoon). Voorts werken mee de Limburgse terreinbeheerders, tien gemeenten, Open Universiteit en Hogeschool Zuyd, en vele, vele anderen.

Nu, in 2014, is onze Provinciale deelname aan Schone Maas vastgelegd in het concept Ontwerp Provinciaal Waterplan Limburg 2016-2021.

Ook worden maatregelen die zijn ontwikkeld in Project Schone Maas, opgenomen in de uitwerking van de Kaderrichtlijn Marien door Rijkswaterstaat Leefomgeving en het ministerie I&M. Uiteindelijk zullen maatregelen en middelen kunnen landen in de Kaderrichtlijn Water.

4. **Risico's** -

5. **Periodieke informatie/sturingsinformatie** – Het project heeft een driemaandelijks e-mail nieuwsbrief. De projectsite is www.schonemaas.nl

6. Relatie met Programmabegroting – financiële aspecten.

De bijdrage van de provincie bestond uit

- het bestuurlijke initiatief (2012 van der Broeck, miv 2013 Kersten)
- ambtelijke uren (ca. 8 uur per week) ,
- een klein communicatiebudget (ca. 8000 euro voor 2 jaar), waarmee o.a. zijn gerealiseerd twee symposia, een projectfilm, en een artikelenserie in de Limburger;
- en het belangrijkste, het financieren van het Opruimloket, door middel van een opdracht aan het IVN.
 - Het eerste projectjaar (2012-2013) Schone Maas kostte 40.000 euro en is gefinancierd uit het Interregproject Aquadra.
 - De vier projectjaren 2013-2017 (40.000 euro per jaar) worden betaald uit FCL 64081, water Algemeen.

7. Meegezonden bijlagen

-Project factsheet (van 2 kantjes A4) van augustus 2014

-Tabel met uitsluitend de bijlage van Provincie Limburg aan het project.

Voor de vraag in de motie van mevr. Brugman, wat in dit zeer succesvolle en breed gedragen project de rol en bijdrage van de Provincie is geweest en nog wordt verwezen naar bijlage 2.

Schone Maas Limburg

Aanpak zwerfafval Maas en Limburgse Beken

Elk jaar ligt er na de hoogwaterperiode een enorme hoeveelheid zwerfafval op de oevers van de Maas. Dit afval blijft achter en hoopt zich op voor stuwen en sluisen. Veel afval komt uiteindelijk onnodig in zee terecht, met negatieve gevolgen voor flora en fauna.

Plastic in water ('plastic soep') is een maatschappelijk probleem dat steeds hoger op de agenda komt te staan; zowel wereldwijd, nationaal als ook lokaal. De lokale aanpak biedt kansen voor meer exposure rond zwerfafval, een hoger schoonheidsbewustzijn, actief burgerschap en een schoon buitengebied.

Schone Maas Limburg is een regionaal project.

Vele partijen werken samen aan:

- Schone Maasoevers
- Een effectieve en meerjarige samenwerkingsstructuur
- Agendasetting (beleid beïnvloeden) en bewustwording
- Lokale bronaanpak (overstorten, evenemententerreinen, stuwen en sluisen, (water)recreatie)
- Brononderzoek en monitoring (waar komt het afval precies vandaan)
- Internationale samenwerking



Deelnemende gemeenten 2014

Aanpak

Verengingen adopteren na de hoogwaterperiode van de winter een stuk Maasoever om op te schonen. Dat doen zij in de periode maart- april. Voor het opschonen ontvangen ze een kleine vergoeding voor de verenigingskas. Rijkswaterstaat Zuid-Nederland haalt het verzamelde afval in de winterbedding van de Maas op en verwerkt het gratis.

De opruimactiviteiten worden gecoördineerd door het opruimloket (IVN Limburg). Partijen werken nauw samen en maken gebruik van elkaars faciliteiten. Met persberichten en sociale media zet het project in op bewustwording. Alle partijen dragen bij met eigen middelen en uren. Provincie Limburg financiert het opruimloket.

Werken aan bronaanpak en bewustwording en meer opruimacties

Schone Maas Limburg wil groeien. Tot en met 2018 wil het project meer lokale partijen betrekken, waaronder gemeenten, het lokale bedrijfsleven en de watersportbranche. Andere belangrijke speerpunten zijn educatie en bewustwording met het thema 'afval heeft waarde', de aanpak van lokale bronnen (zoals evenemententerreinen langs de Maas en recreatief afval) en een goede samenwerking en versterking van actie met de zuiderburen.

De volgende partijen zetten zich gezamenlijk in voor Schone Maas Limburg (dd. Augustus 2014):

Provincie Limburg - Rijkswaterstaat Limburg - Rijkswaterstaat Leefomgeving/Gemeente Schoon -
IVN Consulentenschap Limburg - Waterschap Roer en Overmaas - Stichting Limburgs Landschap - Staatsbosbeheer -
Natuurmonumenten - ARK Natuurontwikkeling - Sportvisserij Limburg - Stuurgroep de Maas - Waste Free Waters -
Consortium Grensmaas B.V. - Sabic/Plastic Europe - Hogeschool Zuyd - Open Universiteit Heerlen - Gemeente Beesel -
Gemeente Bergen - Gemeente Eijsden-Margraten - Gemeente Gennep - Gemeente Horst aan de Maas -
Gemeente Leudal - Gemeente Maasgouw - Gemeente Maastricht - Gemeente Peel en Maas - Gemeente Venlo



Schone Maas Limburg groeide in 2014; het aantal deelnemende gemeenten verdubbelde van vijf tot 10 en daarmee groeide het aantal opgeruimde tracés tot 76. Dat komt neer op 150 km Maasoevers. Tot 2018 wil Schone Maas doorgroeien naar 120 tracés.



Agendasetting:

Schone Maas Limburg is een **voorbeeld aanpak** binnen de Kader Richtlijn Mariene Strategie. Door het Ministerie van I&M wordt zwerfafval in stroomgebieden gezien als een belangrijk onderwerp om verder aan te pakken. Opschaling van een dergelijke aanpak naar andere rivieren is ingezet.



Littertraps,

die zwerfvuil afvangen in Limburgse beken, worden door het Waterschap Roer en Overmaas en de provincie als proef geplaatst.

>> Via de nieuw ingerichte Facebookpagina van Schone Maas worden opruimacties met tekstjes en foto's onder de aandacht gebracht



Ron Adelaar @RonAdelaar · 15 apr.
Een van RT @HarryBalen: Veel handen, licht werkt! Met dit weer geen straf om langs de Maas te lopen! #schonemaas pic.twitter.com/EORACQ7on



Thijs Wetters @ThijsWetters · 16 apr.
Onze vangst toevoegde een geraapt zwerfvuil door tentare en carnavalsvuur. Meers #schonemaas. Wie drup dan naar zee? pic.twitter.com/GvtdsK2u3o



Met België en Frankrijk zal Schone Maas Limburg kijken welke toestroom van afval in de Maas tegengegaan kan worden.

Afval heeft waarde (hergebruik) wordt het speerpunt van 2016.

Meer onderzoek en monitoring voor analyse herkomst van het afval en een betere bronaanpak.

Schone Maas wil met een kort educatief pakket scholen betrekken bij de opruimacties.



Aanpak van evenemententerrein SOLAR langs De Maas



#schonemaas

www.schonemaas.nl

Specifieke bijdrage van uitsluitend de Provincie aan Schone Maas januari 2012- november 2014

De bijdrage van de andere partners is niet in dit schema opgenomen. Het schema is niet volledig.

nr	omschrijving	kosten
1	Initiatief tot Schone Maas, in bestuurlijk overleg februari 2012	uren
2	Opzetten projectstructuur en vinden partners (Gemeente Schoon, RWS, WRO, IVN, Aquadra, Plastics Europe en vele anderen)	uren
3	Opruimen, preventie en onderzoek op euregionale en internationale agenda plaatsen. (Interreg project met insteek innovatie, Internationaal kennisplatform Floodwise, Internationale Maascommissie, Aquadra euregionaal beekherstelproject.).	uren
4	Opdracht formuleren en financieren Opruimloket aan IVN. Het eerste projectjaar (2012-2013) Schone Maas kostte 40.000 euro en is gefinancierd uit het Interregproject Aquadra. De vier projectjaren 2013-2017 (40.000 euro per jaar) worden betaald uit FCL 64081, water Algemeen.	200.000 euro
5	Opzetten interactieve eigendomskaart op Internet langs de Maas (gehost door RWS)	uren
6	Sturen uitnodigende brief door gedeputeerde naar alle Limburgse gemeenten om mee te doen in project	uren
7	Communicatie: een communicatiebudget (11.000 euro voor drie jaar) waarmee o.a. zijn gerealiseerd • twee projectsymposia in het Gouvernement, • een projectfilm, • en een artikelenserie (vier grote redactionele artikelen) in de Limburger; • cofinanciering van de Big Jump in 2014 (publieksdag waterkwaliteit)	11.000 euro en uren
8	Actieve ambtelijke deelname aan kerngroep, projectgroep.	uren
9	Partners zoeken voor een mogelijk Interregproject Schone Maas vanaf 2015, werktitel LIVES (Litter free riVErs and Streams)	uren

Marcel Philipp

neuer AVV-Verbandsvorsteher

In der ersten Verbandsversammlung des Zweckverband Aachener Verkehrsverbund in der Wahlperiode 2014/2020 wurde Marcel Philipp, Oberbürgermeister der Stadt Aachen, einstimmig zum neuen Verbandsvorsteher gewählt. Er tritt die Nachfolge von Stephan Pusch, Landrat des Kreises Heinsberg, an, der turnusgemäß aus dem Amt schied.

„Auf den Nahverkehr kommen vor dem Hintergrund sich verändernder Rahmenbe-

dingungen auf nationaler und europäischer Ebene große Herausforderungen zu. Der Erhalt und der zielgerichtete Ausbau der Leistungsfähigkeit und Attraktivität des Gesamtsystems sowie dessen Finanzierbarkeit sind wichtige Aufgaben, die es gemeinsam zu gestalten gilt“, so Philipp nach seiner Wahl. „Durch eine enge Zusammenarbeit mit den verantwortlichen Akteuren in der Politik und den Unternehmen im AVV bzw. der Euregio Maas-Rhein wird es gelingen, den Nahverkehr zukunfts-fähig weiterzuentwickeln.“



Pendelbus zum Jülicher Forschungszentrum fährt weiter

Partner ziehen positives Fazit

Seit November 2013 ist das Forschungszentrum Jülich mit einem Pendelbus an den gleichnamigen Haltepunkt der Rurtalbahn angebunden. Die drei Partner – der AVV, der Kreis Düren und das Forschungszentrum – haben nach der einjährigen Pilotphase gemeinsam ein positives Zwischenfazit gezogen und eine Verlängerung des Projekts um ein weiteres Jahr vereinbart.



Die Rurtalbahn ist für viele Beschäftigte und Gäste des Forschungszentrums ein zentrales Verkehrsmittel. Vor allem Mitarbeiter aus Aachen und Köln, aber auch aus dem Jülicher Stadtgebiet nutzen sie regelmäßig für ihren Arbeitsweg. Wichtig ist daher eine gute und regelmäßige Anbindung des Zentrums an den öffentlichen Nahverkehr, auch zur Steigerung der Attraktivität des Forschungsstandorts Jülich für wissenschaftlichen Nachwuchs aus den Hochschulen der Region.

Um dies zu realisieren, verkehrt seit einem Jahr ein Pendelbus zwischen dem Zentrum und dem Haltepunkt der Rurtalbahn. Alle zwischen 6 und 19 Uhr an der Haltestelle Forschungszentrum haltenden Züge sind seitdem mit einem Pendelverkehr an den Campus des Forschungszentrums angebunden. Zusätzlich verkehrt weiterhin die Buslinie SB 11 zum Aachener Bushof, die ebenfalls die Haltestelle der Rurtalbahn anfährt.

Seit mehreren Jahren ergänzen Direktfahrten über die Autobahn die Linie SB 11. Die Reisezeit dieser Fahrten ist zwischen Jülich und Aachen um mehr als 25 % schneller. Um die letzte Direktfahrt um 16:15 Uhr zu entlasten und weitere Fahrgastpotenziale zu erschließen, ergänzt jetzt eine zusätzliche Fahrt gegen 17:30 Uhr von Jülich nach Aachen den Fahrplan. Zudem erhalten die Fahrten der bisherigen Linie SB 11 zur besseren Unterscheidung neue Liniennummern: Der klassische Linienweg von Aachen nach Jülich wird jetzt als Linie 220 geführt, die Direktfahrten über die Autobahn sind als SB 20 unterwegs und die Pendelfahrten als Linie 219.

Auch für die Studenten der Fachhochschule am Standort Jülich wird das Angebot verbessert. Die letzte Fahrt der Linie 220 wird über Jülich Bahnhof hinaus bis zur Fachhochschule verlängert.

02/2014

Province Limburg	PS
DOCnr.	
Ingek.	17 DEC. 2014
CASnr.	
ID.	

avv
Aachener Verkehrsverbund



2014/72879

17-12-2014

GRIF

5-3-2015

avv aktuell

Neues aus dem Aachener Verkehrsverbund



Mit der avvconnect App in die Zukunft!

Jetzt erhältlich: die neue praktische AVV-App

Die weite Verbreitung von Mobiltelefonen und technische Innovationen im Bereich der mobilen Fahrgastinformation machen das Handy auch für den AVV zu einem strategisch wichtigen Informations- und Vertriebsmedium. Seit wenigen Wochen ist die neue App „**avvconnect**“ für iPhone und Android-Smartphones erhältlich. Damit setzt der AVV seine Strategie fort, verstärkt auf digitale Informationstechnologien zu setzen. Zum Vorteil der Fahrgäste, da so von nahezu jedem Ort und zu jeder Zeit Fahrplaninformationen einfach und flexibel abrufbar sind.

Die neue App bietet Abfahrtsmonitor und Routenplaner in einem. Zusätzlich zu den Daten aus dem AVV enthält sie Fahrplandaten für NRW sowie der Euregio Maas-Rhein. Zum Start konnten bereits die Echtzeitdaten der ASEAG, der Deutschen Bahn sowie der RVE eingebunden werden. Die Integration der Ist-Daten der anderen AVV-Verkehrsunternehmen wird sukzessive erfolgen.

Um verschiedene Mobilitätsangebote besser zu verknüpfen – Stichwort Mobilitätsverbund –, sind in der App zudem die cambio-Standorte enthalten. Die App zeigt freie cambio-Fahrzeuge in der Umgebung an, über einen Link wird man zum cambio-Buchungsportal weitergeleitet.

Oft frequentierte Stationen, wie die Bahnstation in der Nähe des Arbeitsplatzes oder die Bushaltestelle zu Hause, lassen sich für den schnellen Zugriff als Favoriten speichern. Überdies können sowohl Routen als auch Haltestellen oder Adressen als Start oder Ziel zu den Favoriten hinzugefügt werden. Über eine einfach zu handhabende Sidebar lassen sich die einzelnen Funktionen der App schnell und bequem aufrufen.

Die „**avvconnect**“ ist im Apple App- und im Google Play Store verfügbar. Für Fahrgäste, die kein iPhone oder Android besitzen, steht auch eine webbasierte Version für andere internetfähige Endgeräte zur Verfügung.

Fahrgastfreundlichere Tarife zu den Nachbarverbünden

Ab Januar gibt es einen durchgängigen Nahverkehrstarif für Fahrten zwischen AVV und VRS. Wie in der letzten Ausgabe ausführlich beschrieben, gilt dann der VRS-Tarif für Fahrten mit Bus und Bahn zwischen den beiden Verbünden. Im Zuge der Vereinfachung und Vereinheitlichung der Tariflandschaft in NRW sollen auch die tariflichen Regelungen im Übergangsverkehr zwischen AVV und VRR angepasst werden, beispielsweise beim Job-Ticket. Um Fahrten zwischen den Verbünden künftig zu vereinfachen und fahrgastfreundlicher zu gestalten, finden Gespräche zwischen den Verkehrsverbünden statt.



Social Media lohnt sich

Seit etwas mehr als einem Jahr ist der AVV mit Erfolg bei Facebook präsent. Die schnelle Reaktion und persönliche Ansprache des Facebook-Teams kommen sehr gut bei den Kunden an. Auch in Krisensituationen reagieren die Kunden so mit Verständnis, was sich während der Warnstreiks eindrucksvoll bewiesen hat. Mittlerweile folgen insgesamt knapp 7.000 Fans dem AVV – Tendenz weiter steigend. Der AVV auf Facebook: www.facebook.com/avv_dialog

Herausgeber:

Aachener Verkehrsverbund GmbH
Heukofener Straße 1 • 52068 Aachen
Tel.: 0241 96897-0 Fax: 0241 96897-20
E-Mail: presse@avv.de
Web: www.avv.de

Redaktion:

Markus Vogten

Bildnachweis:

© Jörg Hackemann - Fotolia.com, © Forschungszentrum Jülich

Konzeption und Gestaltung:

www.heinrich-hannot.de



www.avv.de

Mehr Flexibilität durch eTicketing

Ab 2016 neues Fahrgeldmanagement

Der AVV hat sich dazu entschlossen, künftig ein Elektronisches Fahrgeldmanagement – kurz EFM – bzw. eTicketing einzusetzen. Die Verbundgesellschaft und die im Gebiet des AVV tätigen Verkehrsunternehmen arbeiten intensiv an der geplanten Einführung des EFM im Jahr 2016. Dies ist verbunden mit dem Ziel, ihren Fahrgästen erweiterte und komfortablere Vertriebsdienstleistungen zur Verfügung zu stellen und gleichzeitig die unternehmens- und verbundweiten Vertriebsprozesse zu optimieren.

Die Umsetzung der Tarifkooperation zwischen AVV und VRS zum 1. Januar 2015 macht eine umfangreiche Anpassung der vorhandenen Vertriebssysteme bei den Verkehrsunternehmen im AVV ohnehin notwendig. Geplant ist die Einführung des EFM im AVV auf Basis eines durch den Verband der Deutschen Verkehrsunternehmen (VDV) definierten, bundesweit einheitlichen Standards. Dadurch wird zugleich die technologische Basis geschaffen, um eine durchgängige Nutzung dieser Vertriebstechnologie auch in benachbarten Verbundräumen und nach Möglichkeit auch über Staatsgrenzen hinweg zu ermöglichen.

Die Einführung des elektronischen Ticketings hebt zudem die wirtschaftlichen Nachteile des derzeitigen Vertriebssystems mit Papierfahrtscheinen, bedingt u. a. durch einfache Fälschbarkeit und die aufwendige Sperrung der Karte, auf. Für den AVV und seine Verkehrsunternehmen soll das eTicketing dadurch langfristig zu Mehrerlösen führen. Überdies erhofft sich der AVV durch die Nutzung dieser zukunftsfähigen Technik eine vermehrte Neukundengewinnung. Dazu soll der Kundenservice u. a. durch die Schaffung einer Online-Plattform mit einem ausgeweiteten Portfolio an komfortablen Zusatzdiensten wie der Möglichkeit des direkten Ticketerwerbs optimiert werden. Im weiteren Verlauf sollen neue, noch stärker auf den Bedarf und das Nutzungsverhalten der Kunden ausgerichtete Tarif- und Vertriebssystematiken hinzukommen.

Der AVV wird in diesem Rahmen eine stetige Optimierung der vorhandenen Serviceleistungen, den Abbau an Zugangshemmnissen und die Nutzung neuer zukunftsfähiger Techniken vorantreiben. So nutzt der AVV z. B. aktuelle Forschungsergebnisse und technische Weiterentwicklungen, um Wünsche und Bedarf von Partnern und Kunden weitestgehend befriedigen zu können. Intensiv in das Projekt eingebunden sind z. B. Vertreter der RWTH und der FH Aachen mit dem Ziel die hochschulspezifischen und die eTicket-Funktionen zukünftig gemeinsam auf eine einheitliche Karte zu bringen.

Das Projekt wird – vorbehaltlich einer Genehmigung – umfangreiche Zuwendungen vom Zweckverband Nahverkehr Rheinland (NVR) erhalten. Die zugehörige Förderanmeldung wurde bereits im März 2014 beim NVR eingereicht. Die Umsetzung des Projektes wird sukzessive ab Mitte 2016 erfolgen.



eTicket
für Einzeltickets und
Zeitkarten einsetzbar



eBezahlen
 bargeldloser Kauf eines
Papierfahrtscheins.



Ticketerfassung
beim Ein- und Ausstieg
über Funk



Die verschiedenen Projektpartner des INTERREG-Projekts „M3 – Mobilität ohne Grenzen in der Euregio Maas-Rhein“ haben ein positives Fazit nach fünfjähriger Projektlaufzeit gezogen:

Künftig schneller ins Nachbarland

Provinz Limburg rückt noch näher

Mit dem weiteren Zusammenwachsen der Regionen im Gebiet der Euregio Maas-Rhein kommt dem Ausbau der grenzüberschreitenden Verkehre eine immer größere Bedeutung zu.

Im Bahnhof Herzogenrath haben Umbauarbeiten zur Verbesserung des grenzüberschreitenden Schienenverkehrs zwischen Deutschland und den Niederlanden begonnen. Gefördert werden sie u. a. durch den Nahverkehr Rheinland (NVR) und die Europäische Union. Zudem soll die Strecke zwischen Herzogenrath und Landgraaf in den Niederlanden bis voraussichtlich 2017 elektrifiziert werden – als Voraussetzung für eine durchgehende Snelrein- bzw. RegionalExpress-Verbindung von Aachen über Heerlen nach Maastricht.

Bereits zum Fahrplanwechsel im Dezember 2015 soll der Ringschluss der euregiobahn bis Stolberg Hbf. erfolgen. Entsprechend dem wachsenden Verkehrsbedürfnis kann der euregiobahn-Abschnitt zwischen Herzogenrath und Alsdorf-Annapark dann auf einen 30-Min-Takt verdichtet werden. Infolgedessen wird der stündliche euregiobahn-Betrieb von Herzogenrath nach Heerlen im kommenden Jahr eingestellt.

Der Abschnitt Herzogenrath – Heerlen wird ab Dezember 2016 vorübergehend als Umsteigeverbindung angeboten – mit einem Pendelverkehr im Stundentakt.

Im Zusammenhang mit der Ausschreibung des Verkehrsangebotes der Provinz Limburg ist auch zwischen Aachen, Herzogenrath, Heerlen, Valkenburg und Maastricht eine neue direkte Schnellverbindung geplant. Elektrisch betrieben, wird sie eine Reisezeit von maximal 60 Minuten haben – mit guten Anschlüssen in Maastricht, Heerlen sowie in Aachen in Richtung Köln. Die Betriebsaufnahme ist langfristig vorgesehen im Jahr 2017. Ergänzend soll eine stündliche InterCity-/RegionalExpress-Linie von Eindhoven über Heerlen nach Aachen eingerichtet werden – mit der Möglichkeit einer späteren Verlängerung nach Köln.

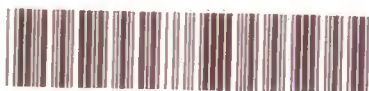
Wie bereits berichtet, wird ab dem Fahrplanwechsel im Dezember der RE 29 auf einen Stundentakt verdichtet. Parallel dazu ändert sich der Linienweg des RE 29, der künftig von Aachen über Verviers nach Spa verkehrt. In Verviers besteht eine bahnsteiggleiche Umsteigemöglichkeit nach Lüttich – bei gleicher Fahrzeit wie bisher. Mittelfristig ist ersatzweise die umsteigefreie Anbindung von Aachen aus Richtung Belgien über eine InterCity / Interregio Linie von Brüssel über Leuven und Lüttich nach Aachen Hbf im Stundentakt vorgesehen.



➔ **1 Jahr Neustart auf der Strecke Linderen – Heinsberg**

Bereits seit einem Jahr rollen die roten Triebwagen der Deutschen Bahn als RB 33 über die Gleise der Wurmthalbahn. Im Dezember 2013 ging nach mehrjähriger Planungs- und Bauphase die reaktivierte und elektrifizierte Strecke von Linderen nach Heinsberg in Betrieb. Die Züge der RB 33 von Aachen in Richtung Mönchengladbach verkehren seitdem in Doppeltraktion bis Linderen und werden dort geflügelt. Der vordere Zugteil fährt weiter in Richtung Mönchengladbach, der hintere bis Heinsberg. Nach anfänglichen Startproblemen hat sich das Fliegen mittlerweile eingespielt. Die Strecke wird gut angenommen, durchschnittlich nutzen 1.300 Fahrgäste (Stand: April 2014) pro Tag die neue Verbindung. Ein regelmäßiger Takt, eine schnelle und direkte Verbindung sowie siedlungsnaher Haltepunkte bilden die Grundlage für eine qualitativ hochwertige Bahnverbindung.





2014/73171

18-12-2014

GRIF

6-3-2015

Provinciale Staten

Provincie Limburg	PS
DOCnr.	
Ingek.	18 DEC. 2014
CASnr.	
ID.	

Cluster MOB
Faxnummer (043) 361 80 99
Ons kenmerk 2014/71112
Bijlage(n) 1

Behandeld M.J.J. Franssen
Doorkiesnummer (043) 389 75 90
Uw kenmerk
Maastricht 16 december 2014
VERZONDEN 18 DEC. 2014

Onderwerp

Informerend stuk inzake toezegging 1881

Geachte Staten,

Hierbij doen wij u een informerend stuk inzake toezegging 1881 toekomen.

[Redacted]
Gedeputeerde Staten van Limburg

[Redacted]
voorzitter

[Redacted]
secretaris

2014/71103

Bezoekadres:
Limburglaan 10
NL-6229 GA Maastricht

Postbus 5700
NL-6202 MA Maastricht
postbus@prvlimburg.nl

Tel + 31 43 389 99 99
Fax + 31 43 361 80 99
www.limburg.nl

IBAN -nummer: NL08RABO0132575728
Bereikbaar via: Lijn 1 (richting De Heeg)
BIC-code: RABONL2U



Informerend stuk

1. Onderwerp

Stand van zaken toezegging 1881.

2. Inleiding/aanleiding incl. beoogd resultaat

Toezegging 1881, commissie RIF 07-11-2014 – 3.2

Gedeputeerde Van der Broeck zegt toe de commissie RIF te informeren met een notitie over de mbo-reisregeling en besteedt daarin aandacht of er een 'gat' ontstaat tot aan de tijd dat de kortingskaart landelijk wordt ingevoerd in 2016 en wat de mogelijke financiële consequenties zijn voor de provincie als zij besluit dit 'gat' te dichten.

Stand van zaken

De huidige provinciale regeling reiskostenvergoeding minderjarige mbo-scholieren loopt 1 september 2015 af. De landelijke SOV-regeling voor minderjarige mbo-scholieren zal uiterlijk 1 januari 2017 in kracht treden. Ter overbrugging van deze periode is er een geschat bedrag van € 3,5 mln nodig. Na het schooljaar 2014-2015 is er nog een geschat restant van € 1,4 mln (vanaf 1 juli 2015). Het geschatte tekort zal € 2,1 mln zijn. Als de provincie besluit dit 'gat' te dichten, zal er voor dit bedrag naar financiële dekking gezocht moeten worden.

3. Bevoegdheid

Actieve informatieplicht.

4. Risico's

Als de provincie besluit om haar huidige mbo regeling te continueren na 1 september 2015 (einddatum huidige provinciale mbo regeling) tot uiterlijk 1 januari 2017 (invoering van de landelijke SOV-regeling voor minderjarige mbo-scholieren), zal het geschatte tekort € 2,1 mln zijn. Voor dit bedrag zal er naar financiële dekking gezocht moeten worden.

In het ontwerpbesluit Provinciale Staten van Limburg G-11-021-1 d.d. 6 september 2011 hebben Provinciale Staten van Limburg besloten om voor de reiskostenvergoeding voor minderjarige mbo-ers een bedrag van € 15,4 mln te reserveren. Het betreft de kosten voor de eerste twee schooljaren ad € 7,7 mln (inclusief de uitvoeringskosten van twee jaar van de ROC's) en de kosten ten aanzien van de voortzetting voor de duur van de resterende huidige coalitieperiode ad € 7,7 mln. In principe zouden er financiële middelen voor een mogelijke voortzetting van deze regeling gedurende bovengenoemde overbruggingsperiode over zijn. Echter volgens de Programmabegroting 2015 wordt deze regeling afgerond. Volgens het bovengenoemde besluit, dat ten grondslag ligt aan de begrotingswijziging 2014, wordt deze regeling alleen in deze coalitieperiode voortgezet en dus loopt de regeling tot het einde van de huidige coalitieperiode, maart 2015. Derhalve heeft er een aframing plaatsgevonden, waardoor het geschatte tekort € 2,1 mln bij een mogelijke voortzetting van deze regeling zal zijn. Voor dit bedrag zal er naar financiële dekking gezocht moeten worden.

5. Periodieke informatie/sturingsinformatie

☐ **Via Jaarstukken en Begroting**

- ☐ Paragraaf Projecten
- ☐ Paragraaf Financieringen
- ☐ Paragraaf Verbonden Partijen
- ☐ Paragraaf Bedrijfsvoering
- ☐ Programmaverantwoording

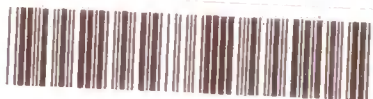
☐ **Voortgangsrapportages Regeling Grote Projecten**

6. Relatie met Programmabegroting – financiële aspecten

Zie punt 4.

7. Meegezonden bijlagen

Niet van toepassing.



2014/73149

18-12-2014

GRIF

6-3-2015

provincie limburg



Provinciale Staten

Provincie Limburg	PS
DOCnr.	
Ingek.	18 DEC. 2014
CASnr.	
ID.	

Cluster MOB
Faxnummer
Ons kenmerk 2014/71326
Bijlage(n) 3

Behandeld M.L.H. Schrijen
Doorkiesnummer (043) 389 99 29
Uw kenmerk
Maastricht 16 december 2014
VERZONDEN 18 DEC. 2014

Onderwerp

Inventarisatie infrastructurele projecten ter bevordering van de verkeersveiligheid.
Toezegging 1803, RIF 29-08-2014 – 7.1 en Motie 622.

Geachte Staten,

Hierbij wordt het door Gedeputeerde Staten van Limburg vastgestelde informerend stuk over de inventarisatie infrastructurele projecten ter bevordering van de verkeersveiligheid aangeboden.

Gedeputeerde Staten van Limburg

voorzitter

secretaris

2014/71322

Bezoekadres:
Limburglaan 10
NL-6229 GA Maastricht

Postbus 5700
NL-6202 MA Maastricht
postbus@prvlimburg.nl

Tel + 31 43 389 99 99
Fax + 31 43 361 80 99
www.limburg.nl

IBAN -nummer: NL08RABO0132575728 Bereikbaar via:
Lijn 1 (richting De Heeg)
BIC-code: RABONL2U



Informerend stuk

1. Onderwerp

Inventarisatie infrastructurele projecten ter bevordering van de verkeersveiligheid.
Toezegging 1803, RIF 29-08-2014 – 7.1 en Motie 622

2. Inleiding/aanleiding incl. beoogd resultaat

Naar aanleiding van onze toezegging 1803 tijdens de RIF van 29-08-2014 hebben wij alle gemeenten van Limburg verzocht om projectlijsten in te sturen met infrastructurele projecten ter bevordering van de verkeersveiligheid die dusdanig ver zijn gevorderd dat met de uitvoering gestart kan worden vóór 1 maart 2015 en welke nu nog niet zijn aanbesteed. In bijlage 1 is het totaal overzicht van die lijst weergegeven, zoals die door ons ontvangen zijn. Van de gemeente Roermond hebben wij begrepen dat zij nog hun projecten zullen aandragen, maar ten tijde van het opstellen van dit informerend stukken was dat nog niet beschikbaar. Wij hebben bij de ingediende projecten een kolom toegevoegd met ongevalgegevens van de laatste 10 jaar van die betreffende locaties.

Het criterium voor de ingediende projecten was infrastructurele projecten ter bevordering van de verkeersveiligheid. Inhoudelijk is 1 project ingediend waar wij twijfelen of die voldoet aan bovenstaand criterium (het vervangen van lichtarmaturen met LED-armaturen). Sommige aangedragen projecten zijn reeds als reserveproject genoemd voor de BDU uitvoering 2015. Die projecten zullen, naar verwachting, in de BDU 2015 beschikt gaan worden. In de kolom "opmerkingen" is dat bij de betreffende projecten aangegeven.

In Motie 622 worden wij opgeroepen om een top 5 lijst te maken bestaande uit Eijsden-Margraten aanleg fietspaden Mergellandroute, N271 t.h.v. Well en overige projecten uit de inventarisatie. Om te bepalen welke uit de 96 ingediende projecten in deze top 5 lijst komt, hebben wij gebruik gemaakt van de onafhankelijke, beschikbare ongevalcijfers. De projecten die betrekking hebbende op locaties waarbij in de laatste 10 jaar de meeste ernstige fiets- en voetganger slachtoffers te betreuren waren, hebben zodoende een plek gekregen in de top 5 lijst. De gemeente Mook en Middelaar hebben 2 complementaire projecten voor o.a. Heumensebaan, Molenhoek aangevraagd. Die komen beide in aanmerking voor de top 5 lijst. Gemakshalve hebben wij die als 1 project in de top 5 lijst opgevoerd. De top 5 lijst is in bijlage 2 weergegeven.

Voor het project Eijsden-Margraten aanleg fietspaden Mergellandroute geeft de gemeente aan dat dit project waarschijnlijk niet voor 1 maart kan starten met de uitvoering. Dit in verband met aanbestedingsregels. Dit project staat tevens reeds als reserveproject genoemd voor de BDU uitvoering 2015. Derhalve zal dit project, naar verwachting, in de BDU 2015 beschikt gaan worden uitgaande van een totale projectkosten van € 610.500 en een cofinanciering van € 305.250.

Het project N271 t.h.v. Well is een provinciaal project dat voorziet in een plaatsing van een tijdelijke VRI.

In Motie 622 worden wij opgeroepen om de projecten zo snel mogelijk uit te voeren. Voor het project N271 t.h.v. Well kunnen wij u berichten dat de uitvoering begin 2015 opgepakt wordt en naar verwachting ook voor 1 maart gerealiseerd wordt. De uitvoering van de gemeentelijke projecten is aan de gemeenten om die snel en adequaat op te pakken. Daarbij merken wij op dat gemeenten zitten te wachten op besluitvorming in deze van onze kant.

Voor een mogelijke cofinanciering van die projecten zijn wij uitgegaan van de gangbare maximale bijdrage van 50% in de kosten. Bij sommige aangedragen projecten heeft de gemeenten een lagere bijdrage dan 50 % gevraagd. Daar is het gevraagde percentage overgenomen. Bij de overige aangedragen projecten is de bijdrage gesteld op 50 %. Dat betekent dat voor de top 5 lijst € 1.569.900,- nodig is als provinciale bijdrage.

In Motie 622 worden wij opgeroepen om te komen met een adequaat financieringsvoorstel binnen de door u goedgekeurde begroting van 2015 middels herprioritering. Het financieren van de provinciale bijdrage, groot € 1.569.900,- is voorzien uit de nog te besteden middelen derden van de BDU. Daarmee worden de overige ingediende projecten door de gemeenten niet financieel ondersteund.

Met het versturen van dit informerende stuk hebben wij toezegging 1803 en Motie 622 uitgevoerd.

3. Bevoegdheid

Niet van toepassing

4. Risico's

Het grootste risico ligt in het daadwerkelijk starten van de uitvoering voor 1 maart in combinatie met de besluitvorming rondom het beschikbaar stellen van cofinanciering van de gemeenten.

Concreet betekent dit namelijk dat tussen 1 december 2014 (indienen subsidieverzoek) en 1 maart 2015 het bestek moet worden aanbesteed, opdracht moet worden verstrekt én de termijn op grond van het Alcatel arrest moet zijn verstreken.

5. Periodieke informatie/sturingsinformatie

Niet van toepassing

6. Relatie met Programmabegroting – financiële aspecten

De financiering van de provinciale bijdrage van de top 5 lijst, groot € 1.569.900,- is voorzien uit de nog te besteden middelen derden van de BDU.

7. Meegezonden bijlagen

Bijlage 1 geeft een totaaloverzicht van alle ingediende projecten door de Limburgse gemeenten en bijlage 2 is de top 5 lijst zoals opgeroepen in Motie 622.

INFRASTRUCTURELE PROJECTEN TER BEVORDERING VAN DE VERKEERSVEILIGHEID

RMO	Gemeente	Projectlocatie	Soort maatregel(en)	Beoogd doel	Totale geraamde kosten	Evt bijdrage derden	Gemeentelijke bijdrage	Beoogde provinciale bijdrage	Project gescoordeerd door gemeenteraad	Geplande start uitvoering	Gepland ingebruikname	Totaal ernstige slachtoffers 2004-2013 (op genoemde projectlocatie)	Waarvan ernstige slachtoffers fiets/voetganger zijn	Opmerkingen
Parkstad	Voerendaal	Kerkveldweg, Klimmen	Aanleg van een ontbrekend voetpad tussen Basisschool Bergop (parkeerplaats) tot komertree Craubeek.	Veiligheid; kinderen lopen nu over straat van Craubeek tot BS Ummerdumme.	€ 53.000,00	€ -	€ -	€ 28.500,00	Ja	1 december 2014	medio januari 2015	0	0	
Parkstad	Voerendaal	Steinweg, Voerendaal	Verkeersmaatregelen: Twee snelheidsremmers in de vorm van 60 km/h -drempels en één snelheidsremmer in de vorm van een plateau ter hoogte van fietsersoversteek bij Fietspad van kastel Puth	In overleg met bewoners is besloten om naar aanleiding van hun klacht over te hard en te dicht langs de woningen rijden een aantal snelheidsremmers aan te brengen. Dit zal tevens ontmoedigend werken waardoor de intensiteit omlaag gaat. Tevens wordt de aansluiting van fietspad Putervoetpad veilig en zichtbaar gemaakt. De oversteken van de golfbaan worden zichtbaar gemaakt.	€ 35.000,00	€ -	€ -	€ 17.500,00	Ja	1 december 2014	medio januari 2014	1	0	Ernstig slachtoffer is één automobilist
Parkstad	Voerendaal	Putweg, Klimmen	Verkeersmaatregelen: een boomvak verwijderen, boomvak asfalteren, verbeteren van de zichtbaarheid en aanbrengen markering.	In overleg met bewoners is besloten om naar aanleiding van hun klacht La.v. over het trottoir rijden nabij de wegersmalling een boomvak te verwijderen. Hierdoor wordt uitwijken op de weg mogelijk gemaakt als er minder auto's geparkeerd staan wordt er niet meer over het trottoir gereden.	€ 5.000,00	€ -	€ -	€ 2.500,00	Ja	medio dec. 2014	medio dec. 2014	0	0	
Parkstad	Voerendaal	Hogeweg, Voerendaal	Verkeersmaatregelen: Een laad en losplaats (E7) aanbrengen ter hoogte van huisnr. 26 in bestaande parkeerstrook. Hiervoor trottoirband verplaatsen om voldoende breed vak te krijgen (kleine vrachtauto) en het aanbrengen van markeringen t.b.v. parkeervak-indeling en afkruisingen (nuttien).	In de Hogeweg ter hoogte van huisnr. 26 en tegenover Goswijnstraat, vindt laden en lossen plaats op de weg ijm bakker en cateraar. Met name 's morgens is dit hinderlijk en gevaarlijk voor naar school fietsende jeugd die op deze locatie afslaat, de Goswijnstraat in, naar breschool Cortemich. Door het inrichten van de laad en losplaats hoeft er niet meer op de weg geparkeerd te worden en kunnen fietsers veilig oversteken doordat zij niet meer om een vrachtauto heen slingerend op de andere wegheft fietsen.	€ 3.500,00	€ -	€ -	€ 1.750,00	Ja	Medio nov. 2014	Medio nov. 2014	1	1	
Parkstad	Voerendaal	Valkenburgweg fase 1, tussen toerit A79 en toegangsweg naar Industrieterrein Lindelaufergewande te Voerendaal	Reconstructie van de weg. Op te lossen verkeersproblemen en verkeersveiligheid ten goede komende zaken: Vrijliggend fietspad van voldoende breedte, oversteekvoorzieningen fietsers en voetgangers, veilige bushaltevoorzieningen, uitvoering verkeerssituaties en aansluitingen conform ASVV en handboek wegontwerp, verbeteren van de toerit naar de A79 door ook toegankelijk te maken vanuit de richting Klimmen komend, snelheidsremmende maatregelen bij aansluitingen en komertree, 30 km/h zone poorten en/of 30 km/h aansluitingen op aansluitende wegen etc..	Oplossen verbeteren van diverse verkeersknelpunten. Raming totale werk Valkenburgweg fase 1: € 1.2 miljoen	€ 300.000,00	€ -	€ -	€ 150.000,00	Ja	Medio dec. 2014	1 juni 2015	3	0	Een gedeelte van dit project is reeds subsidie verleend in het kader van BDU infrastructuur verkeersveiligheid 2015. Slachtoffers betreffen bromfietzers.
Parkstad	Voerendaal	Fietspad Schalenboschweg, Klimmen-Termaar	Verbeteren van de zichtbaarheid en vervangen van de vaste fietspaaltjes ter voorkoming inrijden overig verkeer	Omdat het fietspad stijl bergaf gaat worden in verband met de veiligheid voor de fietser de vaste fietspalen verwijderd en vervangen door flexpalen.	€ 3.500,00	€ -	€ -	€ 1.750,00	Ja	Medio nov. 2014	1 december 2014	0	0	
Parkstad	Voerendaal	Colmontstraat te Colmont	Aanbrengen snelheidsremmers in de vorm van "Berlijner kussens" met 2 BB 22 - reflectorzuilen en 3 stuks taludmarkering op kruisingsvlak Geenweg	Snelheidsbeleving is te hoog ter hoogte van smai weggedeelte en zijweg wordt niet opgemerkt	€ 8.000,00	€ -	€ -	€ 4.000,00	Ja	Medio nov. 2014	1 december 2014	0	0	
Parkstad	Voerendaal	Hunsstraat, Ubechsberg	Verkeersproblemen voorzieningen ijm snelheid, middels versmalling, attentie op kruisingsvlakken.	Reconstructie + verkeersveilige maatregelen. Raming totale werk € 270.000	€ 50.000,00	€ -	€ -	€ 25.000,00	Ja	Medio maart 2015	1 juni 2015	0	0	
Parkstad	Simpelveld	Geen projecten ingediend			€ -	€ -	€ -	€ -						
Parkstad	Kerkrade		aanpassen komgrens	snelheidsverlaging, verkeersveiligheid verbeteren	€ 15.000,00	€ -	€ -	€ 7.500,00	Ja	1 januari 2015	febr. 2015	2	0	Slachtoffers betreffen bromfietzers.
Parkstad	Kerkrade	Torenstraat	reconstructie kruispunt	Verbetering verkeersveiligheid door kruisingsvlak te verkleinen en helderheid in de voorrangssituatie te brengen voor de weggebruiker aldaar	€ 610.650,00	€ -	€ -	€ 305.325,00	Ja	1 februari 2015	1 april 2015	0	0	Dit project is reeds als reserveproject genoemd voor de bdv uitvoering 2015. Derhalve zal dat dit project, naar verwachting, in de BDU 2015 beschikt gaan worden.
Parkstad	Kerkrade	Schoolstraat	in- en uitstapmogelijkheden verbeteren en tevens de oversteekbaarheid van de straat verbeteren	in- en uitstapmogelijkheden verbeteren en tevens de oversteekbaarheid van de straat verbeteren	€ 12.000,00	€ -	€ -	€ 6.000,00	Ja	1 februari 2015	1 maart 2015	0	0	
Parkstad	Heerlen	Geen projecten ingediend			€ -	€ -	€ -	€ -						
Parkstad	Nuth	Geen projecten ingediend			€ -	€ -	€ -	€ -						
Parkstad	Landgraaf	Nieuwenhagenstraat-Lindestraat	Reconstructie, herinrichting 30km-zone	weginrichting aanpassen aan kenmerken 30km-zone. Betere naleving maximaal toegestane rijnsnelheid van 30km/uur. Bevorderen verkeersveiligheid.	€ 400.000,00	€ -	€ 200.000,00	€ 200.000,00	28 januari 2014	24 februari 2015	1 augustus 2015	0	0	
Parkstad	Brunssum	Geen projecten ingediend			€ -	€ -	€ -	€ -						
Parkstad	Onderbanken	Kloosterlaan	Bevordering verkeersveiligheid locatie nieuwe BMV	Bevordering verkeersveiligheid locatie nieuwe BMV	€ 870.000,00	€ -	€ -	€ 335.000,00	Ja	1 april 2015	Medio 2016	0	0	
Parkstad	Onderbanken	Bernhardstraat	Bevordering verkeersveiligheid locatie nieuwe BMV	Bevordering verkeersveiligheid locatie nieuwe BMV	€ 385.000,00	€ -	€ -	€ 192.500,00	Ja	1 april 2015	Medio 2016	0	0	
Parkstad	Onderbanken	Schoolstraat	Bevordering verkeersveiligheid locatie nieuwe BMV	Bevordering verkeersveiligheid locatie nieuwe BMV	€ 445.000,00	€ -	€ -	€ 222.500,00	Ja	1 april 2015	Medio 2016	0	0	
Sittard - Geleen	Sittard-Geleen	Sittard-Aansluiting Hoogveld op Hasseltsebaan	2 opstelvakken zonder keermuur	Betere uitstroom Hoogveld, betere doorstroming op N276	€ 100.000,00	€ -	€ -	€ 50.000,00	Ja	2015	2016-2017	0	0	
Sittard - Geleen	Sittard-Geleen	Sittard-Tuiderenderweg (van grens- Sportcentrumin)	Verhoogde fietspaden	Veiligere fietsverbinding op GOW	€ 150.000,00	€ -	€ -	€ 75.000,00	Ja	2015	2016-2017	0	0	
Sittard - Geleen	Sittard-Geleen	Born-Kruispunt Obbichterweg - Sluisweg	Vrij liggende fietsvoorzieningen+ middenbermen	Veiligere fietsoversteek GOW	€ 150.000,00	€ -	€ -	€ 75.000,00	Ja	2015	2016-2017	2	0	Slachtoffers betreffen 2 inzittende van een auto
Sittard - Geleen	Sittard-Geleen	Geleen-Kruispunt Kilnenlaan - Rembrandtlaan	Haakse oversteek fietspaden ombouwen tot aansluitend	Veiligere fietsoversteek GOW	€ 80.000,00	€ -	€ -	€ 40.000,00	Ja	2015	2016-2017	0	0	
Sittard - Geleen	Sittard-Geleen	Limbricht-Kruispunt Beukenboomseweg-Bornerweg	Middengeleiders aanbrengen	Gefaseerde, veiligere oversteek	€ 370.000,00	€ -	€ -	€ 185.000,00	Ja	2015	2016-2017	4	0	Slachtoffers betreffen 4 inzittende van een auto
Sittard - Geleen	Sittard-Geleen	Sittard-Kruispunt Nolenslaan-Sportcentrumlaan	Geleiders fietspad rotonde en zijstraten aanbrengen	Veiligere fietsoversteek GOW	€ 9.000,00	€ -	€ -	€ 4.500,00	Ja	2015	2016-2017	3	1	Ernstig slachtoffers zijn 1 automobilist, 1 bromfietser en 1 fietser
Sittard - Geleen	Sittard-Geleen	Sittard-Kruispunt Sportcentrumlaan - Tuiderenderweg	Geleiders fietspad rotonde en zijstraten aanbrengen	Veiligere fietsoversteek GOW	€ 85.000,00	€ -	€ -	€ 42.500,00	Ja	2015	2016-2017	1	1	
Sittard - Geleen	Sittard-Geleen	Sittard-Kruispunt Walramstraat-Overbovenersstraat	Drempels vervangen door plateau, belijning aanpassen	Veiligere (fiets)oversteek	€ 35.000,00	€ -	€ -	€ 17.500,00	Ja	2015	2016-2017	0	0	
Sittard - Geleen	Sittard-Geleen	Sittard-Kruispunt Churchillaan - Hemelstey	Geleiders fietspad rotonde aanbrengen	Veiligere fietsoversteek GOW	€ 18.000,00	€ -	€ -	€ 9.000,00	Ja	2015	2016-2017	0	0	
Sittard - Geleen	Sittard-Geleen	Sittard-Kruispunt Wehrerweg - Romeinsestraat	Geleiders fietspad rotonde aanbrengen	Veiligere fietsoversteek GOW	€ 9.000,00	€ -	€ -	€ 4.500,00	Ja	2015	2016-2017	0	0	
Sittard - Geleen	Sittard-Geleen	Geleen-Kruispunt Annastraat-Mauritslaan	Fietsoversteken aanleggen	Veiligere fietsoversteek GOW	€ 3.000,00	€ -	€ -	€ 1.500,00	Ja	2015	2016-2017	0	0	
Sittard - Geleen	Sittard-Geleen	Sittard-Mgr. Vranckenstraat	30 km-irrichting noordelijk deel: versmalling met verf	Duidelijke plek fiets op rijbaan	€ 30.000,00	€ -	€ -	€ 15.000,00	Ja	2015	2016-2017	0	0	
Sittard - Geleen	Sittard-Geleen	Sittard-Kruispunt Rijsweg-Zuid, parallelweg - Freeride	Aansluiting fietspad aanpassen	Veiligere fietsoversteek	€ 27.500,00	€ -	€ -	€ 13.750,00	Ja	2015	2016-2017	2	2	
Sittard - Geleen	Sittard-Geleen	Born-Sluisweg Born	Afscheiding fietspaden met kattenogen	Veilige fietsverbinding op GOW 80 km	€ 15.000,00	€ -	€ -	€ 7.500,00	Ja	2015	2016-2017	5	1	Ernstige slachtoffers zijn 3 inzittende van een auto, 1 motor en 1 fietser
Sittard - Geleen	Sittard-Geleen	Limbricht-Sittarderweg Limbricht-Born	Eénzijdig tweerichtingen vrij liggend fietspad	Veilige fietsverbinding op GOW 80 km	€ 3.600.000,00	€ -	€ -	€ 1.800.000,00	Ja	2015	2016-2017	6	0	Ernstige slachtoffers zijn 4 inzittende van een auto, 1 bromfietser en 1 motor
Sittard - Geleen	Sittard-Geleen	Limbricht-Molenstraat	Suggestiestroken worden fietsstroken; belijning en symbolen	Duidelijke plek fiets op rijbaan GOW 50 km	€ 4.750,00	€ -	€ -	€ 2.375,00	Ja	2015	2016-2017	1	1	
Sittard - Geleen	Sittard-Geleen	Guttenoven-Beukeboomseweg	Fiets suggestiestroken	Duidelijke plek fiets op rijbaan	€ 8.000,00	€ -	€ -	€ 4.000,00	Ja	2015	2016-2017	1	0	Ernstig slachtoffer was één inzittende van een auto
Sittard - Geleen	Sittard-Geleen	Einkhausen-Einkhausenweg	Westzijde berm (met haag) tussen rijbaan en fietspad	Veilige fietsverbinding op ETW 60 km	€ 280.000,00	€ -	€ -	€ 130.000,00	Ja	2015	2016-2017	0	0	
Sittard - Geleen	Sittard-Geleen	Sittard-Hollweg	Vrij liggende fietspaden	Veilige fietsverbinding op GOW 50 km	€ 300.000,00	€ -	€ -	€ 150.000,00	Ja	2015	2016-2017	0	0	
Sittard - Geleen	Sittard-Geleen	Geleen-Europalaan	Rode fietsstroken doortrekken, kruispunt versmallen	Duidelijke plek fiets op rijbaan	€ 95.000,00	€ -	€ -	€ 47.500,00	Ja	2015	2016-2017	1	1	
Sittard - Geleen	Stein	Obbichterstraat / Berg aan de Maas	De weg wordt ingericht conform het principe van duurzaam veilig. Dit impliceert onder andere: Aanpassing wegbreedte; Verbeteren voorzieningen voor de voetganger, parkeren op de rijbaan. Snelheidsremmende voorzieningen o.a. door asverspringen en verhoogde kruisingsvakken.	De herinrichting heeft als doel om het spanningsveld en daarmee de onveilige situaties tussen de gewenste situatie en het huidige gebruik middels een duurzame inrichting weg te nemen.	€ 600.000,00	€ -	€ 600.000,00	€ 300.000,00	Ja	eind februari 2015	4e kwartaal 2015	0	0	
Sittard - Geleen	Stein	Julianastraat - Raadhuisstraat / Urmond - Berg aan de Maas	De weg wordt ingericht conform het principe van duurzaam veilig. Dit impliceert onder andere: Aanpassing wegbreedte; Verbeteren voorzieningen voor de voetganger, parkeren op de rijbaan. Snelheidsremmende voorzieningen o.a. door asverspringen en verhoogde kruisingsvakken.	De huidige inrichting van beide straten leidt niet tot het gewenste verkeersgedrag. De snelheid van het gemotoriseerd verkeer is relatief hoog, terwijl er ook veel fietsverkeer op de rijbaan rijdt. De gemeente is voornemens in 2015 beide straten opnieuw in te richten. De voorgenomen herinrichting biedt kansen om de inrichting van de straten in overeenstemming te brengen met de eisen vanuit Duurzaam Veilig.	€ 900.000,00	€ -	€ 900.000,00	€ 450.000,00	Ja	n.l.b.	4e kwartaal 2015	0	0	
Sittard - Geleen	Beek	Geen reactie van ontvangen			€ -	€ -	€ -	€ -						
Sittard - Geleen	Schinnen	Geen projecten ingediend			€ -	€ -	€ -	€ -						
Meerstad - Heuveland	Meerssen	Ambyerweg/Witte Hoek	aanleg fietspad Ambyerweg	fietsverkeer niet meer op rijbaan	€ 280.000,00	€ -	€ 280.000,00	€ 140.000,00	Ja (raad en college)	1 maart 2015	3e kwartaal 2015	0	0	Een gedeelte van dit project is reeds subsidie verleend in het kader van BDU infrastructuur verkeersveiligheid 2015.

INFRASTRUCTURELE PROJECTEN TER BEVORDERING VAN DE VERKEERSVEILIGHEID														
RMO	Gemeente	Projectlocatie	Soort maatregel(en)	Beoogd doel	Totale geraamde kosten	Evt bijdrage derden	Gemeentelijke bijdrage	Beoogde provinciale bijdrage	Project goedgeoordeeld door gemeenteraad	Geplande start uitvoering	Gepland ingebruikname	Totaal ernstige slachtoffers 2004-2013 (op genoemde projectlocatie)	Waarvan ernstige slachtoffers fiets/voetganger zijn	Opmerkingen
Maastricht - Heuvelland	Meerssen	Fregatweg/Meerssenhoven	aanleg rotonde (kruising 2 GOW's)	duurzaam veilige kruising voor auto's en fietsers	€ 365.000,00	€ -	€ 365.000,00	€ 182.500,00	ja (raad en college)	1 maart 2015	4e kwartaal 2015	1	1	Dit project is reeds als reserveproject genoemd voor de bdv uitvoering 2015. Derhalve zal dat dit project, naar verwachting, in de BDU 2015 beschikt gaan worden.
Maastricht - Heuvelland	Meerssen	Nieuwe Vlekerweg-Barnfordweg	nieuwe/reconstructie infra met vrijliggend fietspad	duurzaam veilige GOW met fietsverkeer niet meer op rijbaan	€ 2.250.000,00	€ 1.387.865,00	€ 935.000,00	€ 441.167,50	ja (raad en college)	1 maart 2015	eind 2015/begin 2016	0	0	
Maastricht - Heuvelland	Eijsden - Margraten	Gronsveld-Hoogcruts	het aanbrengen van vrijliggende fietspaden langs de N593 (Mergellandroute) tussen Gronsveld en Hoogcruts, het aanpassen van het kruispunt Molenweg/Dorpstraat in Eckelrade	Het verlagen van de snelheid van het gemotoriseerd verkeer van 60 km per uur naar 60 km per uur, het afscheiden van een fietsvoorziening voor het langzaamverkeer en het verkeersveilig maken van het kruispunt Molenweg-Dorpstraat in Eckelrade waardoor het aantal verkeersslachtoffers op dit tracé wordt gereduceerd naar 0 slachtoffers	€ 3.925.000,00	€ -	€ 2.625.000,00	€ 1.300.000,00	in college op 25 maart 2014	1 maart 2015	5 augustus 2016	10	1	In de begeleidende brief van de gemeente is aangegeven dat dit project waarschijnlijk niet voor 1 maart kan starten met de uitvoering. Dit in verband met aanbestedingsregels. Dit project staat bovendien reeds als reserveproject genoemd voor de bdv uitvoering 2015. Derhalve zal dit project, naar verwachting, in de BDU 2015 beschikt gaan worden uitgaande van een totale projectkosten van € 610.500 en een cofinanciering van € 305.250. De ernstige slachtoffers bestaan uit 6 inzittende van een auto, 3 motorslachtoffers en 1 fietser.
Maastricht - Heuvelland	Valkenburg aan de Geul	Valkenburgstraat	De Valkenburgstraat is een entreeingangsweg die als doorgaande weg gebruikt wordt door de aanwezigheid van winkels, bedrijven en instellingen. De herinrichting voorziet in een reconstructie cf. Duurzaam Veilig met extra aandacht voor school thuis route	Verbeteren verkeersveiligheid	€ 2.000.000,00	€ -	€ 1.000.000,00	€ 1.000.000,00	Ja	1 maart 2015	eind 2015-begin 2016	0	0	
Maastricht - Heuvelland	Valkenburg aan de Geul	Diverse locaties in Broekhem-Noord, Broekhem-Zuid en Valkenburg.	Basisschool Sint Joseph (Bosstraat 5 te Valkenburg - Broekhem) gaat in 2015 fuseren met basisschool De Plenkert. Beide scholen gaan samen als brede maatschappelijke voorziening (BMV) onder één dak verder op de locatie van basisschool De Plenkert. De nieuwe schoolthuisroutes zijn in kaart gebracht en knelpunten op gebied van veiligheid zijn inzichtelijk gemaakt. Dit project betreft het oplossen van de grootste knelpunten op de nieuwe schoolthuisroutes	Verbeteren verkeersveiligheid	€ 350.000,00	€ -	€ 175.000,00	€ 175.000,00	Ja	1 maart 2015	voor de bouwvak 2015	?	?	Onduidelijk welke locaties bedoeld worden. Derhalve onmogelijk om het aantal ernstige slachtoffers weer te geven.
Maastricht - Heuvelland	Gulpen-Wittem	Herinrichting Hoofdstraat-Eperweg te Mechelen (bibik).	-Aanleg tweezijdig verhoogd trottoir -Rode fietsstroken -Overrijdbare middengeleider -Duidelijke komingang -Parkeerplaatsen buiten de rijbaan	Verhogen verkeersveiligheid en sociale veiligheid voor met name kwetsbare verkeersdeelnemers. (fietsers, busreizigers en voetgangers)	€ 350.000,00	€ -	€ 175.000,00	€ 175.000,00	Conform vastgesteld investeringsplan.	februari-14	april-14	0	0	
Maastricht - Heuvelland	Gulpen-Wittem	Molenweg - Burg. Terheuzweg in de kern Gulpen.	Aanleg rode fietsstroken.	Verhogen verkeersveiligheid op school-thuisroute	€ 75.000,00	€ -	€ 37.500,00	€ 37.500,00	Conform vastgesteld investeringsplan.	februari-14	april-14	0	0	
Maastricht - Heuvelland	Gulpen-Wittem	Diverse locaties in de gemeente.	Vervangen ondeugdelijke openbare verlichting. HPLN verlichting te vervangen met LED.	Verhogen verkeersveiligheid en sociale veiligheid voor met name kwetsbare verkeersdeelnemers. (fietsers en voetgangers)	€ 55.500,00	€ -	€ 30.500,00	€ 25.000,00	Conform vastgesteld beleidsplan.	januari-14	februari-15			Dit project gaat over het vervangen van verlichtingsarmaturen (LED) en is derhalve geen bevordering van de verkeersveiligheid.
Maastricht - Heuvelland	Vaals	Geen projecten ingediend			€ -	€ -	€ -	€ -						
Maastricht - Heuvelland	Maastricht	Ambyerstraat-noord	Ambyerstraat-noord, inrichting conform duurzaam veilig tweede fase	Verlaging snelheid, meer ruimte voor de fiets	€ 500.000,00	€ -	€ 250.000,00	€ 250.000,00				0	0	
Maastricht - Heuvelland	Maastricht	Tongenseweg ter hoogte van Pletzersstraat	Voetgangersoversteek Tongenseweg	Verbeteren voetgangersoversteek met gebruik m.n. schoolgaande kinderen over drukke gebiedsontsluitingsweg (tevens onderdeel van het RVWN)	€ 90.000,00	€ -	€ 45.000,00	€ 45.000,00				0	0	0
Maastricht - Heuvelland	Maastricht	Brusselsestraat	Voetgangersoversteek en verwijderen parkeervakken Brusselsestraat	Verbeteren doorgang en oversteekbaarheid van (schoolgaande) voetgangers	€ 35.000,00	€ -	€ 17.500,00	€ 17.500,00				3	0	Het aantal ernstige slachtoffers bestaat uit 3 bromfietzers
Midden Limburg	Nederweert	Geen projecten ingediend			€ -	€ -	€ -	€ -						
Midden Limburg	Weert	Geen projecten ingediend			€ -	€ -	€ -	€ -						
Midden Limburg	Laudal	Kern Roggel	Herinrichting Heverstraat - Kloosterstraat in Roggel	Verbetering van de fiets- en voetgangersverbinding vanuit het centrum van Roggel naar recreatiepark 'de Leikert' en v.v. (o.a. Omvorming bestaande fietspad naar voetpad en aanleg nieuw fietspad)	€ 550.000,00	€ 275.000,00	€ 275.000,00	€ 137.500,00	medio februari	16 maart 2015	1 juni 2015	2	1	Het aantal ernstige slachtoffers bestaat uit 1 fietser en 1 bromfietser
Midden Limburg	Laudal	Kern Heythuysen	Herinrichting Koukerveldstraat in Heythuysen	Omvorming naar woonstraat conform duurzaam veilig door versmallen rijloper en uitvoering in klinkers. Tevens verwijderen bomenrij en aanleg vrijliggend voetpad achter nieuwe bomenrij.	€ 210.000,00	€ -	€ 110.000,00	€ 100.000,00	25 november 2014	30 maart 2015	31 juli 2015	0	0	
Midden Limburg	Laudal	Kern Haelen	Herinrichting Grote Kampweg in Haelen	Herinrichting woonstraat conform richtlijnen duurzaam inclusief aanbrengen van snelheidsremmende maatregelen (verspringende versmallingen) en herverdeling parkeervoorzieningen.	€ 350.000,00	€ -	€ 280.000,00	€ 60.000,00	7 november 2014	16 maart 2015	31 juli 2015	0	0	
Midden Limburg	Maasgouw	Geen projecten ingediend			€ -	€ -	€ -	€ -						
Midden Limburg	Beesel	Geen projecten ingediend			€ -	€ -	€ -	€ -						
Midden Limburg	Roermond	Wordt later ingediend			€ -	€ -	€ -	€ -						
Midden Limburg	Roerdalen	Geen reactie van ontvangen			€ -	€ -	€ -	€ -						
Midden Limburg	Echt - Susteren	Bosstraat - Rijdsstraat kern Susteren - Helde	Kruising fietsverkeer ter plaatse van aansluiting Bosstraat - Parallelweg veiliger maken. Verder gereguleerd parkeren en maken voorzieningen km toegankelijkheid (WMO), door blinde geleide voorzieningen.	Veiligheid bevorderen voor fietsers en overige verkeersdeelnemers. De kruising Bosstraat - Parallelweg ligt in het tracé van de snelheidsroute Sibard - Roermond - Venlo.	€ 2.300.000,00	€ -	€ 2.000.000,00	€ 300.000,00	25 november 2014	Voor 1 maart 2015	31 december 2015	0	0	
Midden Limburg	Echt - Susteren	Heerenstraat - Rootenweg - Biezerdweg. Kern Susteren - Helde	Bevordering verkeersveiligheid door in deze route het tracé en de uitwijkmogelijkheid voor de fietser en wandelaar te verbeteren. Het tracé maakt onderdeel uit van het wandel- en fietsroutenetwerk van de gemeente Echt-Susteren.	Verkeersveiligheid bevorderen voor de fietsers en de wandelaars die samen met landbouwverkeer veelvuldig gebruik maken van deze route in het buitengebied.	€ 200.000,00	€ -	€ 100.000,00	€ 100.000,00	6 november 2014	Voor 1 maart 2015	1 juli 2015	0	0	
Midden Limburg	Echt - Susteren	Wilhelminalaan Kern Echt	Aanpassing kruising Wilhelminalaan - Sportpad en Wilhelminalaan - Banderlaan	Verkeersveiligheid bevorderen door aanpassing van deze knooppunten voor de fietsers en voetgangers naar het sportcomplex, zwembad en overige accommodaties ter plaatse. Voor de weggebruikers op de Wilhelminalaan zal door deze aanpassing het attentieniveau ter plaatse verhoogd, hetgeen positief is voor de verkeersveiligheid.	€ 130.000,00	€ -	€ 65.000,00	€ 65.000,00	26 juni 2014	Voor 1 maart 2015	1 juli 2015	0	0	
Midden Limburg	Echt - Susteren	Hoogstraat Kern Echt - Sleik	Kruisingen veiliger maken door attentieverhogende maatregelen. Betreft o.a. blindengeleideborden, belijning, zelfpaaljes en lichtmasten. Verder aanleg van extra parkeerplaatsen.	Verkeersveiligheid bevorderen door aanpassing van de knooppunten ter verhoging van het attentieniveau voor de weggebruikers.	€ 12.500,00	€ -	€ 6.250,00	€ 6.250,00	4 november 2014	Voor 1 maart 2015	1 mei 2015	0	0	
Midden Limburg	Echt - Susteren	Gebroekerstraat Kern Echt	Aanbrengen verkeersremmende maatregelen (straatjuwelen) en belijning.	Verkeersveiligheid bevorderen door het aanbrengen van attentieverhogende en snelheidsremmende maatregelen. Voor de weggebruikers op deze straat zal een veiliger situatie ontstaan.	€ 15.000,00	€ -	€ 7.500,00	€ 7.500,00	6 november 2014	Voor 1 maart 2015	31 december 2015	0	0	
Midden Limburg	Echt - Susteren	Dieterderweg Kern Susteren	Aanbrengen verkeersremmende maatregelen en belijning.	Verkeersveiligheid bevorderen door aanbrengen van snelheidsremmende maatregelen en verhogen van het attentieniveau van de weggebruikers.	€ 30.000,00	€ -	€ 15.000,00	€ 15.000,00	6 november 2014	Voor 1 maart 2015	31 december 2015	0	0	
Noord Limburg	Mook en Middelaar	Heumensebaan, Molenhoek	aanpassen T-splijting Ringbaan - Heumensebaan (vermindert snelheid)	benadrukken gelijkwaardigheid kruispunt	€ 15.000,00	€ -	€ 10.000,00	€ 5.000,00	ja	1 maart 2015	1 april 2015	0	0	
Noord Limburg	Mook en Middelaar	Heumensebaan, Molenhoek	verminderen snelheid	terugdringen snelheid omdat max. snelheid nu veelvuldig wordt overschreden	€ 50.000,00	€ -	€ 45.000,00	€ 22.500,00	ja	1 maart 2015	1 april 2015	3	3	
Noord Limburg	Mook en Middelaar	Groesbeekseweg, Mook	realisatie fietswaggenstrook Groesbeekseweg	verbeteren fietsveiligheid in de kern van Mook	€ 25.000,00	€ -	€ 15.500,00	€ 7.750,00	ja	1 maart 2015	1 april 2015	0	0	

INFRASTRUCTURELE PROJECTEN TER BEVORDERING VAN DE VERKEERSVEILIGHEID															
RMO	Gemeente	Projectlocatie	Soort maatregel(en)	Beoogd doel	Totale geraamde kosten	Evt bijdrage derden	Gemeentelijke bijdrage	Beoogde provinciale bijdrage	Project goedgekeurd door gemeenteraad	Geplande start uitvoering	Gepland ingebruikname	Totaal ernstige slachtoffers 2004-2013 (op gemeinde projectlocatie)	Waarvan ernstige slachtoffers fiets/voetganger zijn	Opmerkingen	
Noord Limburg	Mook en Middelaar	Groesbeekseweg, Mook	realisatie twee wegversmallingen	verlagen maximumsnelheid van 80 km/h naar 50 km/h om fietsverkeer op de aanliggende fietsstroken beter te beschermen tegen vrachtwagenverkeer. Er bevindt zich een hoog aandeel vrachtwagenverkeer op de Groesbeekseweg	€ 30.000,00	€ -	€ 30.000,00	€ 15.000,00	ja	1 maart 2015	1 april 2015	0	0		
Noord Limburg	Mook en Middelaar	Heumensebaan, Molenhoek en Groesbeekseweg, Mook	aanbrengen markering	In Molenhoek worden langspareervakken gemarkeerd om een rustig straatbeeld te creëren. In Mook wordt markering aangebracht om het wegbeeld in overeenstemming te brengen met de essentiële herkenbaarheidskenmerken.	€ 10.000,00	€ -	€ 10.000,00	€ 5.000,00	ja	1 maart 2015	1 april 2015	3	3	Let op, het aantal ernstige slachtoffers zijn op de Heumensebaan gevallen. Dus gelijk aan ingediend project Heumensebaan, Molenhoek.	
Noord Limburg	Gennep	Gennep	aanleg 80 meter trottoir Kleefseweg 83-85 te Ven-Zelderheide	bevorderen verkeersveiligheid voetgangers (o.a. schoolgaande kinderen)	€ 5.000,00	€ -	€ 3.000,00	€ 2.000,00	nee, toestemming van provincie nodig	begin januari, afhankelijk van weersomstandigheden	februari	0	0		
Noord Limburg	Bergen	Geen projecten ingediend													
Noord Limburg	Venray	Kempkensberg te Merselo	Wegverbreding	Verbetering fietsveiligheid	€ 413.278	€ -	€ 206.638	€ 206.638,00	25-11-2014	28-2-2015	29-5-2015	0	0		
Noord Limburg	Venray	Zellbergseweg te Ysselstein	Wegverbreding	Verbetering fietsveiligheid	€ 640.090	€ -	€ 320.045	€ 320.045,00	25-11-2014	28-2-2015	29-5-2015	0	0		
Noord Limburg	Venray	Beemsweg te Leunen	Wegverbreding	Verbetering fietsveiligheid	€ 687.920	€ -	€ 333.960	€ 333.960,00	25-11-2014	28-2-2015	29-5-2015	0	0		
Noord Limburg	Venray	Agrobaan te Ysselstein	Wegverbreding	Verbetering fietsveiligheid	€ 29.222	€ -	€ 14.611	€ 14.611,00	25-11-2014	28-2-2015	29-5-2015	0	0		
Noord Limburg	Venray	Leunseweg/Paterslaan te Venray	Aanleg rotonde	Verbetering verkeersveiligheid algemeen	€ 520.282	€ -	€ 260.141	€ 260.141,00	25-11-2014	28-2-2015	29-5-2015	0	0		
Noord Limburg	Venray	Timmermannsweg, Vaulenseweg, Overbroekseweg	Verbeteren wegkanten	Verbetering fietsveiligheid	€ 157.300	€ -	€ 78.650	€ 78.650,00	25-11-2014	28-2-2015	29-5-2015	8	3	Het aantal ernstige slachtoffers op de Timmermannsweg bestaan uit 1 fietser en 1 inzittende van een auto. Het aantal ernstige slachtoffers op de Vaulenseweg bestaan uit 4 inzittende van een auto en 2 fietsers	
Noord Limburg	Horst aan de Maas	Geen projecten ingediend													
Noord Limburg	Peel en Maas	Berlinge (buitengebied) de Kievit	Verbreiden weg Zuidelijke deel; dit gedeelte krijgt de volledige vervoersafwikkeling van het kassengebied te verwerken Dit betekent voor 2030 een totale intensiteit van 835 mv/etmaal met een vrachtwagenaandeel van rond 5% = 44-50 vrachtwagens per etmaal. Er wordt extra asfalt aangebracht waardoor verbreding ontstaat van 60 cm aan beide zijden en extra grasbetontegels aan beide zijden van 40 cm werkende breedte. Dit over een totale lengte van 740 m. → zie bijgevoegde projectschets	Veiligheid voor weggebruikers (mn fietsers) bevorderen t/m toename vrachtwagenverkeer: weg geschikt maken voor vrachtwagenverkeer waarbij de passeermonoeuvres op de weg zelf kunnen plaatsvinden. → zie bijgevoegde projectschets	€ 110.000,00	€ -	€ 65.000,00	€ 45.000,00	ja	voor 1 maart 2015	1e kwartaal 2015	0	0		
Noord Limburg	Peel en Maas	Berlinge (buitengebied) de Kievit	Verbreiden weg Noordelijke deel; op het noordelijke gedeelte is de vrachtwagenintensiteit iets lager en neemt deze in noordelijke richting ter hoogte van de bedrijven af. Ook is het fietsverkeer iets lager. Hier wordt voor een ander wegprofiel gekozen. Er worden aan beide zijden van de weg over 2070 m grasbetontegels gelegd → zie bijgevoegde projectschets	Veiligheid voor weggebruikers (mn fietsers) bevorderen t/m toename vrachtwagenverkeer: weg geschikt maken voor vrachtwagenverkeer waarbij de passeermonoeuvres op de weg zelf kunnen plaatsvinden. → zie bijgevoegde projectschets	€ 72.450,00	€ -		€ 36.225,00	ja	voor 1 maart 2015	1e kwartaal 2015	0	0		
Noord Limburg	Venlo	Rotonde "Roodhuis" op Roodhuislaan Tegelen	realiseren extra aansluiting naar aangelegde parkeerplaats inclusief separate langzaamverkeersdoornsteek	Verbeteren verkeersveiligheid en doorstroming van parkeerrotteringen Tegelen	€ 25.000,00	€ -	€ 12.500,00	€ 12.500,00	ja	1 maart 2015	1 mei 2015	1	1		
Noord Limburg	Venlo	Gasthuisstraat Tegelen	reconstructie profiel gasthuisstraat	Verbeteren verkeersveiligheid en doorstroming van parkeerrotteringen Tegelen	€ 25.000,00	€ -	€ 12.500,00	€ 12.500,00	ja	1 maart 2015	1 mei 2015	0	0		
Noord Limburg	Venlo	fietsoversteek koninginnesingel thv Roermondsepoort	aanpassen fiets en voetpad zodat meer ruimte ontstaat om op te stellen voor VRI	Verbeteren verkeersveiligheid en doorstroming voor langzaam verkeer thv dit drukke verkeersknooppunt	€ 60.000,00	€ -	€ 30.000,00	€ 30.000,00	ja	1 maart 2015	1 mei 2015	0	0		
Noord Limburg	Venlo	Viaduct Mulkenhofweg over de A73	diverse maatregelen op viaduct Mulkenhofweg	Verbeteren verkeersveiligheid op deze drukke fietsroute (school-thuis route en drukbezocht sportpark)	€ 25.000,00	€ -	€ 12.500,00	€ 12.500,00	ja	1 maart 2015	1 mei 2015	0	0		
Noord Limburg	Venlo	fietspad thv Henriëtte Roland Holstlaan	fietspad geschikt maken voor 2 richtingen fietsverkeer	Verbeteren verkeersveiligheid school-thuis route door het fietspad vanaf rotonde Klingerberg tot aan Boekenderstraat (scouting gebouw) geschikt te maken voor 2 richtingen fietsverkeer. De schoolgaande jeugd fietst hier nu tegen de richting in omdat ze anders moeten omfietsen of door een sociaal onveilige fietstunnel moeten.	€ 40.000,00	€ -	€ 20.000,00	€ 20.000,00	ja	1 maart 2015	1 mei 2015	0	0		
Noord Limburg	Venlo	N271 Venlo-Velden	aanbrengen openbare verlichting langs provinciale weg N271	verbeteren sociale veiligheid. Dit project maakt onderdeel uit van de "black-spot lijst" van de provincie Limburg op het gebied van openbare verlichting. Voorstel is om evt middelen uit deze inventarisatie in te zetten om hier openbare verlichting te realiseren.	€ 65.000,00	€ -	€ -	€ 32.500,00	nvt	afhankelijk van intern project Provincie	onbekend	1	1	Dit project hoort niet thuis in deze inventarisatie inzake bevordering van de verkeersveiligheid, maar in de lijst sociale veiligheid en zal daarin ook meegenomen worden.	
Noord Limburg	Venlo	spoorwegovergang Groot-Boiler (fietsoversteek)	geschikt maken van fietsoversteek spoorwegovergang Groot-Boiler voor 2 richtingen fietsverkeer	Verbeteren (spoor) verkeersveiligheid door inrichting overweg aan te laten sluiten bij gebruik (2 richtingen fietsverkeer).	€ 130.000,00	€ -	€ 65.000,00	€ 65.000,00	ja	1 maart 2015	1 mei 2015	1	0	Ernstig slachtoffer is een bromfietser	
Noord Limburg	Venlo	Venrayseweg - Parlevinkweg - Horsterweg	realisatie rotonde	Verbeteren verkeersveiligheid thv aansluiting railterminal op Horsterweg (in huidige situatie onveilig conflict zwaar vrachtwagenverkeer - fietsverkeer). Tevens wordt de huidige railterminal middels deze rotonde direct aangesloten op de hoofdwegenstructuur (minder conflicten langzaamverkeer). Door de rotonde aan de andere kant ook aan te sluiten op de Parlevinkweg ontstaat een robuuste ontlasting van de (verder te ontwikkelen) Industriehaven. Er zijn 2 varianten uitgewerkt: met gelijkvloerse fietsruiseling thv Horsterweg: 8 ton en een met fietstunnel: 1,5 mio. Dit project is in de onderzoeksfase, maar kan alleen in uitvoering worden gebracht als er middelen van de provincie beschikbaar worden gesteld. Bestemmingsplan en grondeigendommen vormen geen belemmering.	€ 800.000,00	€ -	€ 400.000,00	€ 400.000,00	nog niet, kan pas als provinciale middelen beschikbaar worden gesteld	voorjaar 2015	na de zomer 2015	0	0		
Totaal					€ 27.831.440,00	€ 1.642.665,00	€ 12.449.295,00	€ 11.438.887,50				84	20		

INFRASTRUCTURELE PROJECTEN TER BEVORDERING VAN DE VERKEERSVEILIGHEID

RMO	Gemeen te	Projectlocatie	Soort maatregel(en)	Beoogd doel	Totale geraamde kosten	Gemeentelijke bijdrage	Beoogde provinciale bijdrage	Project geaccordeerd door gemeenteraad	Geplande start uitvoering	Gepland ingebruikname	Totaal ernstige slachtoffers 2004- 2013 (op genoemde projectlocatie)	Waarvan ernstige slachtoffers fiets/voetgan ger zijn	Opmerkingen
Sittard - Geleen	Sittard- Geleen	Sittard-Kruispunt Rijksweg-Zuid, parallelweg - Freeride	Aansluiting fietspad aanpassen	Veiligere fietsoversteek	€ 27.500,00	€ -	€ 13.750,00	Ja	2015	2016-2017	2	2	
Noord Limburg	Venray	Timmermannsweg, Veulenseweg, Overbroekseweg	Verbeteren wegkanten	Verbetering fietsveiligheid	€ 157.300	€ 78.650	€ 78.650,00	25-11-2014	28-2-2015	29-5-2015	8	3	Het aantal ernstige slachtoffers op de Timmermannsweg bestaan uit 1 fietser en 1 inzittende van een auto Het aantal ernstige slachtoffers op de Veulenseweg bestaan uit 4 inzittende van een auto en 2 fietsers
Maastricht- Heuvelland	Eijsden- Margraten	Gronsveld-Hoogcruts	het aanbrengen van vrijliggende fietspaden langs de N593 (Mergellandroute) tussen Gronsveld en Hoogcruts, het aanpassen van het kruispunt Molenweg/Dorpstraat in Eckelrade	Het verlagen van de snelheid van het gemotoriseerd vaerkeer van 80 km per uur naar 60 km per uur, het afschieden van een fietsvoorziening voor het langzaamverkeer en het verkeersveilig maken van het kruispunt Molenweg-Dorpstraat in Eckelrade waardoor het aantal verkeersslachtoffers op dit trace wordt gereduceerd naar 0 slachtoffers	€ 3.925.000,00	€ 2.625.000,00	€ 1.300.000,00	in college op 25 maart 2014	1 maart 2015	5 augustus 2016	10	1	In de begeleidende brief van de gemeente is aangegeven dat dit project waarschijnlijk niet voor 1 maart kan starten met de uitvoering. Dit in verband met aanbestedingsregels. Dit project staat tevens reeds als reserveproject genoemd voor de bdu uitvoering 2015. Derhalve zal dit project, naar verwachting, in de BDU 2015 beschikt gaan worden uitgaande van een totale projectkosten van € 610.500 en een cofinanciering van € 305.250. De ernstige slachtoffers bestaan uit 6. inzittende van een auto, 3 motorslchtoffers en 1 fietser.
Noord Limburg	Bergen	N271, Well Ph. 94,0	plaatsing tijdelijke VRI.		€ 150.000,00	€ -	€ 150.000,00						
Noord Limburg	Mook en Middelaar	Heumensebaan, Molenhoek en Groesbeekseweg, Mook	versmallen wegprofiel Heumensebaan en aanbrengen markering Heumensebaan en Groesbeekseweg	Versmallen wegprofiel: terugdringen snelheid omdat max. snelheid nu veelvuldig wordt overschreden. Aanbrengen markering: In Molenhoek worden langspaarkeervakken gemarkeerd om een rustig straatbeeld te creëren. In Mook wordt markering aangebracht om het wegbeeld in overeenstemming te brengen met de essentiele herkenbaarheidskenmerken.	€ 60.000,00	€ 55.000,00	€ 27.500,00	ja	1 maart 2015	1 april 2015	3	3	Het aantal ernstige slachtoffers zijn op de Heumensebaan gevallen.
Totaal			4		€ 4.319.800,00	€ 2.758.650,00	€ 1.569.900,00				23	9	



2014/73163

18-12-2014

GRIF

6-3-2015

Statencommissie Ruimte,
Infrastructuur en Financiën

Provincie Limburg	PS
DOCnr.	
Ingek.	18 DEC. 2014
CASnr.	
ID.	

Cluster MOB
Faxnummer +31 (0)43 389 76 84
Ons kenmerk 2014/71250
Bijlage(n) 3

Behandeld R.H.P. Roukens
Doorkiesnummer +31 43 389 78 37
Uw kenmerk
Maastricht 16 december 2014

Onderwerp
Motie 619, knelpunten landbouwverkeer

VERZONDEN 18 DEC. 2014

Geachte commissie,

Bijgaand doen wij u het informerend stuk inzake Motie 619 toekomen.

Gedeputeerde Staten van Limburg

voorzitter

secretaris

2014/71245

Bezoekadres:
Limburglaan 10
NL-6229 GA Maastricht

Postbus 5700
NL-6202 MA Maastricht
postbus@prvlimburg.nl

Tel + 31 (0)43 389 99 99
Fax + 31 (0)43 361 80 99
www.limburg.nl

IBAN -nummer:
NL08RABO0132575728
BIC-code: RABONL2U

Bereikbaar via:
Lijn 1 (richting De Heeg)



Informerend stuk

1. Onderwerp

Motie 619, knelpunten landbouwverkeer.

2. Inleiding/aanleiding incl. beoogd resultaat

Inleiding

In de vergaderingen van Provinciale Staten alsmede in de vergaderingen van de Statencommissie Ruimte, Infrastructuur en Financiën is meermaals uitgebreid gesproken over het landbouwverkeer op provinciale wegen.

Aanleiding

In de PS-vergadering van 7 november 2014 is de Motie 619 met algemene stemmen aangenomen. In deze motie wordt het college opgeroepen om;

"Om met het overzicht (dat reeds bekend is) van knelpunten landbouwverkeer in Limburg in ogenschouw nemend, nog voor het einde van kalenderjaar 2014 te komen met een oplossingsvoorstel voor alle knelpunten."

Resultaat

Samengevat kan gesteld worden;

- De bekend zijnde knelpuntenlijst is opgebouwd uit een selectie van extern aangedragen knelpunten en omvatte 18 knelpunten
- De knelpuntenlijst is 'dynamisch' en omvat inmiddels 23 (deel)knelpunten
- Van de 23 knelpunten;
 - o Zijn 2 knelpunten opgelost
 - o Zijn voor 8 knelpunten principeoplossingen bereikt
 - o Geldt voor 6 knelpunten dat deze meer onderzoek vergen. De studie die ingaat op het routenetwerk landbouwverkeer kan hierin uitsluitsel geven.
 - o Vallen 3 knelpunten buiten het bereik van provinciale bevoegdheden. Hierin anticipeert de provincie om samen met de bevoegde gezagen tot een oplossing te kunnen komen.
 - o Kunnen 4 knelpunten niet, naar tevredenheid van de aandragers, opgelost worden omdat deze onderdeel uitmaken van projectafspraken, dan wel onderdeel uitmaken van stringent beleid (bovenregionaal verbindende wegen), of omdat er geen bestuurlijk commitment voor is.

In de geactualiseerde knelpuntenlijst is op hoofdpunten terug te zien over welke knelpunten het gaat en welke resultaten bereikt zijn. Aandachtspunten hierbij zijn de doorlooptijd en financiële middelen. Een deel van de knelpunten maken onderdeel uit van majeure projecten of gebiedsontwikkelingen (bijv. N280-west, N266/N275 randweg Nederweert, Ooijen-Wanssum, Via Venray en regiovisie Bergen-Gennep-Mook&Middelaar). Dit vergt meer tijd waardoor de uitvoering/realisatie van landbouwverkeer gerelateerde oplossingen soms op zich laat wachten.

Aanvullende toelichting,

Procesverloop van de knelpuntenlijst:

De 'bekend' zijnde knelpuntenlijst is van oorsprong een ingedikte verzameling van extern, door de sector aangedragen knelpunten voor het landbouwverkeer op/langs/via provinciale wegen. De eerste 'knelpuntenlijst' dateert van augustus 2007 en omvatte 5 knelpunten. Vervolgens is deze lijst aangevuld vanuit Cumela en LLTB, burgers en agrariërs, en samengevat door het CDA (knelpuntenlijst Peter van Horen, 2009). Alle knelpunten zijn vervolgens opgewerkt tot de knelpuntenlijst van 2010.

Januari 2011 is de lijst 'afgetikt' in de Staten Commissie voor het Sociale Domein. Tegelijkertijd zijn de kaders voor het landbouwverkeer vastgesteld en is een opmaat gegeven voor de verdere uitrol van landbouwverkeer-gerelateerde aspecten. Als surplus op de knelpuntenlijst is een gevisualiseerde versie samengesteld onder de noemer "Boer zoekt Weg". Na de Statenverkiezingen maart 2011 heeft de nieuwe coalitie dit onderwerp 1op1 overgenomen.

In 2012 heeft zich een wijziging in de coalitie voorgedaan en is het dossier landbouwverkeer prominent op de agenda gekomen. In de Staten Commissie Ruimte & Infrastructuur (portefeuillehouder Mobiliteit) is op 27-04-2012 ingesproken door Cumela en de LLTB. Dit heeft ertoe geleid dat de in 2011 vastgestelde kaders grotendeels losgelaten werden, waarna vervolgens de 'knelpuntenlijst' leading is geworden in de aanpak van landbouwverkeer op provinciale wegen. Sindsdien komt het dossier landbouwverkeer met regelmaat terug op de bestuurlijke agenda's.

In de Staten Commissie Ruimte, Infrastructuur en Financiën is het dossier landbouwverkeer (of onderdelen daarvan, waaronder de knelpuntenlijst) sinds 2013 'wisselend' toebedeeld aan de portefeuillehouders 'Mobiliteitsbeleid' en 'Verkeersveiligheid/Wegen'. In april 2013 is, ede naar aanleiding van de sonderende notitie landbouwverkeer, het knelpuntenoverzicht geactualiseerd. Dit heeft geresulteerd in een opgewerkte versie van "Boer zoekt Weg".

Inmiddels is het landbouwverkeer ingebed in provinciaal beleid (POL/PVVp & RVWN) en wordt momenteel, in samenspraak met regio en belanghebbenden, gewerkt aan de totstandkoming van een provincie dekkend 'landbouwroute-netwerk' (product voorzien medio 2015). Het Plan van Aanpak om te komen tot dit dekkend netwerk is inmiddels afgestemd met de regio's (RMO's) en met de sector (Cumela en LLTB). In het vervolgtraject zullen ook de overige maatschappelijke actoren betrokken worden, denk daarbij aan TLN, EVO, KvK, LWV, Fietzersbond, Openbaar Vervoer, Verkeershandhavingsteam, dorpsraden/bewoners, ANWB, Natuur & milieu organisaties, grondeigenaren & rentmeesters en mogelijkwerijs nationale kennisinstituten (CROW/SWOV).

De nu gekozen insteek kan rekenen op draagvlak van de agrarische sector en de gemeentelijke wegbeheerders.

3. Bevoegdheid

De provinciale bevoegdheden met betrekking tot landbouwverkeer zijn meerledig. Zo wordt beleidsmatig het onderwerp kaderstellend behartigd in het Mobiliteitsbeleid (POL/PVVp & nota RVWN). In dit kader zijn belanghebbenden (regio en gemeenten) en de maatschappelijke organisaties nauw betrokken bij de totstandkoming van het beleid.

Vanuit wegbeheer is er een relatie met de onderhoudsplicht van provinciale wegen (MIP) als ook met de juridische grondslag voor verkeersmaatregelen (Wet- en Regelgeving zoals het Reglement Verkeersregels en Verkeerstekens en het Besluit Administratieve Bepalingen inzake het Wegverkeer).

Tot slot heeft de provincie een bredere maatschappelijke rol met betrekking tot verkeersveiligheid (Regionaal Orgaan Verkeersveiligheid Limburg, #mvd01.) en de bereikbaarheidsopgave (economie, LLL en vestigingsbeleid/vinger aan de pols).

4. Risico's

Het is niet mogelijk om voor alle 'knelpunten' een voor alle partijen (politiek/bestuurlijk & maatschappelijk) gedragen oplossingsvoorstel te genereren. Economische (bijv. bedrijfsvoering & vlotte verkeersafwikkeling) en verkeersveiligheidsbelangen (bijv. scheiding van massa en snelheid) gaan niet altijd hand-in-hand met elkaar. Samenwerking en maatwerk is de sleutel tot succes.

Voor de aanpak van de oplossingen zijn doorgaans verkeersbesluiten vereist. Hierbij is er een reëel risico op bezwaar en beroep. De uitkomsten hiervan kunnen aanleiding zijn voor 'maatschappelijke en/of politieke' discussies.

5. Periodieke informatie/sturingsinformatie

☐ Via Jaarstukken en Begroting

- ☐ Paragraaf Projecten
- ☐ Paragraaf Financieringen
- ☐ Paragraaf Verbonden Partijen
- ☐ Paragraaf Bedrijfsvoering
- ☐ Programmaverantwoording

☐ Voortgangsrapportages Regeling Grote Projecten

6. Relatie met Programmabegroting – financiële aspecten

Er zijn vooralsnog geen additionele financiële middelen nodig voor de aanpak van de knelpunten zoals benoemd in de geactualiseerde knelpuntenlijst. Het nemen van verkeersbesluiten (intrekken of instellen van verkeersmaatregelen) brengt in eerste aanleg geen grote financiële inspanningen met zich mee. Het plaatsen of verwijderen van verkeersborden past binnen het regulier budget van wegbeheer.

Het overgrote deel van de knelpunten waarbij aanvullende infrastructurele maatregelen nodig zijn (zoals passeerhavens of parallelvoorzieningen) wordt aangepakt binnen de kaders van projecten zoals de N280-west, de Via Venray (o.a. N270 en rondweg Wanssum), randweg Nederweert (N266/N275) en reconstructieve MIP-projecten (zoals de N271 en de N276).

Een klein deel van knelpuntenaanpak, vaak 'deelknelpunten', zal in het vervolgtraject verder uitgewerkt worden. Eventueel hiermee samenhangende financiële dekking dient gevonden te worden in de reguliere middelen voor wegbeheer en verkeersveiligheid. Deze zullen volgens de gangbare systematiek separaat aan Gedeputeerde Staten voorgelegd worden.

7. Meegezonden bijlagen

- Geactualiseerde knelpuntenlijst december 2014
- Situatieoverzicht knelpunten

LANDBOUWVERKEER, GEACTUALISEERDE KNELPUNTENLIJST DECEMBER 2014

Opgelost	Oplossing in beeld!	Oplossing vergt aanvullend onderzoek	Oplossing ligt buiten bereik van provinciale bevoegdheid	Oplossing niet naar algemene tevredenheid
----------	---------------------	--------------------------------------	--	---

#	Weg no.	Locatie	Knelpunt volgens sector	Oplossingsvoorstel volgens sector	Oplossing	Opm.
01	N270	Kern Wanssum	Inritconstructie oncomfortabel	'Drempels' opheffen of verlagen	Inritconstructies zijn aangepast	
01 a	N270	Rondweg Wanssum	Hoofdrijbaan gesloten voor langzaam verkeer	Intrekken geslotenverklaring	Binnen de kaders van gebiedsontwikkeling Ooijen-Wanssum blijft de rondweg gesloten verklaard voor landbouwverkeer. Voor het landbouwverkeer zijn parallelwegen voorzien én het onderliggend wegennet (oude N270 door Wanssum) is toereikend.	Projectbureau levert onderbouwing aan. Actiehouder = ONT.
02	N270	Deurnseweg Venray	Hoofdrijbaan gesloten voor langzaam verkeer	Intrekken geslotenverklaring of goed alternatief	De Stuurgroep Via Venray heeft het derde kwartaal 2014 ingestemd met het afwegingsdocument en de oplossingsrichtingen. Landbouwverkeer gerelateerde aspecten zijn hierin verdisconteerd en worden breed gedragen (klankbordgroepen).	MIP-project N270 wegvak Leunseweg-A73-de Blackt en flankerende maatregelen op het onderliggend wegennet.
03	N270	kruising kiekweg / Lemmenweg	Hoofdrijbaan gesloten voor langzaam verkeer	Intrekken geslotenverklaring	Kruispunt wordt aangepast en de geslotenverklaring wordt deels ingetrokken (van Kiekweg tot rotonde Langstraat/Heidseweg). Uitvoering is voorzien op 'korte termijn', vooruitlopend op totaaloplossingen vanuit de Via Venray. Het uitvoeringsproces is eind 2014 opgestart.	Realisatie afhankelijk van procedures.

04	N271	Gennep, Lomm - Arcen, en Venlo	Hoofdrijbaan gesloten voor langzaam verkeer	Intrekken geslotenverklaring	Knelpunten en oplossingsvoorstel worden meegenomen in de studie 'kwaliteitsnetwerk landbouwverkeer'. Eindresultaten v/d studie zijn voorzien voor medio 2015. De studie wordt uitgevoerd in nauwe samenwerking met RMO en sector.	Oplossingen worden gezien in breder perspectief; regiovisie BGMM (bedelarmband Riek Bakker)
04 a	N271	Gennep	Hoofdrijbaan gesloten voor langzaam verkeer	Intrekken geslotenverklaring	Bestuurlijk akkoord bereikt over oplossingsrichting N271 Gennep; hoofdrijbanen blijven gesloten voor langzaam verkeer. Langzaam verkeer wordt afgewikkeld via te reconstrueren N271 met parallelvoorzieningen. Vooruitlopend op het MIP-project zal worden gezien of de geslotenverklaring voor de tussenliggende periode ingetrokken kan worden.	MIP-project 301; Reconstructief Beheer N271 Gennep.
04 b	N271	Venlo (Nijmeegse-weg)	Hoofdrijbaan gesloten voor langzaam verkeer	Intrekken geslotenverklaring	Wegvak (2x2, 70 km/h) is gesitueerd buiten de bebouwde kom. Bestuurlijk is medio 2014 overeengekomen om 'als uitzondering op de regel' de geslotenverklaring in te trekken. Het uitvoeringsproces is opgestart.	Realisatie afhankelijk van procedures. Actie Weg-B.
05	N273	omleiding Haalen	Hoofdrijbaan gesloten voor langzaam verkeer	Intrekken geslotenverklaring	Vanuit eerdere project- en bestuurlijke afspraken is het uitgangspunt 'handhaven geslotenverklaring'. De Knelpunten en oplossingsvoorstellen worden meegenomen in de studie 'kwaliteitsnetwerk landbouwverkeer'. Eindresultaten v/d studie zijn voorzien voor medio 2015. De studie wordt uitgevoerd in nauwe samenwerking met RMO en sector.	Oplossingen dienen te worden gezien in bredere belangenafweging; openbaar vervoer, goederenvervoer, fiets, verkeersveiligheid, e.d.

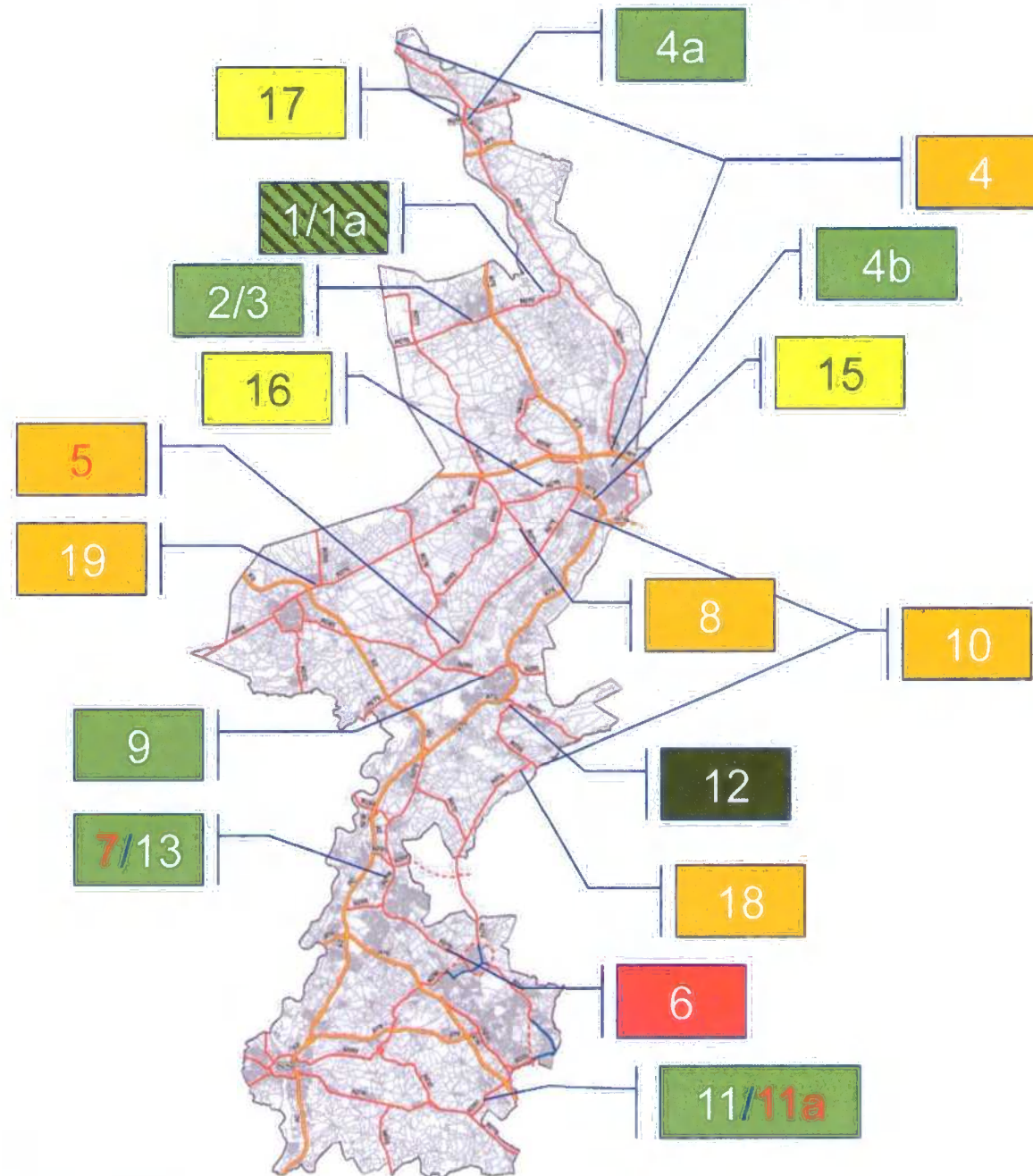
05 a	N273	Wegvakken Belgische grens - A2 en A2 Grathem - A73 Venlo	Verdere uitrol passeer- havens	Passeerhavens	De knelpunten en oplossingsvoorstellen worden meegenomen in de studie 'kwaliteitsnetwerk landbouwverkeer'. Eindresultaten v/d studie zijn voorzien voor medio 2015. De studie wordt uitgevoerd in nauwe samenwerking met RMO en sector.	Effectuering van maatregelen is mede afhankelijk van prioritering en budgettering.
06	N276	Oirsbeek - Sittard bij Doenrade	Hoofdrijbaan gesloten voor langzaam verkeer	Intrekken geslotenverklaring	Handhaven geslotenverklaring. N276 is een "bovenregionaal verbindende weg" en er zijn geen erfaansluitingen. Het onderliggend wegennet voorziet in afdoende mate in alternatieve routes. Binnen de studie 'kwaliteitsnetwerk landbouwverkeer' dienen de knelpunten op het OWN inzichtelijk gemaakt te worden, alsmede op welke wijze de knelpunten aangepakt kunnen worden.	
07	N276	Sittard richting Limbricht	Hoofdrijbaan gesloten voor langzaam verkeer	Intrekken geslotenverklaring	Idem als 06.	Raakvlak met knelpunt 13 en de 'spitspakket' maatregelen
08	N277	Midden Peelweg Kessel- Maasbree	Hoofdrijbaan gesloten voor langzaam verkeer	Intrekken geslotenverklaring	De knelpunten en oplossingsvoorstellen worden meegenomen in de studie 'kwaliteitsnetwerk landbouwverkeer'. Eindresultaten v/d studie zijn voorzien voor medio 2015. De studie wordt uitgevoerd in nauwe samenwerking met RMO en sector. Eerste inschatting is dat passeerhavens tot de mogelijkheid behoren. Intrekking geslotenverklaring en aanleg passeerhavens kunnen mogelijk(er) gefaseerd opgepakt worden.	Vanuit eerdere intrekkingsprocedure heeft de geslotenverklaring 'rechtskracht'.

09	N280	Maasbrug Roermond Baexem vv	Hoofddrijbaan gesloten voor langzaam verkeer	Intrekken geslotenverklaring	De geslotenverklaring op de N280 Maasbrug is ingetrokken. De definitieve oplossingen worden bezien binnen de scope van de majeure projecten; N280-west (Weert – Lateraalkanaal inclusief omleiding Baexem) en N280 wegvak Roermond (Lateraalkanaal-A73).	Tijdelijk besluit N280 Maasbrug. Definitieve oplossingen vanaf 2016. Risico's in 'tijd' (later) en 'geld' (projectbudgetten)
10	N280	route Kessel - Roermond richting Melick	Hoofddrijbaan gesloten voor langzaam verkeer	Intrekken geslotenverklaring	De knelpunten en oplossingsvoorstellen worden meegenomen in de studie 'kwaliteitsnetwerk landbouwverkeer'. Eindresultaten v/d studie zijn voorzien voor medio 2015. De studie wordt uitgevoerd in nauwe samenwerking met RMO en sector.	
11	N281	Baneheide	Hoofddrijbaan gesloten voor langzaam verkeer	Intrekken geslotenverklaring	Eind 2014 is bestuurlijk principeakkoord bereikt over optimalisatie v/d parallelweg (verbreding en verbetering fietsveiligheid). De geslotenverklaring op de hoofddrijbaan wordt gehandhaafd. Het uitvoeringsproces voor de parallelweg is opgestart.	Opvoeren MIP-project.
11 a	N281	Nijswillerberg	Hoofddrijbaan open voor langzaam verkeer	Geslotenverklaring instellen en adequate parallelvoorziening realiseren	De knelpunten en oplossingsvoorstellen worden meegenomen in de studie 'kwaliteitsnetwerk landbouwverkeer'. Eindresultaten v/d studie zijn voorzien voor medio 2015. De studie wordt uitgevoerd in nauwe samenwerking met RMO en sector.	Geen akkoord met Gulpen-Wittem mbt oplossingsvoorstel.
12	N570 N293	Melick - Roermond	Hoofddrijbaan gesloten voor langzaam verkeer	Intrekken geslotenverklaring	N570 (voormalige N293 Oosttangent noord) is opengesteld, N293 (voormalige Oosttangent zuid) blijft gesloten.	Belanghebbenden (vrachtsector) wijzen op afspraken mbt 'flankerende maatregelen' op OWN.

13	N297	Born - Duitsland	Hoofdrijbaan gesloten voor langzaam verkeer	Intrekken geslotenverklaring	Handhaven geslotenverklaring: N297 is een "bovenregionaal verbindende weg" en er zijn geen erfaansluitingen. Het onderliggend wegennet voorziet in afdoende mate in parallelle voorzieningen én alternatieve routes. Vanuit het rapport 'spitspakket' staan nog diverse flankerende maatregelen open, deze dienen alsnog opgepakt en uitgevoerd te worden. Binnen de studie 'kwaliteitsnetwerk landbouwverkeer' dienen de knelpunten op het OWN inzichtelijk gemaakt te worden, alsmede op welke wijze de knelpunten aangepakt kunnen worden.	Bestuurlijke en project-afspraken 'Bottleneck Infra'.
15	A73	Zuiderbrug	Hoofdrijbaan gesloten voor langzaam verkeer		Eigendom & beheer bij RWS, 'knelpunt' is met RWS gecommuniceerd.	
16		Tongbroek en Vlasrooth te Maasbree	Infrastructuur ontoereikend voor afwikkeling landbouwverkeer		Eigendom & beheer bij gemeente, knelpunt zal worden meegenomen in studie 'kwaliteitsnetwerk landbouwverkeer'	
17	N264 N271	Maasbrug Gennep	Smalle brug, infrastructuur ontoereikend voor afwikkeling landbouwverkeer		Brug eigendom & beheer RWS, wegbeheer Noord-Brabant en Limburg	

18	N274	Posterholt, Brunsummer weg – Echterbos- baan	Hoofdrijbaan gesloten voor langzaam verkeer	Intrekken geslotenverklaring	De knelpunten en oplossingsvoorstellen worden meegenomen in de studie 'kwaliteitsnetwerk landbouwverkeer'. Eindresultaten v/d studie zijn voorzien voor medio 2015. De studie wordt uitgevoerd in nauwe samenwerking met RMO en sector. Eerste inschatting is dat passeerhavens tot de mogelijkheid behoren. Intrekking geslotenverklaring en aanleg passeerhavens kunnen mogelijkserwijs gefaseerd opgepakt worden.	Oplossingen dienen te worden gezien in bredere belangenafweging; openbaar vervoer, goederenvervoer, fiets, verkeersveiligheid, e.d.
19	N275	Nederweert	Hoofdrijbaan gesloten voor langzaam verkeer	Intrekken geslotenverklaring	Landbouwverkeer gerelateerde maatregelen vallen binnen de projectscope van randweg Nederweert N266-N275.	

Overzicht 'knelpuntenlijst'





2015/777

7-1-2015

GRIF

26-3-2015

Provinciale Staten
van Limburg

Provincie Limburg PS

DOCnr.

Ingek. - 7 JAN. 2015

CASnr.

ID.

Cluster WEGB
Faxnummer +31 43 389 96 63
Ons kenmerk 2015/287
Bijlage(n) 1

Behandeld J.P.B. Brune
Doorkiesnummer +31 43 389 77 34
Uw kenmerk
Maastricht 6 januari 2015

VERZONDEN - 7 JAN. 2015

Onderwerp

Versnellingsscenario's verduurzaming openbare verlichting

Geachte Staten,

Hierbij doen wij u een informierend stuk toekomen betreffende drie mogelijke versnellingsscenario's met betrekking tot verduurzaming openbare verlichting langs provinciale wegen.

Wij berichten u dat wij vast houden aan het huidige vervangingsscenario, zijnde scenario 1.

Gedeputeerde Staten van Limburg

voorzitter

secretaris



Informerend stuk in besluitvormingstraject – 1 minuut versie

1. Onderwerp

Versnelde verduurzaming van het provinciale verlichtingsareaal bestaande uit openbare verlichting en verlichte wegwijzers.

2. Inleiding/aanleiding incl. beoogd resultaat

In de Statencommissie RIF heeft gedeputeerde Koppe namens uw College toegezegd financieel inzichtelijk te maken wat de mogelijkheden zijn om bestaande armaturen vroegtijdig te vervangen in het kader van duurzaamheid (toezegging: 1745, RIF 23/05/2014-6).

Ten behoeve van het inzichtelijk maken van de mogelijkheden om bestaande armaturen vroegtijdig te vervangen in het kader van duurzaamheid, zijn in samenwerking met de assetbeheerder (Ziut) van het verlichtingsnetwerk indicatief een drietal scenario's uitgewerkt en de kosten daarvan doorgerekend.

Het eerste scenario betreft de vervanging van de lichtmasten, armaturen en lampen conform het huidige vervangingspatroon met een doorlooptijd van ca. 10-12 jaar.

In het tweede scenario worden in een versnelde vervangingsronde alle armaturen van de grootste energieverbruikers vervangen met een verwachte implementatieperiode van ca. 2 jaar.

Het derde scenario betreft een vervangingsronde waarbij alle armaturen niet zijnde LED-armaturen vervangen worden met een verwachte implementatieperiode ca. 3 jaar.

Uit de doorrekening van de bijbehorende kosten (uitgaven en besparingen) komt naar voren dat binnen de huidige budgetten van de clusters Wegaanleg/Wegbeheer, scenario 1. (het huidige vervangingspatroon) wel past maar voor de beide andere scenario's extra investeringsmiddelen noodzakelijk zijn die op dit moment niet voorhanden zijn.

Vermeldenswaardig is wel dat in scenario 2 uiteindelijk de baten hoger zijn dan de kosten.

College van GS heeft op 6 januari 2015 besloten dat het huidige vervangingsscenario (scenario 1) wordt gecontinueerd.

3. Bevoegdheid

De provincie Limburg heeft als wettelijke taak de instandhouding van het provinciale wegennet met alle hierbij behorende assets. Derhalve behoort ook het provinciale verlichtingsareaal tot de bevoegdheid van de provincie Limburg.

In het project is versnelling verduurzaming openbare verlichting is de provincie Limburg financier en uitvoerder.

4. Risico's

Als risico wordt benoemd het afbreukrisico indien de provincie Limburg de versnelde verduurzaming van de openbare verlichting niet binnen de door haarzelf gestelde termijnen verwezenlijkt.



Informerend stuk in besluitvormingstraject

1. Onderwerp

Versnelde verduurzaming van het provinciale verlichtingsareaal bestaande uit openbare verlichting en verlichte wegwijzers.

2. Inleiding/aanleiding incl. beoogd resultaat

In de Statencommissie RIF heeft gedeputeerde Koppe namens uw College toegezegd financieel inzichtelijk te maken wat de mogelijkheden zijn om bestaande armaturen vroegtijdig te vervangen in het kader van duurzaamheid (toezegging: 1745, RIF 23/05/2014-6).

Ten behoeve van het inzichtelijk maken van de mogelijkheden om bestaande armaturen vroegtijdig te vervangen in het kader van duurzaamheid, zijn in samenwerking met de assetbeheerder (Ziut) van het verlichtingsnetwerk indicatief een drietal scenario's uitgewerkt en de kosten daarvan doorgerekend.

Het eerste scenario betreft de vervanging van de lichtmasten, armaturen en lampen conform het huidige vervangingspatroon met een doorlooptijd van ca. 10-12 jaar.

In het tweede scenario worden in een versnelde vervangingsronde alle armaturen van de grootste energieverlinders, de SOX-66 en SOX-90-armaturen (samen ca. 2900 stuks) vervangen door LED-armaturen en gelijktijdig ook de dragers (= lichtmasten, maar alleen de exemplaren ouder dan 40 jaar, in dit geval ca. 330 lichtmasten) vervangen met een verwachte implementatieperiode van ca. 2 jaar.

Het derde scenario betreft een vervangingsronde waarbij alle armaturen niet zijnde LED-armaturen vervangen worden (ca 7200 stuks) en gelijktijdig de dragers (=lichtmasten, maar alleen de exemplaren ouder dan 40 jaar, in dit geval ca. 660 lichtmasten) vervangen met een verwachte implementatieperiode ca. 3 jaar.

Uit de doorrekening van de bijbehorende kosten (uitgaven en besparingen) komt naar voren dat binnen de huidige budgetten van de clusters Wegaanleg/Wegbeheer, scenario 1. (het huidige vervangingspatroon) wel past maar voor de beide andere scenario's extra investeringsmiddelen noodzakelijk zijn die op dit moment niet voorhanden zijn.

Vermeldenswaardig is wel dat in scenario 2 uiteindelijk de baten hoger zijn dan de kosten.

College van GS heeft op 6 januari 2015 besloten dat het huidige vervangingsscenario (scenario 1) wordt gecontinueerd

3. Bevoegdheid

De provincie Limburg heeft als wettelijke taak de instandhouding van het provinciale wegennet met alle hierbij behorende assets. Derhalve behoort ook het provinciale verlichtingsareaal tot de bevoegdheid van de provincie Limburg.

In een eventueel project ter versnelling van verduurzaming openbare verlichting is de provincie Limburg financier en uitvoerder.

4. Risico's

Niet van toepassing.

5. Toelichting / onderbouwing

Verduurzaming van de openbare verlichting kan worden bewerkstelligd door armaturen (en dus lampen) met een hoog energieverbruik te vervangen door lampen met een lager energieverbruik (zgn. LED's). Daarnaast speelt het een grote rol dat de nieuwe lampen dimbaar zijn dat wil zeggen dat men lichtsterktes afhankelijk van tijdsintervallen kan reguleren (van 22.00 uur tot 6.00 uur lagere lichtsterkte), hetgeen ook een aanzienlijke energiebesparing oplevert. Andere duurzame factoren bij het gebruik van LED's zijn het lagere uitvalpercentage, de langere economische levensduur van de armaturen en de langere servicelevensduur van de lampen.

- Aantallen

Het verlichtingsareaal van de provincie Limburg bestaat uit lichtmasten ten behoeve van de verkeersveiligheid op provinciale wegen én verlichtingsarmaturen in verlichte wegwijzers. In aantallen heeft de provincie Limburg in totaal ca. 9300 armaturen (geplaatst op lichtmasten of in combinatie geplaatst op bewegwijzeringsmasten of verkeersregelininstallaties). Van deze ca. 9300 armaturen zijn reeds ca. 2100 armaturen uitgevoerd in LED, resteren dus ca. 7200 nog te verduurzamen armaturen. Daarnaast zijn er bij de bewegwijzeringsobjecten nog ca. 800 lichtwegwijzers, van een totaalbestand van ca. 1600 lichtwegwijzers, die met TL-verlichting worden verlicht en die verduurzaamd moeten worden.

Op dit moment heeft de provincie Limburg ca. 7100 stuks lantaarnpalen (/masten). Dit getal correspondeert niet met de aantallen armaturen vanwege plaatsing in combinatie, plaatsing op lichtmasten maar ook op verkeersregelininstallatie-palen én bewegwijzeringspalen.

Opgemerkt moet worden dat genoemde getallen een indicatie zijn die tijdsafhankelijk zijn (aantallen zijn onderhevig aan het uitvoeren van civieltechnische projecten waarbij lichtmasten worden verwijderd, vervangen of bijgeplaatst, schadegevallen waarbij nieuwe armaturen worden geplaatst e.d.).

De Provincie Limburg heeft als beleid alle nieuw te plaatsen armaturen danwel armaturen die aan vervanging toe zijn uit te voeren als LED-armaturen. Deze armaturen kenmerken zich t.o.v. de traditionele armaturen dat zij energiezuiniger zijn, de armaturen een langere levensduur kennen, de lampen een langere servicelevensduur hebben en het uitvalpercentage lager ligt dan de traditionele armaturen/lampen.

De Provincie Limburg beschikt over de volgende budgetten ten behoeve van haar verlichtingsareaal:
Openbare verlichting 2015 (lichtmasten ten behoeve van verkeersveiligheid):

1.	Vervangingsinvesteringen:	€ 225.000,--
2.	Exploitatiebudgetten:	
-	Stroomkosten	€ 300.000,--
-	Incidentele vervangingen	€ 10.000,--
-	Onderhoudscontract	€ 460.000,--

Bewegwijzering 2015:

1.	Vervangingsinvesteringen bewegwijzering	€ 175.000,--
2.	Exploitatiebudgetten:	
-	Stroomkosten/onderhoud	€ 45.000,--
-	Vervanging LED-verlichting	€ 10.000,--

De besparing ten opzichte van energieverbruik, en dus terugdringing van CO₂-uitstoot en NO_x/SO₂-uitstoot is het grootste bij de vervanging van zogenaamde SOX-66- en SOX-90-armaturen omdat deze armaturen het hoogste energieverbruik hebben en omdat deze armaturen niet dimbaar zijn.

Het verlichtingsareaal van de provincie Limburg ten aanzien van deze grootste "energieverslinders" bestaat uit:

- 1100 stuks uitgevoerd met SOX-66 armaturen
- 1800 stuks uitgevoerd met SOX-90 armaturen

- Scenario's verduurzaming Openbare verlichting

Door de assetbeheerder (Ziut) van het verlichtingsnetwerk zijn een drietal scenario's bekeken:

Scenario 1. Vervanging van de lichtmasten, armaturen en lampen conform het huidige vervangingspatroon;

Doorlooptijd 10-12 jaar.

Scenario 2. In een vervangingsronde worden alle armaturen van de grootste energieverlinders, de SOX-66 en SOX-90-armaturen (samen ca. 2900 stuks) vervangen door LED-armaturen en gelijktijdig ook de dragers (= lichtmasten, maar alleen de exemplaren ouder dan 40 jaar, in dit geval ca. 330 lichtmasten) vervangen.

Verwachte implementatieperiode ca. 2 jaar.

Scenario 3. In een vervangingsronde worden ALLE armaturen niet zijnde LED-armaturen vervangen (ca 7200 stuks) en gelijktijdig de dragers (=lichtmasten, maar alleen de exemplaren ouder dan 40 jaar, in dit geval ca. 660 lichtmasten) vervangen.

Verwachte implementatieperiode ca. 3 jaar.

Per scenario is de geschatte (versnelde) investering berekend met daarnaast de besparing op energie en onderhoudskosten per jaar.

Voor de kosten die gepaard gaan met het vervangen van een armatuur door LED-armatuur en het vervangen lichtmast door nieuwe lichtmast is gerekend met € 750,-- (all-inclusive), respectievelijk € 1100,-- (all-inclusive).

Resultaten berekeningen:

Ad 1. Continuering van het huidige beleid wil zeggen dat binnen de huidige budgetten de verlichtingsopgave kan worden uitgevoerd binnen ca. 10-12 jaar. Bij het huidige beleid is binnen ca. 10-12 jaar het gehele areaal in LED-armaturen uitgevoerd met de huidige middelen.

Concluderend kan gesteld worden dat scenario 1. de reguliere vervanging betreft, met een looptijd van ca. 10-12 jaar, waarvoor geen versnelde investeringen nodig zijn en welk binnen de huidige budgetten van de clusters Wegbeheer/Wegaanleg kan worden uitgevoerd.

Ad 2. In een versnelde vervangingsronde vervangen van alle SOX-66- en SOX90-armaturen (tezamen op dit moment ca. 2900 stuks) door LED-armaturen.

Bij het vervangen van alle 2900 armaturen levert dit een besparing op energiekosten op van € 43.000,- (besparing van 22%) en een besparing op onderhoudskosten op van € 75.000,-. De besparing op CO₂-uitstoot bedraagt 340 ton/jaar.

Dit behelst een besparing op energiekosten van € 14,83 per vervangen armatuur.
De behelst een besparing op onderhoudskosten van € 25,86 per vervangen armatuur.
Dit behelst een besparing op CO₂-uitstoot van 117 kg CO₂/jaar/armatuur.

Om deze versnelde saneringslag te kunnen realiseren is een investering nodig van ca. € 1,4 mln. voor de komende ca. 2 jaar:

Vervangen armaturen	€ 1.200.000,- (1600 arm. * € 750,-)
Vervangen verouderde lichtmasten	€ 242.000,- (220 lm. * € 1100,-)
Totale versnelde investering komende 2 jaar:	€ 1.442.000,-

De resterende vervanging zal vervolgens regulier plaatsvinden met de huidige middelen binnen het vigerende beleid en zal in 2022 gerealiseerd zijn

Concluderend kan gesteld worden dat dit scenario een deels (versnelde) vervanging betreft, binnen ca. 2 jaar en de rest met een looptijd van ca. 5 jaar, waarvoor een versnelde (totale) investering nodig is van ca. € 1.400.000,- en welk niet binnen de huidige budgetten van de clusters Wegbeheer/Wegaanleg kan worden uitgevoerd.

Indien (op termijn) gekozen zou worden voor dit scenario dan dient de vraag te worden beantwoord hoe dit zou kunnen worden gefinancierd.

Ad 3. In één vervangingsronde vervangen van ALLE niet-LED-armaturen (scenario 2. aangevuld met ca. 4300 stuks overige armaturen, in totaal ca. 7200 stuks) door LED-armaturen.

Dit levert een besparing op energiekosten op van € 75.000,- (38%) en een besparing van onderhoudskosten op van € 220.000,-.
De totale besparing op CO₂-uitstoot bedraagt 650 ton/jaar.

Dit behelst een besparing op energiekosten van € 10,42 per vervangen armatuur.
 De behelst een besparing op onderhoudskosten van € 30,56 per vervangen armatuur.
 Dit behelst een besparing op CO₂-uitstoot van 90 kg CO₂/jaar/armatuur.

Om deze versnelde saneringslag te kunnen realiseren, dus binnen ca. 3 jaar in plaats van binnen de reguliere ca. 10 tot 12 jaar, is een investering nodig van ca. € 4,5 mln. voor de komende ca. 3 jaar:

Vervangen armaturen	€ 3.937.500,- (5250 arm. * € 750,-)
Vervangen verouderde lichtmasten	€ 544.500,- (495 lm. * € 1100,-)
Totale investering	€ 4.482.000,-

Concluderend kan gesteld worden dat dit scenario een versnelde vervanging betreft, binnen ca. 3 jaar waarvoor een versnelde investering nodig is van ca. € 4.500.000,- en welk niet binnen de huidige budgetten van de clusters Wegbeheer/Wegaanleg kan worden uitgevoerd.
 Indien (op termijn) gekozen zou worden voor dit scenario dan dient de vraag te worden beantwoord hoe dit zou kunnen worden gefinancierd.

Samenvattend.

Indien de verschillende scenario's voor extra kosten, opbrengsten alsook de CO₂-reductie worden doorgerekend over de periode 2015-2032 levert dit het volgende overzicht:

	SCENARIO 1	SCENARIO 2	SCENARIO 3
cumulatieve opbrengsten tov ijkjaar 2014	€ 3.817.629,00	€ 4.358.177,00	€ 4.582.881,00
cumulatieve kosten tov ijkjaar 2014	-	€ 1.623.960,00	€ 5.220.000,00
netto-opbrengst tov ijkjaar 2014	€ 3.817.629,00	€ 2.734.217,00	€ -637.119,00
besparing CO ₂ -opbrengst (ton)	8842	9846	10196
afname opbrengst tov SCENARIO 1		€ -1.083.412,00	€ -4.454.748,00
toename % CO ₂ -reductie tov SCENARIO 1		11,4%	15,3%
KOSTEN per ton EXTRA CO ₂ tov SCENARIO1		€ 1.079,10	€ 3.290,06

SER Energieakkoord

Het afgesloten SER Energieakkoord, waaraan ook de provincie Limburg gecommitteerd is, beoogt voor overheden in 2020 een reductie van 20% op energie openbare verlichting en in 2030 een energiebesparing openbare verlichting van 50%.

Alle scenario's voldoen aan de voorwaarden voor het SER Energieakkoord.

Bewegwijzering

Door het cluster Wegbeheer is reeds een programma opgestart om alle TL-armaturen in de lichtwegwijzers te vervangen door LED-armaturen. Dit levert meteen een besparing op stroom- en onderhoudskosten. De financiering vindt binnen de huidige middelen plaats. Het investeringsbudget bewegwijzering biedt hiertoe voldoende ruimte.

Besluit College van GS

College van GS heeft op 6 januari 2015 besloten dat het huidige vervangingsscenario (scenario 1) wordt gecontinueerd.

6. Relatie met Programmabegroting – financiële aspecten

Niet van toepassing.

7. Juridische aspecten – deregulering

Niet van toepassing

8. Verbindingslijnen en andere visies

Niet van toepassing

9. Verdere planning en procedure

Deze informatie is ter kennisname.

10. Periodieke informatie/sturingsinformatie

☐ **Via Jaarstukken en Begroting**

- ☐ Paragraaf Projecten
- ☐ Paragraaf Financieringen
- ☐ Paragraaf Verbonden Partijen
- ☐ Paragraaf Bedrijfsvoering
- ☐ Programmaverantwoording

☐ **Voortgangsrapportages Regeling Grote Projecten**

11. Communicatie

Niet van toepassing.

12. Meegezonden bijlage

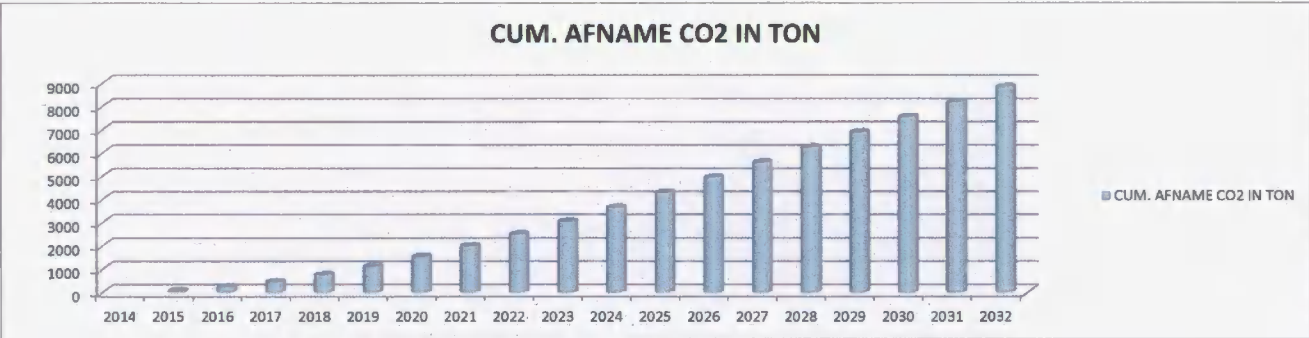
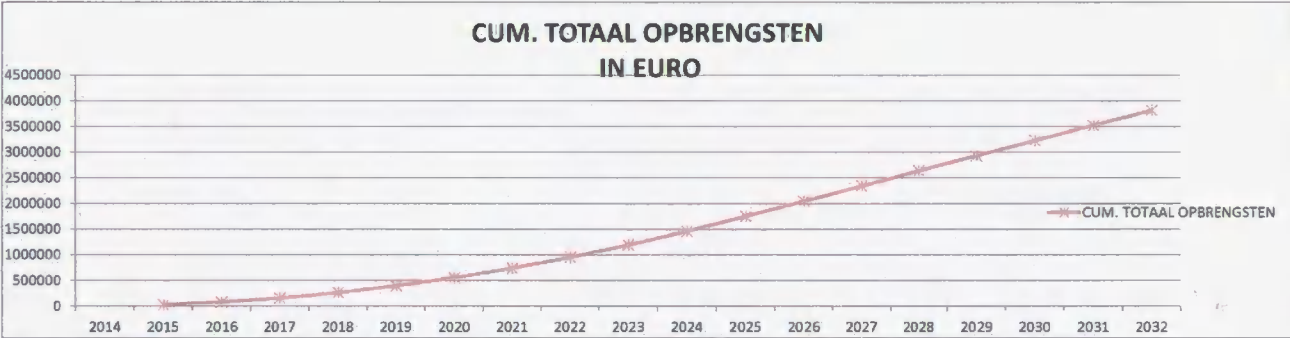
Detailuitwerking versnellingsscenario's.

SCENARIO 1

	ijkjaar	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032
ALLE armaturen		7200	6550	5900	5250	4600	3950	3300	2650	2000	1350	700	50	0	0	0	0	0	0	0
NIET-SOX armaturen		4300	4300	4300	4300	4300	3950	3300	2650	2000	1350	700	50	0	0	0	0	0	0	0
SOX armaturen		2900	2250	1600	950	300	0	0	0											
OPBRENGSTEN																				
BESPARINGEN TOV IJKJAAR																				
afname armaturen NIET-SOX			0	0	0	0	350	1000	1650	2300	2950	3600	4250	4300	4300	4300	4300	4300	4300	4300
afname armaturen SOX			650	1300	1950	2600	2900	2900	2900	2900	2900	2900	2900	2900	2900	2900	2900	2900	2900	2900
afname energiekosten	€		9.640	€	19.279	€	28.919	€	38.558	€	45.611	€	50.447	€	55.283	€	60.119	€	64.955	€
afname onderhoudskosten	€		16.809	€	33.618	€	50.427	€	67.236	€	86.793	€	108.704	€	130.616	€	152.527	€	174.439	€
TOTALE OPBRENGSTEN	€		26.449	€	52.897	€	79.346	€	105.794	€	132.404	€	159.151	€	185.899	€	212.646	€	239.394	€
CUM. TOTAAL OPBRENGSTEN	€		26.449	€	79.346	€	158.691	€	264.485	€	396.889	€	556.040	€	741.938	€	954.584	€	1.193.978	€
AFNAME CO2 IN TON			76		152		228		304		365		411		458		505		552	
CUM. AFNAME CO2 IN TON			76		228		456		761		1125		1536		1995		2500		3052	

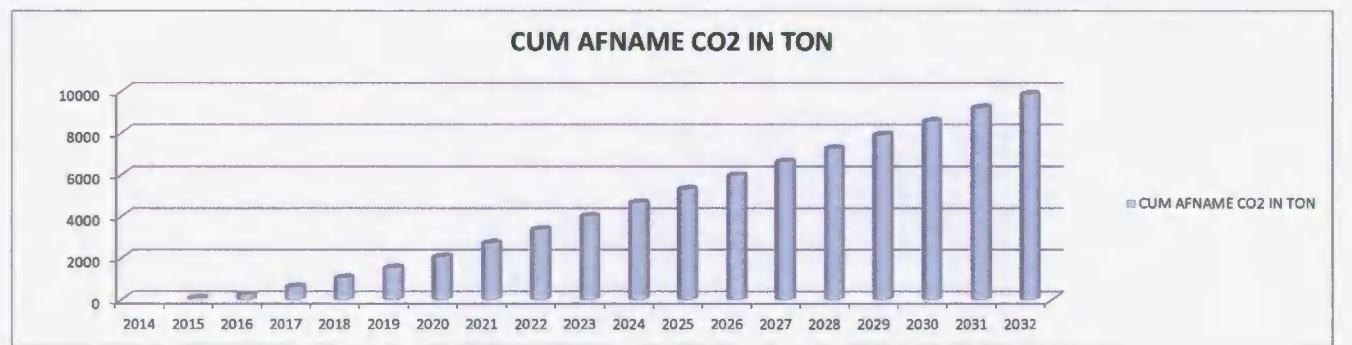
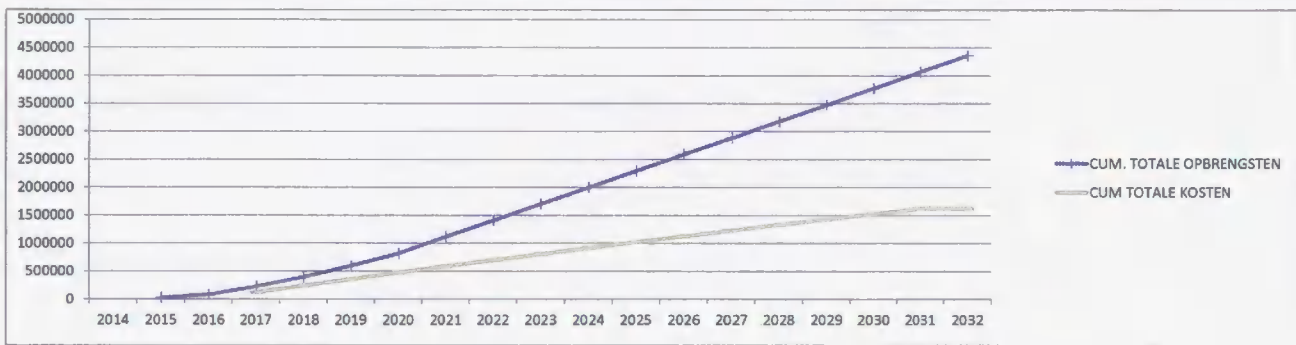
A Ieder jaar worden 400 armaturen op masten vervangen in civieltechnische wegconstructies
A Hiervan zijn slechts een klein percentage lichtmasten ouder dan 40 jaar die gelijktijdig worden vervangen; aanname 25 lichtmasten
Daarnaast worden jaarlijks voor € 225.000,- bestaande armaturen en lichtmasten uit de bestaande vervangingsinvesteringen vervangen;
A bestaande uit 250 armaturen (€ 187.500,-) en 30 lichtmasten (=ouder dan 40 jaar, € 33.000,-) en onvoorzien ca. € 4500,-

A = Aanname gebaseerd op historie



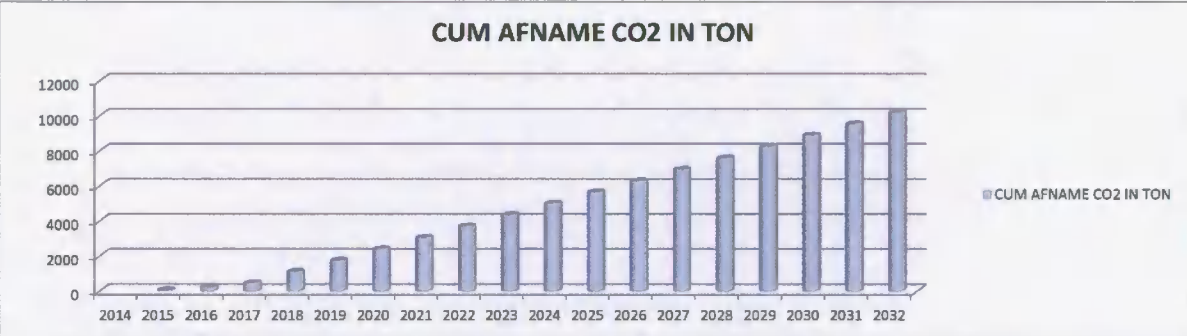
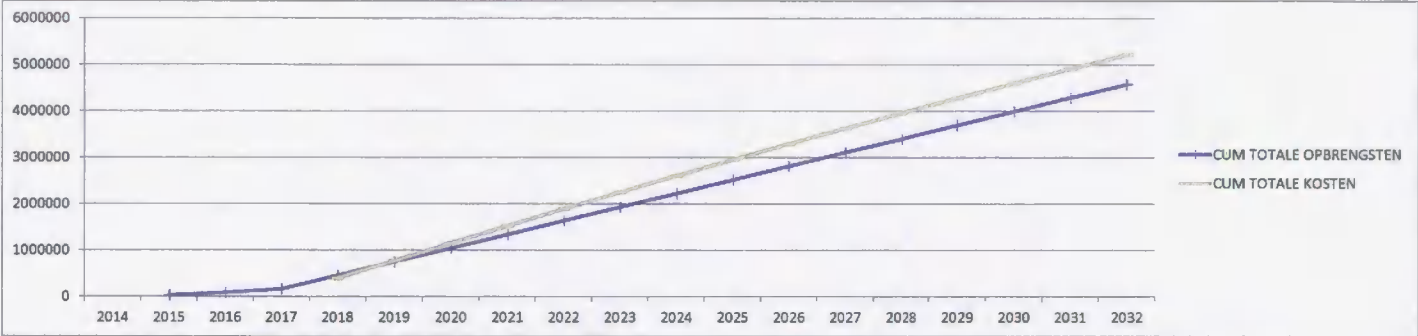
SCENARIO 2

investeringsimpuls																			
ijkjaar																			
2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	
ALLE armaturen	7200	6550	5900	3650	3000	2350	1700	0											
NIET-SOX armaturen	4300	4300	4300	3650	3000	2350	1700	0											
SOX armaturen	2900	2250	1600	0															
=gelijk aan SCENARIO 1																			
OPBRENGSTEN																			
BESPARINGEN TOV IJKJAAR																			
afname armaturen NIET-SOX	0	0	650	1300	1950	2600	4300	4300	4300	4300	4300	4300	4300	4300	4300	4300	4300	4300	
afname armaturen SOX	650	1300	2900	2900	2900	2900	2900	2900	2900	2900	2900	2900	2900	2900	2900	2900	2900	2900	
afname energiekosten	€ 9.640	€ 19.279	€ 47.843	€ 52.679	€ 57.515	€ 62.351	€ 74.999	€ 74.999	€ 74.999	€ 74.999	€ 74.999	€ 74.999	€ 74.999	€ 74.999	€ 74.999	€ 74.999	€ 74.999	€ 74.999	
afname onderhoudskosten	€ 16.809	€ 33.618	€ 96.906	€ 118.817	€ 140.729	€ 162.640	€ 219.947	€ 219.947	€ 219.947	€ 219.947	€ 219.947	€ 219.947	€ 219.947	€ 219.947	€ 219.947	€ 219.947	€ 219.947	€ 219.947	
TOTALE OPBRENGSTEN	€ 26.449	€ 52.897	€ 144.749	€ 171.496	€ 198.244	€ 224.991	€ 294.946	€ 294.946	€ 294.946	€ 294.946	€ 294.946	€ 294.946	€ 294.946	€ 294.946	€ 294.946	€ 294.946	€ 294.946	€ 294.946	
CUM. TOTALE OPBRENGSTEN	€ 26.449	€ 79.346	€ 224.094	€ 395.590	€ 593.834	€ 818.825	€ 1.113.771	€ 1.408.717	€ 1.703.663	€ 1.998.609	€ 2.293.555	€ 2.588.501	€ 2.883.447	€ 3.178.393	€ 3.473.339	€ 3.768.285	€ 4.063.231	€ 4.358.177	
AFNAME CO2 IN TON	76	152	386	433	480	527	649	649	649	649	649	649	649	649	649	649	649	649	
CUM AFNAME CO2 IN TON	76	228	614	1047	1527	2054	2703	3353	4002	4651	5301	5950	6599	7249	7898	8547	9197	9846	
KOSTEN																			
INVESTERINGSSHEMA																			
Investering	€ 1.400.000																		
Kapitaalslasten			€ 93.333	€ 93.333	€ 93.333	€ 93.333	€ 93.333	€ 93.333	€ 93.333	€ 93.333	€ 93.333	€ 93.333	€ 93.333	€ 93.333	€ 93.333	€ 93.333	€ 93.333	€ 93.333	
Rentelasten			€ 28.000	€ 26.133	€ 24.267	€ 22.400	€ 20.533	€ 18.667	€ 16.700	€ 14.993	€ 13.067	€ 11.200	€ 9.333	€ 7.467	€ 5.600	€ 3.733	€ 1.867		
TOTALE KOSTEN			€ 121.333	€ 119.466	€ 117.600	€ 115.733	€ 113.866	€ 112.000	€ 110.033	€ 108.326	€ 106.400	€ 104.533	€ 102.666	€ 100.800	€ 98.933	€ 97.066	€ 95.200		
CUM TOTALE KOSTEN			€ 121.333	€ 240.800	€ 358.400	€ 474.133	€ 588.000	€ 700.000	€ 810.033	€ 918.360	€ 1.024.760	€ 1.129.293	€ 1.231.960	€ 1.332.760	€ 1.431.693	€ 1.528.760	€ 1.623.960	€ 1.623.960	



SCENARIO 3

	investeringsimpuls																		
	ijkjaar																		
	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032
ALLE armaturen	7200	6550	5900	5250	0	0													
NIET-SOX armaturen	4300	4300	4300	4300	0	0													
SOX armaturen	2900	2250	1600	950	0	0													
	=gelijk aan SCENARIO 1																		
OPBRENGSTEN																			
BESPARINGEN TOV IJKJAAR																			
afname armaturen NIET-SOX	0	0	0		4300	4300	4300	4300	4300	4300	4300	4300	4300	4300	4300	4300	4300	4300	4300
afname armaturen SOX	650	1300	1950		2900	2900	2900	2900	2900	2900	2900	2900	2900	2900	2900	2900	2900	2900	2900
afname energiekosten	€ 9.640	€ 19.279	€ 28.919	€ 74.999	€ 74.999	€ 74.999	€ 74.999	€ 74.999	€ 74.999	€ 74.999	€ 74.999	€ 74.999	€ 74.999	€ 74.999	€ 74.999	€ 74.999	€ 74.999	€ 74.999	€ 74.999
afname onderhoudskosten	€ 16.809	€ 33.618	€ 50.427	€ 219.947	€ 219.947	€ 219.947	€ 219.947	€ 219.947	€ 219.947	€ 219.947	€ 219.947	€ 219.947	€ 219.947	€ 219.947	€ 219.947	€ 219.947	€ 219.947	€ 219.947	€ 219.947
TOTALE OPBRENGSTEN	€ 26.449	€ 52.897	€ 79.346	€ 294.946	€ 294.946	€ 294.946	€ 294.946	€ 294.946	€ 294.946	€ 294.946	€ 294.946	€ 294.946	€ 294.946	€ 294.946	€ 294.946	€ 294.946	€ 294.946	€ 294.946	€ 294.946
CUM TOTALE OPBRENGSTEN	€ 26.449	€ 79.346	€ 158.691	€ 453.637	€ 748.583	€ 1.043.529	€ 1.338.475	€ 1.633.421	€ 1.928.367	€ 2.223.313	€ 2.518.259	€ 2.813.205	€ 3.108.151	€ 3.403.097	€ 3.698.043	€ 3.992.989	€ 4.287.935	€ 4.582.881	€ 4.877.827
AFNAME CO2 IN TON	76	152	228	649	649	649	649	649	649	649	649	649	649	649	649	649	649	649	649
CUM AFNAME CO2 IN TON	76	228	456	1106	1755	2404	3054	3703	4352	5002	5651	6300	6950	7599	8248	8898	9547	10196	10845
KOSTEN																			
INVESTERINGSSHEMA																			
Investering			€ 4.500.000																
Kapitaalslasten				€ 300.000	€ 300.000	€ 300.000	€ 300.000	€ 300.000	€ 300.000	€ 300.000	€ 300.000	€ 300.000	€ 300.000	€ 300.000	€ 300.000	€ 300.000	€ 300.000	€ 300.000	€ 300.000
Rentelasten				€ 90.000	€ 84.000	€ 78.000	€ 72.000	€ 66.000	€ 60.000	€ 54.000	€ 48.000	€ 42.000	€ 36.000	€ 30.000	€ 24.000	€ 18.000	€ 12.000	€ 6.000	€ 0.000
TOTALE KOSTEN				€ 390.000	€ 384.000	€ 378.000	€ 372.000	€ 366.000	€ 360.000	€ 354.000	€ 348.000	€ 342.000	€ 336.000	€ 330.000	€ 324.000	€ 318.000	€ 312.000	€ 306.000	€ 300.000
CUM TOTALE KOSTEN				€ 390.000	€ 774.000	€ 1.152.000	€ 1.524.000	€ 1.890.000	€ 2.250.000	€ 2.604.000	€ 2.952.000	€ 3.294.000	€ 3.630.000	€ 3.960.000	€ 4.284.000	€ 4.602.000	€ 4.914.000	€ 5.220.000	€ 5.520.000



	SCENARIO 1	SCENARIO 2	SCENARIO 3
cumulatieve opbrengsten tov ijkjaar 2014	€ 3.817.629,00	€ 4.358.177,00	€ 4.582.881,00
cumulatieve kosten tov ijkjaar 2014	-	€ 1.623.960,00	€ 5.220.000,00
netto-opbrengst tov ijkjaar 2014	€ 3.817.629,00	€ 2.734.217,00	€ -637.119,00
besparing CO2-opbrengst (ton)	8842	9846	10196
afname opbrengst tov SCENARIO 1		€ -1.083.412,00	€ -4.454.748,00
toename % CO2-reductie tov SCENARIO 1		11,4%	15,3%
KOSTEN per ton EXTRA CO2 tov SCENARIO1		€ 1.079,10	€ 3.290,06



2014/64207

14-11-2014

GRIF

30-1-2015



gemeente Roermond



Aan Provinciale Staten van Limburg
Postbus 5700
6202 MA MAASTRICHT

Onderwerp: POL2014

Datum: 13 november 2014

Provincie Limburg PS

DOCnr.

Ingek. 14 NOV. 2014

CASnr.

ID.

Geachte statenleden,

Middels deze brief reageren wij op het POL2014, dat ter vaststelling voorligt. Het betreft twee specifieke onderdelen die op Wonen betrekking hebben, en waarop wij (de gemeenten in Midden-Limburg) afzonderlijk zienswijzen hebben ingediend.

Zonering bestaand bebouwd gebied

Dit houdt verband met het vervallen van de grens stedelijke dynamiek uit POL2006, de zogenaamde paarse contour rond de stedelijke gebieden die globaal de ontwikkelingsruimte voor stedelijke uitbreidingen omgrensde. In hoofdstuk 1 van het ontwerp POL wordt uitgelegd waarom deze paarse contour vervalt: het afbakenen van een ruimer gebied voor stedelijke dynamiek past niet meer bij de nieuwe werkelijkheid, die vraagt om een dynamisch voorraadbeheer. Van een echte beleidswijziging is hierbij evenwel geen sprake: zowel in het vigerende POL als in het nieuwe POL staat voorop dat nieuwe stedelijke ontwikkelingen in principe thuis horen in het bestaand bebouwd gebied. In POL2006 was dat het principe van de SER-ladder, nu de ladder voor duurzame verstedelijking. Van aantasting van de rechtszekerheid is geen sprake. Als bestemmingsplannen op grond van het oude POL-beleid zijn aangepast en ruimte bieden voor de bedoelde ontwikkelingen, kunnen deze plaatsvinden. Maar ook het nieuwe POL biedt ruimte voor ontwikkelingen die passen binnen de regionale afspraken over woningbouw. We gaan er wel van uit dat dit slechts incidenteel zal voorkomen. De gebieden die voorheen binnen de paarse contour vielen maar nog geen bestaand bebouwd gebied waren (het voormalige perspectief P8) worden in de nieuwe situatie in principe 'buitengebied'.

In het voorstel van Gedeputeerde Staten m.b.t. de wijze waarop wordt omgegaan met de gebieden die binnen de grens stedelijke dynamiek vallen in het POL 2006 wordt niet expliciet aangegeven dat -zoals in de gemeentelijke zienswijze werd gevraagd- reeds in gang gezette ontwikkelingen binnen de stedelijke contour uit het POL 2006 door kunnen gaan of een overgangsregeling krijgen. In het standpunt van Gedeputeerde Staten is wel vermeld dat bestemmingsplannen die op grond van het POL 2006 zijn aangepast en ruimte bieden aan

ontwikkelingen door kunnen gaan. Ook stellen Gedeputeerde Staten dat ontwikkelingen die in gang zijn gezet onder voorwaarden (regionale woningbouwafspraken, ladder voor duurzame verstedelijking) doorgang kunnen vinden.

Reactie

Wij zijn van mening dat er sprake is van inconsistent beleid, nu onbebouwde bedrijventerreinen in het ontwerp POL2014 in de zonering 'Bedrijventerrein' zijn geprojecteerd. Wij verzoeken u het voorstel te amenderen zodat de woonlocaties waarvoor reeds bestemmingsplannen zijn vastgesteld (directe bouwtitels, uitwerkingsplicht, wijzigingsbevoegdheden) binnen de zonering 'Overig bebouwd gebied' worden geprojecteerd.

Wij interpreteren het standpunt van Gedeputeerde Staten ten aanzien van plannen binnen de grens stedelijk gebied van het POL 2006 zodanig dat reeds in gang gezette ontwikkelingen in deze gebieden onder voorwaarden (zoals bij woningbouwlocaties de vereiste dat deze passen in de regionale afspraken) doorgang kunnen vinden. Wij verzoeken u dit bij de vaststelling van het POL 2014 te (laten) bevestigen.

Vijfjaars termijn

Naar aanleiding van de ingediende zienswijzen en op basis van enkele andere signalen hebben GS hun benadering opnieuw overwogen en beschreven, waarbij meer ruimte is geboden voor de uitvoering en rekening is gehouden met de maatschappelijke implicaties van dit beleidsdoel.

Het doel is: een gezonde woningmarkt met een bijbehorende realistische programmering (kwalitatief en kwantitatief). De formulering in het ontwerp-POL aan het begin van de betreffende alinea (pag. 120) geeft dit aan. GS beschouwen de richting als onontkoombaar. De wijze van uitvoering kan ook anders. Het is niet de intentie om voor alle plannen een termijn van vijf jaar rigide te hanteren. Evenmin wordt aan gemeenten c.q. regio's gevraagd dit doen. GS roepen wel uitdrukkelijk op om nu een beweging in te zetten.

De formulering bij het laatste gedachtestreepje van deze alinea heeft tot misinterpretaties geleid; die kan dus worden verbeterd. De formulering is aangepast. GS roepen de regio's op om in de regionale visie op de gewenste ontwikkeling van de woningvoorraad (kwalitatief en kwantitatief) een actualisatie van de programmering en plancapaciteit op te nemen. Tot de randvoorwaarden daarvoor behoren in elk geval:

1. het bepalen welke woningbouwplannen naar verwachting binnen vijf jaar na vaststelling van POL2014 gerealiseerd zullen zijn en deel uitmaken van de regionale programmering; deze plannen staan daarmee niet ter discussie;
2. het bepalen welke woningbouwplannen gewenst blijven in het licht van deze visie maar een uitvoeringstermijn c.q. fasering kennen die langer is dan vijf jaar na vaststelling van POL 2014; die uitvoeringstermijn moet o.i. gelimiteerd en redelijk zijn, afgestemd op het betreffende plan (en daarmee dus niet noodzakelijk vijf jaar);
3. het bepalen, welke plannen *niet* meer passen in de visie en daarom in aanmerking komen voor heroverweging. Deze heroverweging moet duidelijk maken of een planaanpassing leidt tot uitvoerbaarheid (met de bijbehorende termijn c.q. fasering) of dat het plan in aanmerking komt voor intrekking door de gemeenteraad, inclusief de aankondiging dat gemeenten na de wettelijk noodzakelijke overgangsperiode zullen overgaan tot het schrappen van ongebruikte plannen die niet langer passen in de regionale visie. Waar van toepassing leidt deze keuze tot het wijzigen van bestemmingen met als gevolg het intrekken van de mogelijkheid om nog bouw- en omgevingsvergunningen aan te vragen voor de betreffende plannen.

Indien de regio de heroverweging nog niet kan maken, stelt zij wel de criteria op en de bijbehorende overlegroute voor de toetsing van plannen.

GS hechten er waarde aan, dat dit proces zorgvuldig plaatsvindt, regionaal afgestemd en op een afzienbare termijn. De woningmarkt vraagt om urgente actie. Daarom roepen GS de huidige gemeenteraden op om deze taak uit te voeren en niet door te schuiven naar een volgende raadsperiode.

De regiogemeenten kunnen dit proces in samenspraak met de betreffende uitvoeringspartners (bouwers, corporaties en ontwikkelaars) zodanig afronden, dat de zittende gemeenteraden uiterlijk begin 2018 de herziene programmering kunnen vaststellen. Eventueel benodigde intrekkingen van bestemmingsplannen kunnen na aankondiging juridisch binnen anderhalf jaar nadien geëffectueerd zijn. Dat is vijf jaar na vaststelling van POL 2014.

Daarom kan naar onze mening een termijn van vijf jaar hiervoor ruim genoeg zijn, zeker als de regio daar beargumenteerd van kan afwijken.

Reactie

In de Structuurvisie Wonen, Zorg en Woonomgeving Midden-Limburg zijn afspraken gemaakt over het terugdringen van de planvoorraad in Midden-Limburg (40% in de periode 2014 tm 2017). In 2018 vindt integrale herijking plaats, mede op basis van de dan geldende inzichten. Alhoewel de Structuurvisie zelf geen individuele plannen aanwijst, zal in de uitwerking per gemeente over individuele plannen bepaald moeten worden of en in welke mate aanpassing en capaciteitsverkleining aan de orde is. In de Structuurvisie is niet bepaald dat in de overwegingen van de individuele gemeenten de door GS genoemde vijfjaartermijn een rol dient te spelen. Een individuele gemeente kan uiteraard zelf wel een dergelijke termijn gebruiken. Wij achten het echter niet noodzakelijk de door u genoemde termijn te hanteren. Uiteraard speelt bij de in de Structuurvisie vastgelegde werkwijze de realiteitswaarde van plannen een rol, maar het daarbij hanteren van een termijn van vijf jaar is in onze ogen vrij willekeurig en juridisch niet afdwingbaar. Een bestemmingsplan heeft immers een geldigheidsduur van 10 jaar. De Structuurvisie beantwoordt in de huidige vorm naar onze mening aan het doel van het in het ontwerp POL2014 omschreven dynamisch voorraad beheer en de in het ontwerp POL2014 omschreven doelstelling de planvoorraad te verkleinen. Wij beschouwen uw oproep daarom als een aanmoediging de in de Structuurvisie gemaakte afspraken ter hand te nemen en roepen u aan gemeenten over te laten wanneer, waar en in welke mate aanpassing en capaciteitsverkleining nodig is.

Wij hebben aldus in de Structuurvisie Wonen, Zorg en Woonomgeving een 'tweetrapsraket' ingebouwd. Dit is verder nodig omdat we niet nu al willen en kunnen beslissen over plannen die over 5 jaar of later zijn beslag krijgen. De vergrijzing en ontgroening van de samenleving kan grote consequenties hebben voor de regio. De regio voorziet in een groot aantal arbeidsplaatsen, waar de inwoners uit de regio hun werk vinden. Het aantrekken van nieuwe inwoners is nodig om het werk te kunnen doen van mensen, die uitstromen. Dit geeft vervolgens weer een impuls aan de woningmarkt.

We dienen tot slot te anticiperen op snel wijzigende omstandigheden. Niet alleen een aantrekkende economie maar ook andere ontwikkelingen, zoals de plotseling opkomende enorme taakstelling voor de huisvesting van vergunninghouders, de extramuralisering van het begeleid wonen, de huisvesting van arbeidsmigranten en de blijvende druk op de (huur)woningvoorraad vanuit de eigen bevolking, zijn van invloed op de woningbehoefte. Hiermee is in de prognoses geen rekening gehouden.

Gelet op bovenstaande verzoeken wij u het voorstel te amenderen, zodat het onder 3. genoemde wordt geschrapt.

Met vriendelijke groeten,

Namens de portefeuillehouders Wonen van de 7 gemeenten in Midden-Limburg.

Frans van Eersel
Wethouder Wonen gemeente Weert



postbus

2014/64250

14-11-2014

Van: S.van Mensvoort <S.van.Mensvoort@weert.nl>

GRIF

30-1-2015

Verzonden: donderdag 13 november 2014 16:46

Aan: _staten; _postbus

CC: Braam, Janneke; R Bladder; F.van Eersel; L Koopmans; R Blondel; W Mentens; M Arts

Onderwerp: reactie gemeente Weert op POL 2014

Bijlagen: Brief aan Prov.Staten POL2014 Weert incl bijlage.pdf

L.S.

Bijgevoegd treft u een brief aan van de **gemeente Weert**. De brief gaat over het POL2014, onderdeel Wonen, **Kantoren en omgeving Centrale Zandwinning Weert (CZW)**, zoals dat ter vaststelling aan Provinciale Staten wordt aangeboden. Ik verzoek u de brief per omgaande door te geleiden naar de statenleden. De brief is vandaag tevens per post verzonden.

Met vriendelijke groeten,

Selma van Mensvoort

planoloog en stedenbouwkundige

(werkzaam op ma t/m do)

Gemeente Weert
Sector Ruimte
Afdeling ruimtelijk beleid
Wilhelminasingel 101
Postbus 950
6000 AZ Weert
T: 0495 - 575216
M: 06 - 11388694

Provincie Limburg	PS
DOCnr.	
Ingek.	13 NOV. 2014
CASnr.	
ID.	



Disclaimer

De informatie in dit e-mailbericht is alleen bestemd voor de geadresseerde. Gebruik door anderen is verboden. Als dit bericht niet voor u bestemd is, wordt u verzocht dit aan de afzender te melden. De gemeente Weert kan niet garanderen dat dit bericht juist, tijdig, volledig en virusvrij wordt overgebracht en kan hiervoor niet aansprakelijk worden gesteld. Externe e-mail wordt door de gemeente Weert niet gebruikt voor het aangaan van verplichtingen.

Provinciale Staten van Limburg
Postbus 5700
6202 MA MAASTRICHT

Weert, 13 november 2014

Onderwerp : POL2014

Geachte statenleden,

Door middel van deze brief reageren wij op het POL2014, dat ter vaststelling voorligt. Het betreft drie specifieke onderdelen die op het thema Centrale Zandwinning Weert (CZW), het thema wonen en het thema kantoren betrekking hebben, en waarop wij een zienswijze hebben ingediend. Ingegeven door de voor Limburg unieke positie van Weert ten opzichte van de groeiregio Eindhoven en de zichtbare urbanisatietrend naar de steden.

Centrale Zandwinning Weert

In het ontwerp POL2014, zoals dat ter inzage heeft gelegen, is het gebied van en rond de Centrale Zandwinning Weert (CZW) grotendeels opgenomen in de zonering zilver, deels in goud en brons. Zilver wordt in het ontwerp POL2014 geduid als landbouwgebieden met ruimte voor natuur. Brons is grotendeels geprojecteerd op de locatie van Straalbedrijf Cuijpers en biedt meer ruimte voor ontwikkelingen. In onze zienswijze hebben wij GS verzocht, vanuit de toeristisch-recreatieve potenties, om hier de zonering buitengebied op te leggen.

In het POL2014, zoals dat ter vaststelling wordt aangeboden, is het brons ter plaatse van het Straalbedrijf gewijzigd in zilver en zijn delen van het zilver op de CZW gewijzigd in goud (zie bijlage). In feite wordt hiermee een strenger regime opgelegd ten aanzien van ontwikkelingen dan in het ontwerp POL2014 was aangegeven (zie bijlage 1), zonder dat er een aanleiding lag in de vorm van een zienswijze.

Reactie Weert

Alhoewel wij natuurontwikkeling op deze locatie van harte ondersteunen en kansen voor natuur ook willen benutten zijn wij van mening dat op een aantal percelen geen zonering goudgroen of zilvergroen moet liggen. In de vastgestelde Structuurvisie Weert 2025 en de Gebiedsvisie Kempen~Broek - IJzeren Man, hebben wij ambities opgenomen ten aanzien van de ontwikkeling van toerisme, recreatie en natuur. Door GS is ingestemd met deze visies waarmee zij ook aangeeft deze ontwikkelingen te steunen.

De integrale Gebiedsvisie Kempen~Broek - IJzeren Man (verwerkt in de Structuurvisie Weert 2025 die is vastgesteld op 11 december 2013) gaat uit van het versterken van de natuur in combinatie met het versterken van de recreatief-toeristische potenties in het gebied. Dit gaat samen met de sanering van het straalbedrijf en de onderliggende, zwaar vervuilde gronden en de herbestemming van het rijksmonumentale herenhuis ter plaatse. Bij de CZW liggen kansen voor een integrale gebiedsontwikkeling waarbij economie, natuur en toerisme & recreatie (zoals dagstrand, duikplas, wellnesscentrum in relatie tot het bestaande golfterrein en de nabijgelegen camping) elkaar kunnen versterken. Dit is

zo in onze structuurvisie opgenomen. Door zaken met elkaar te verbinden wordt het wellicht mogelijk dat het gebiedsvreemde straalbedrijf Cuijpers door een integrale ontwikkeling verplaatst wordt en er percelen beschikbaar komen voor natuurontwikkeling. Om dit mogelijk te maken zijn (beperkte) rode functies noodzakelijk.

De integrale gebiedsontwikkeling vormt een meerwaarde voor de totale omgeving en door het verdienmodel wordt het juist mogelijk om de natuurdoeleinden te realiseren. GS heeft in het ontwerp POL2014 en in de Nota van Zienswijze aangegeven een flexibele, integrale benadering toe te juichen zodat kansen optimaal benut worden. Het gebied in en rondom de CZW en Straalbedrijf Cuijpers is zo'n kansengebied.

Verder is het zo dat tijdens een bestuurlijk overleg op 1 april 2012 tussen de toenmalige wethouders Kirkels en Coolen en gedeputeerden Van der Broeck en Lebens is afgesproken dat de locaties van de ontgronding (CZW) en van Straalbedrijf Cuijpers aan de Lozerweg buiten de nieuwe natuurgebieden gehouden zullen worden. Wij constateren nu dat dit gebied in het vast te stellen POL2014 een zonering heeft gekregen, die zelfs nog verder af staat van de herontwikkelingspotenties ten opzichte van het ontwerp POL2014, zoals dat ter inzage heeft gelegen.

We verzoeken u de zonering van dit gebied (CZW en Straalbedrijf Cuijpers en omgeving) aan te passen naar de zonering Buitengebied.

Kantorenlocatie Centrum-Noord

In het ontwerp POL2014 wordt de focus gelegd op de concentratiegebieden. In deze gebieden is het wenselijk om kantoorontwikkelingen te stimuleren, te vernieuwen en voorwaardelijk nieuwbouw toe te staan. Centrum-Noord is in de tabel op pagina 89 aangeduid als een balansgebied. Dit betekent dat er verdere planontwikkeling mogelijk is in combinatie met de principes van dynamisch voorraadbeheer (dus met compensatie elders). In onze zienswijze hebben wij gemotiveerd dat Centrum-Noord geen balansgebied moet zijn maar een concentratiegebied. Vastgelegd in het bestemmingsplan en de Structuurvisie Weert 2025, is deze locatie de kantorenlocatie in Weert.

In de Nota van Zienswijze geeft GS aan te kiezen voor versterking van centrumgebieden van de grote steden en de stationsgebieden met IC status met eventuele nieuwe kantoorontwikkelingen. Daarbuiten zijn nieuwe grotere kantoorontwikkelingen alleen toegestaan op de campussen, in verband met eventuele specifieke kantorenbehoefte direct gerelateerd aan het thema van de betreffende campus. Gezien de leegstand in de huidige kantorenvorraad die daartegenover staat, betekent dit dat via dynamisch voorraadbeheer elders de kantorenvorraad moet gaan krimpen om zowel leegstand terug te dringen als nieuwe kantoren in de concentratiegebieden mogelijk te kunnen maken. Om het terugdringen van de kantorenvorraad elders (=transformeren c.q. slopen van kantoren) niet nog lastiger te maken is in overleg met de vijf kantorensteden gekozen voor het beperken van het aantal concentratiegebieden. Daarnaast is nog een beperkt aantal locaties aangewezen als balansgebieden, waar de *huidige* kantorenvorraad in omvang gelijk kan blijven, gezien het feit dat die locaties nu goed functioneren. Die beperkte aantallen locaties zijn gedeeld met betreffende gemeenten.

Reactie Weert

Wij kunnen ons niet vinden in deze generieke aanpak en duiding van centrumgebieden en stationsgebieden. Dit doet geen recht aan de situatie in Weert waar wij met Centrum-Noord een hoogwaardige kantoorlocatie hebben. Een locatie met een sterke concentratie aan hoogwaardige kantoorgebouwen in het stedelijk gebied van Weert, goed ontsloten via openbaar vervoer, fiets en auto, tegen de binnenstad van Weert, onderdeel van het waterfront van Weert. Het betreft een deels 'gevulde' locatie met percelen die door de gemeente kunnen worden uitgegeven. Dit heeft ook als voordeel dat we zelf het tempo van uitgifte kunnen bepalen, op kwaliteit kunnen sturen en optimaal rekening kunnen houden met de kantorenmarkt in Weert. Daarbij is het ook zo dat de visie van GS is opgesteld samen met de vijf grote kantoorsteden. Steden die veelal een grote leegstand kennen op het gebied van kantoren. Dit is in Weert niet het geval, een stad 'onder de

rook' van Eindhoven met de daarbij behorende oriëntatie. Laat onverlet dat de gemeente Weert de noodzaak ziet tot het toepassen van de principes van dynamisch voorraadbeheer. In dat kader is de gemeente reeds actief met partners om (planologische) voorraad uit de markt te halen.

Verder zien wij, in tegenstelling tot wat het ontwerp POL2014 aangeeft in de tabel op pagina 89, het stationsgebied niet als concentratiegebied. Wij hebben geen enkele intentie om in dit gebied een verdere verstedelijking en concentratie van kantoren te realiseren.

Daarenboven vinden wij het vreemd dat de kantoorontwikkelingen in Weert beperkt worden ten gevolge van de keuze voor campusontwikkelingen elders in de provincie. Kantoren rondom de campussen bedienen immers een compleet andere markt dan de reguliere kantorenmarkt.

Tenslotte is het niet zo dat, zoals GS stelt, tijdens het proces van het verwerken van de zienswijzen de locaties zijn gedeeld met de betreffende gemeenten. Het werd ons als vaststaand gegeven medegedeeld.

Wij verzoeken u dan ook om Centrum-Noord als concentratiegebied op te nemen en 'uit te ruilen' tegen het stationsgebied als kantorenlocatie.

Wonen

Voor wat betreft het aspect Wonen verwijzen wij korthedshalve naar de brief van 13 november 2014, die door de 7 Midden-Limburgse gemeenten gezamenlijk is verzonden. Onze reactie heeft betrekking op de grens bestaand bebouwd gebied en de zone buitengebied in relatie tot onze woonuitbreidingsgebieden Laarveld en Vrouwenhof en de gehanteerde termijn van 2018 om een herziene woningbouwprogrammering vast te stellen.

Met vriendelijke groeten,

Frans van Eerde
Portefeuillehouder Ruimtelijke Ordening gemeente Weert

Bijlage(n) : Bijlage 1 Vergelijk CZW

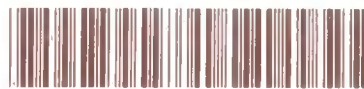
Bijlage 1 behorende bij de brief POL2014



Uitsnede CZW Weert zoals opgenomen in ontwerp POL2014



Uitsnede CZW zoals opgenomen in vast te stellen POL2014



Van: B.Cobben@milieufederatielimburg.nl
Verzonden: maandag 17 november 2014 13:44
Aan: _postbus
Onderwerp: Statencommissie RIF d.d. 21 november 2014
Bijlagen: Brief aan Statencommissie RIF.pdf; 14.144-Zienswijze ontwerp-POL 2014.pdf

Geachte mevrouw/heer,

A.s. vrijdag 21 november staan tijdens de vergadering van de Statencommissie RIF de Nota van zienswijzen POL 2014, Omgevingsverordening 2014 en Provinciaal verkeers- en vervoersprogramma op de agenda. De Milieufederatie Limburg zou graag zien dat u bijgevoegde brief + bijlage ter kennis doet toekomen aan de leden van de Statencommissie. Zodat onze brief betrokken kan worden bij de discussie.

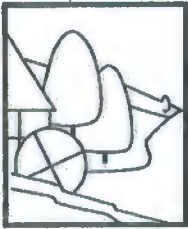
Met vriendelijke groet,

Bart Cobben
Stichting Milieufederatie Limburg

GroenHuis
Godsweerderstraat 2
6041 GH Roermond
Tel. 0475-386410
b.cobben@milieufederatielimburg.nl
www.milieufederatielimburg.nl

Volg ons ook op Twitter: [@ S M L](#) Facebook: [Milieufederatie Limburg](#) en LinkedIn: [Milieufederatie Limburg](#)

Provincie Limburg	PS
DOCnr.	
Ingek.	17 NOV. 2014
CASnr.	
ID.	



**STICHTING
MILIEUFEDERATIE
LIMBURG**

Provincie Limburg
Ter attentie van de leden van de
Statencommissie Ruimte, Infrastructuur
en Financiën
Postbus 5700
6202 MA Maastricht

Het GroenHuis:

Godsweerderstraat 2

6041 GH Roermond

(2 minuten loopafstand van NS-station)

T 0475 38 64 10

F 0475 38 64 59

E smi@milieufederatielimburg.nl

www.milieufederatielimburg.nl

Triodos Bank NL88 TKIO 0212 3362 07

Roermond: 17 november 2014

Betreft: POL 2014

Van: Drs. B.N.J. Cobben

Kenmerk: 14.230 / BC/ 293.1.18

Bijlage(n): 1

Geachte leden van de Statencommissie Ruimte, Infrastructuur en Financiën,

Op 21 november a.s. wordt tijdens de vergadering van de Statencommissie Ruimte, Infrastructuur en Financiën (RIF) door u o.a. de Nota van zienswijzen Provinciaal Omgevingsplan Limburg 2014 (POL 2014) besproken. Met betrekking tot dit agendapunt wil de Milieufederatie Limburg graag, mede namens de Vereniging Natuurmonumenten, het Limburgs Landschap en Staatsbosbeheer, uw aandacht vragen voor het volgende.

Onze organisaties hebben uitgebreid gereageerd op het ontwerp POL 2014. Onze zienswijze treft u bijgevoegd aan. De belangrijkste opmerking in onze zienswijze had betrekking op de naar onze mening onvoldoende (planologische) bescherming van de zilvergroene natuurzone. De argumenten hiervoor zullen wij hier niet herhalen, u treft deze aan in de bijgevoegde zienswijze op blz. 9-13. De provincie is het met ons eens dat de zilvergroene natuurzone een bepaalde bescherming dient te krijgen. Inzet is immers om hier met maximaal 50% provinciale cofinanciering natuur te ontwikkelen, die een bijdrage levert aan een robuust natuurnetwerk. Daarbij hoort een (planologische) bescherming tegen bepaalde ruimtelijke ontwikkelingen. Alleen verschillen wij met de provincie van mening hoe deze bescherming er in de praktijk dient uit te zien.

In de Nota van zienswijzen geeft het College van Gedeputeerde Staten (GS) op blz. 199-200 een weerlegging van ons kritiekpunt dat de zilvergroene natuurzone onvoldoende (planologisch) is beschermd. Volgens GS zal in de regionale visies – die volgens het POL 2014 door samenwerkende gemeenten moeten worden gemaakt voor de thema's wonen, bedrijventerreinen, landbouw en vrijetijdseconomie – worden gestimuleerd dat de zilvergroene natuurzone wordt gevrijwaard van ontwikkelingen met een stedelijk karakter. De afspraken uit de regiovisies zullen vervolgens worden vastgelegd in bestuursovereenkomsten en daarna worden geborgd in de Omgevingsverordening.

Als dit proces zal verlopen zoals het College van GS zich dat voorstelt – maken van goede afspraken voor bescherming van zilvergroene natuurzone in regionale visies, deze afspraken



vastleggen in bestuursovereenkomsten en borgen in Omgevingsverordening – dan wordt grotendeels tegemoet gekomen aan onze opmerking m.b.t. de bescherming van de zilvergroeene natuur. In de praktijk biedt het voorstel van GS naar onze mening echter onvoldoende garantie dat de zilvergroeene natuurzone ook daadwerkelijk goed beschermd zal worden. En wel om de volgende redenen:

In de eerste plaats is niet gegarandeerd dat de gemeenten er bij de opstelling van de regionale visies onderling uitkomen en tot een adequate bescherming van de zilvergroeene natuurzone besluiten. Naar onze mening is er provinciale regie nodig in de vorm van (provinciale) spelregels voor de regionale visies, als achtervang voor het geval dat gemeenten er onderling niet uitkomen of niet bereid zijn om de zilvergroeene natuurzone te voorzien van een goede planologische bescherming.

In de tweede plaats gaat er ongetwijfeld de nodige tijd overheen voordat de regionale visies zijn afgerond en de afspraken hieruit hun doorvertaling krijgen in de Omgevingsverordening. Op het moment dat het POL 2014 is vastgesteld en er gewerkt wordt aan de opstelling van de regiovisies, ontstaat er een vacuüm wat betreft toetsing van ruimtelijke initiatieven die zich in die tussenliggende periode aandienen. Aangezien het POL alleen de provincie zelf bindt, hoeven de gemeenten zich niet te houden aan de richtlijn om geen onomkeerbare ontwikkelingen met een stedelijk karakter in de zilvergroeene natuur toe te laten.

In de derde plaats zouden de stakeholders, waaronder de natuur- en milieuorganisaties, in het kader van de nog op te stellen regionale visies als uitwerkingen van het POL 2014 kunnen aandringen op een goede planologische bescherming van de zilvergroeene natuurzone. Het is echter nog maar de vraag of het maatschappelijk middenveld door de gemeenten bij het opstellen van de regiovisies betrokken zal worden en het is onzeker of de regionale visies een democratisch inspraakproces zullen doorlopen.

Ten vierde zal, op het moment dat gemeenten er onderling niet uitkomen, teruggevallen worden op de richtlijnen uit de tekst van het POL 2014. Deze richtlijnen schieten echter naar onze mening wat betreft de bescherming van de zilvergroeene natuurzone ernstig tekort. In het ontwerp POL 2014 staat wat betreft de (planologische) bescherming van de zilvergroeene natuurzone het volgende vermeld (blz. 142):

"In de zilvergroeene natuurzone staat het benutten van kansen voor natuur centraal. Dit wordt enerzijds bevorderd via subsidies voor agrarisch natuurbeheer – waarbij in 2016 overgegaan wordt naar prestatieafspraken met collectieven – en anderzijds via het plaatselijk voor maximaal 50% co-financieren van natuurprojecten die een bijdrage leveren aan een robuust natuurnetwerk en aan instandhouding van prioritaire bedreigde soorten. Bij het toekennen hiervan is een voorwaarde dat er in deze gebieden geen onomkeerbare ontwikkelingen met een stedelijk karakter plaatsvinden".

Deze passage biedt onvoldoende garantie dat de zilvergroeene natuurzone ook daadwerkelijk afdoende beschermd wordt. De termen "onomkeerbare ontwikkelingen" en "ontwikkelingen met een stedelijk karakter" worden immers niet nader gedefinieerd. Wat bijvoorbeeld te denken van



de bouw van een manege, camping of vrijetijdspark. Het is niet duidelijk of deze vallen onder "onomkeerbare ontwikkelingen" en "ontwikkelingen met een stedelijk karakter", maar ze kunnen wel een ernstige aantasting vormen van het karakter van de zilvergroeene natuurzone. Daarbij komt nog dat de provinciale natuurcompensatieregeling n.a.v. het nieuwe POL-beleid niet meer van toepassing zal zijn voor de zilvergroeene natuurzone (zie de Nota van zienswijzen, blz. 201). Dat betekent dat hier aantasting van natuurwaarden mogelijk is zonder dat dit verlies gecompenseerd hoeft te worden.

In het huidige provinciale Coalitieakkoord 2012-2015 (blz. 10) staat dat voor natuurgebieden, die na herijking buiten de nieuwe EHS vallen – en dat zijn de gebieden binnen de zilvergroeene natuurzone – geen onomkeerbare besluiten worden genomen. Het ontwerp POL 2014 spreekt zoals gezegd over "geen onomkeerbare ontwikkelingen met een stedelijk karakter". Dit is een duidelijke afzwakking van het Coalitieakkoord.

Voor een goede bescherming van de zilvergroeene natuurzone dient naar onze mening duidelijker omschreven te worden welke ontwikkelingen wel en niet mogelijk zijn in deze zone, zodat de basiskwaliteiten van de zilvergroeene natuurgebieden behouden blijven. Naar onze mening dienen in elk geval niet grondgebonden agrarische ontwikkelingen, intensieve recreatieve ontwikkelingen alsmede stedelijke en industriële ontwikkelingen expliciet uitgesloten te worden. Het is de bedoeling om met provinciale cofinanciering (maximaal 50%) in de zilvergroeene natuurzone natuurprojecten te realiseren. Het zou natuurlijk buitengewoon jammer zijn als door de hiervoor genoemde ruimtelijke ontwikkelingen deze investeringen vervolgens weer teniet gedaan worden. Uitbreiding van bestaande grondgebonden agrarische activiteiten en extensieve recreatieve ontwikkelingen (zoals natuurkampeerterreinen) passen volgens ons wel binnen de zilvergroeene natuurzone.

Conclusie

Onze organisaties blijven van mening dat de gebieden, die vallen onder de zilvergroeene natuurzone, met dit nieuwe POL onvoldoende beschermd zijn. De POL-tekst biedt onvoldoende bescherming en daarbij komt ook nog eens het feit dat de provinciale natuurcompensatieregeling binnenkort niet meer van toepassing zal zijn op de zilvergroeene natuurzone. Verlies van natuur in deze gebieden hoeft dan niet meer gecompenseerd te worden.

Wij vragen u als lid van de Statencommissie RIF om ervoor te zorgen dat in de POL-tekst een betere bescherming wordt opgenomen van de zilvergroeene natuurzone en dat er daarnaast een goede regeling komt voor de bescherming van zilvergroeene natuur voor het geval, dat hierover in de nog op te stellen regiovisies geen eenduidige en adequate afspraken worden gemaakt. Duidelijke provinciale spelregels voor de regionale visies zijn naar onze mening absoluut noodzakelijk.

Indien u naar aanleiding van het voorgaande nog vragen heeft, staat de Milieufederatie Limburg in de persoon van dhr. Cobben u graag nader te woord. De Milieufederatie is telefonisch te bereiken onder nr. 0475-386410.



STICHTING
MILIEUFEDERATIE
LIMBURG

Hoogachtend,

Mede namens Limburgs Landschap, Natuurmonumenten en Staatsbosbeheer

Stichting Milieufederatie Limburg,

[Redacted]
Ir. J. H. Heijnen
Directeur

Gedeputeerde Staten van Limburg
T.a.v. mevr. L.M.W. Cerfontaine-Lardinois
Postbus 5700
6202 MA Maastricht

Roermond: 25 juni 2014

Betreft: Zienswijze ontwerp-POL 2014, ontwerp-Omgevingsverordening Limburg 2014 en ontwerp-Provinciaal Verkeers- en Vervoersprogramma

Van: Dhr. B.N.J. Cobben

Kenmerk: 14.144 / BC/ 293.1.18

Bijlage(n):

Geacht College,

De Stichting Milieufederatie Limburg biedt u hierbij, mede namens de Vereniging Natuurmonumenten, Staatsbosbeheer en de Stichting het Limburgs Landschap, haar zienswijze aan op het ontwerp Provinciaal Omgevingsplan Limburg (POL) 2014, de ontwerp-Omgevingsverordening Limburg 2014 en het ontwerp-Provinciaal Verkeers- en Vervoersprogramma.

POL 2014

1. ALGEMEEN

Het POL is in nauwe samenwerking ("co-creatie") met gemeenten en regionale stakeholders tot stand gekomen. Er is door de provincie veel tijd en energie gestoken in het stellen van gezamenlijke ambities, het schetsen van de belangrijkste opgaven en het vinden van een gezamenlijke aanpak. Bij onze organisaties bestaat veel waardering voor dit door de provincie gevoerde proces.

2. AMBITIES EN LIMBURGSE PRINCIPES (hoofdstukken 2 en 3)

De hoofdstukken 2 en 3 van het POL 2014 beschrijven de ambities en de Limburgse principes. Met de *ambitie* "het creëren van een voortreffelijk leef- en vestigingsklimaat" en het *principe* "kwaliteit centraal" kunnen wij van harte instemmen. Een ander *principe* heeft betrekking op het centraal stellen van uitnodigen. Het heeft ook onze voorkeur om samen met andere partijen zaken op te pakken en zo te werken aan een beter leef- en vestigingsklimaat in Limburg. De provincie kan dat immers niet alleen. Maar in sommige gevallen zijn wel duidelijke kaders en regels nodig om de gedeelde ambitie (een voortreffelijk leef- en vestigingsklimaat) waar te kunnen maken. Dit ontwerp-POL schiet daarin naar onze mening op een aantal punten te kort, in het bijzonder ten aanzien van de



bescherming van zilvergroeene natuur. Deze punten worden hieronder successievelijk nader toegelicht.

3. VISIE ZUID-LIMBURG (hoofdstuk 4.3)

* Opgave

Ontwikkeling van een robuust raamwerk, bestaande uit levendige centra in een aantrekkelijk landschap.

* Aanpak POL

Binnen het Regionaal Raamwerk 2030 (blz. 59) worden vier prioritaire landschappen onderscheiden (Nationaal Landschap, beekdalen, rivierpark Maasvallei, groene (leisure) gebieden), die complementair zijn aan elkaar.

* Commentaar

Het Heidenatuurpark vormt een belangrijke opgave als onderdeel van de transitie van de Oostflank van Parkstad richting leisure activiteiten in een kwalitatief hoogwaardige landschappelijke setting. Dit Heidenatuurpark verbindt de grote bos- en natuurgebieden Brunssummerheide en Natuurpark Rodebeek/Rodebach aan Nederlandse zijde met het Natura 2000-gebied Tevenerheide op Duits grondgebied. Met de ontwikkeling van het Heidenatuurpark wordt een geweldige bijdrage geleverd aan het ontstaan van een uniek en grensoverschrijdend natuurgebied als "groene long" voor de regio Parkstad. Deze ambitie – die middels een grensoverschrijdende visie door de regio Parkstad, Kreis Heinsberg en een groot aantal gemeenten aan Duitse en Nederlandse zijde is vastgesteld – ontbreekt in het Regionaal Raamwerk 2030. Wij zijn van mening dat het Heidenatuurpark als vijfde "prioritair landschap" opgenomen dient te worden in het Regionaal Raamwerk 2030 en een belangrijk speerpunt is als onderdeel van de geformuleerde ambitie voor de vrijetijdseconomie.

4. BEDRIJVENTERREINEN (hoofdstuk 5.2)

* Opgave

Limburg heeft ruim voldoende bedrijventerreinen. De centrale opgave is een groei in kwaliteit zonder dat de kwantiteit toeneemt, daarbij meer schaarste creërend.

* Aanpak POL

Gezien de hoeveelheid nog beschikbare terreinen is het van belang om zoveel mogelijk plannen en ideeën te schrappen. Dat geldt in elk geval voor St. Joost-west, Panneslager, uitbreiding bedrijventerrein Hendrik en diverse kleinere lokale plannen (blz. 83).

* Commentaar

Akkoord met aanpak POL. Deze aanpak (i.c. het schrappen van de genoemde plannen) ook opnemen in de Omgevingsverordening Limburg 2014.

* Opgave

Ontwikkeling van het gebied Graetheide als bedrijventerrein.

* Aanpak POL

De reservering van het gebied Graetheide als bedrijventerrein komt te vervallen in de tot



nu toe beoogde vorm en omvang (circa 200 ha.). In een gebiedsvisie zal het toekomstig perspectief en eventuele omvang als bedrijventerrein nader bekeken worden.

* Commentaar

Wij zijn van mening dat er op het Chemelot terrein zelf of binnen de bestaande bedrijventerreinenvoorraad in de regio nog voldoende ruimte aanwezig is om bedrijvigheid, die samenhangt met de ontwikkeling van de Chemelot Campus, te huisvesten. Wij ondersteunen de aanpak om de toekomst van het gebied Graetheide in een gebiedsvisie nader te bekijken en wensen graag betrokken te worden bij de uitwerking van deze visie.

5. INFRASTRUCTUUR EN BEREIKBAARHEID (hoofdstuk 5.4)

* Opgave

Wat betreft de bereikbaarheid van Limburg zijn nog op een aantal punten verbeteringen gewenst. Die hebben vooral te maken met het verbeteren van de bereikbaarheid van de economische topsectoren via het hoofdwegennet. Op het vlak van de wegen liggen er nog beperkte completerende opgaven.

* Aanpak POL

Het ontwerp-POL heeft de filosofie: benutten en beïnvloeden staan voorop, bouwen alleen als dat nodig is.

* Commentaar

Om de hiervoor genoemde filosofie t.a.v. infrastructuur (eerst benutten en beïnvloeden, pas daarna bouwen) meer handen en voeten te geven dan nu in het ontwerp-POL staat, pleiten wij voor het opnemen van de "Ladder van Verdaas" in zowel het POL 2014, de Omgevingsverordening Limburg 2014 en het Provinciaal Verkeers- en Vervoersprogramma. Deze ladder (of Zevensprong) bestaat uit de volgende na elkaar te doorlopen 7 stappen: 1) Een ruimtelijke visie en programma 2) Anders betalen voor mobiliteit (rekeningrijden) 3) Mobiliteitsmanagement 4) Verbeteren/optimaliseren openbaar vervoer 5) Benutten bestaande infrastructuur 6) Aanpassen bestaande infrastructuur 7) Nieuwe infrastructuur.

Net zoals bij het beter benutten van de bebouwde ruimte de ladder voor duurzame verstedelijking ingezet wordt, zal ook de ambitie om het bestaande infrastructuurnetwerk beter te benutten vergezeld moeten worden van een instrument om deze beleidsambitie in de praktijk te kunnen brengen. Wij zien de Ladder van Verdaas als een geschikt instrument hiervoor.

In de praktijk worden de 3 B's (benutten, beïnvloeden en bouwen) vaak omzeild door specifieke (gemeentelijke) ambities. Zo zijn bijvoorbeeld potentiële ontwikkelingen, die *mogelijk* nieuwe infrastructuur met zich mee kunnen brengen, vaak de leidende gedachte achter de wens om nieuwe infrastructuur aan te leggen. Om te voorkomen dat de beperkte open ruimte onnodig wordt aangetast als gevolg van onrealistische ambities, moet een concreet instrument beschikbaar zijn. De filosofie van de 3 B's kunnen wij zeker onderstrepen, maar wij pleiten voor een stringenter bescherming door middel van een verplichtstelling via het POL en de Omgevingsverordening en een striktere toepassing van de Ladder van Verdaas.

Bij de toepassing van de CROW-richtlijnen vragen wij eveneens om een zorgvuldigere



toepassing van de Ladder van Verdaas. Relevant daarbij is ook de relatie tussen de CROW-richtlijnen en de "Duurzaam Veilig principes". Deze principes worden terecht meegenomen in de afwegingen omtrent infrastructurele projecten. Naar onze mening dient daarbij echter meer dan nu het geval is een integrale aanpak van het totale wegennet gehanteerd te worden en dienen de "Duurzaam Veilig principes" voorrang te krijgen boven de CROW-richtlijnen. In de praktijk worden namelijk bij de aanpak van (provinciale) wegen vaak primair de CROW-richtlijnen gehanteerd, waarbij voorbij gegaan wordt aan de "Duurzaam Veilig principes" voor het onderliggende wegennet. Zo wordt landbouwverkeer vaak uitgesloten op "gebiedsontsluitingswegen", waardoor dit verkeer op "erftoegangswegen" juist samen komt met het fietsverkeer. Naar onze mening wordt daarbij te vaak automatisch toegewerkt naar de aanleg van parallelwegen/-structuren. De aanleg daarvan zonder juiste toepassing van de Ladder van Verdaas past daarbij niet binnen het uitgangspunt "zuinig op ruimte".

* Opgave

Optimaal faciliteren van goederenvervoer

* Aanpak POL

De provincie Limburg is geen voorstander van reactivering van de IJzeren Rijn.

"Mocht reactivering onafwendbaar zijn, dan ligt onze voorkeur bij de aanleg van de N280/A52-variant, met maximale maatregelen ter bescherming van de leefomgeving van mens en natuur en aantakking van het logistieke knooppunt Noord-Limburg".

* Commentaar

Wij zijn het eens met het standpunt van de provincie dat reactivering van de IJzeren Rijn ongewenst is. Mocht deze onafwendbaar zijn, dan zijn wij niet overtuigd dat aanleg van de N280/A52-variant in dat geval de beste keuze zou zijn. In dat geval dient naar onze mening een gedegen studie uitgevoerd te worden naar alle mogelijke varianten voor een duurzame toekomst vaste goederenverbinding tussen Antwerpen en het Duitse Ruhrgebied.

* Opgave

Bereikbaarheid via de lucht optimaliseren.

* Aanpak POL

De provincie wil de positie van de luchthaven Maastricht Aachen Airport (MAA) versterken, o.a. door de bereikbaarheid ervan te optimaliseren voor de bevordering van zowel het personenvervoer als het vrachtvervoer via de luchthaven.

* Commentaar

Recentelijk besloot het Kabinet tot een uitbreiding van de luchthaven Lelystad. Dat kan gevolgen hebben voor de "prijsvechters" op MAA en daarmee voor de positie van MAA. Dit voorjaar hebben Provinciale Staten van Limburg groen licht gegeven voor een reddingsplan voor MAA. De noodlijdende luchthaven kan rekenen op een provinciale investering van 45 mln. euro, uitgesmeerd over 10 jaar. Dit biedt naar onze mening geen garantie dat MAA in de nieuwe opzet wel succesvol zal zijn en over 10 jaar zonder provinciale steun verder kan. Binnen 2 uur rijden van MAA liggen vele luchthavens (Amsterdam, Brussel, Düsseldorf, Keulen-Bonn, Weeze, Luik, Charleroi, Eindhoven,



Lelystad), met grote onderlinge concurrentie op het gebied van het binnenhalen van vracht en passagiers als gevolg. Dit vraagt naar onze mening om een heroverweging van de positie van MAA, mede in relatie tot de omliggende (inter)nationale luchthavens.

6. ENERGIE (hoofdstuk 5.5)

* Opgave

Volgens het Nationaal Energieakkoord dient in 2020 14% van het energieverbruik via duurzame bronnen opgewekt te worden. Limburg kiest voor verschillende bronnen van hernieuwbare energie, zoals windenergie, zonne-energie, geothermie en koude-warmteopslag.

* Aanpak POL

Het ontwerp-POL kiest voor concentratie van windturbines in een aantal voorkeursgebieden. Een aantal gebieden, zoals het Nationaal Landschap Zuid-Limburg, Natura 2000-gebieden en het winterbed van de Maas, worden uitgesloten van de plaatsing van windmolens.

* Commentaar

In zijn algemeenheid ondersteunen wij de inzet op duurzaam opgewekte energie via hernieuwbare energiebronnen. Om het klimaatprobleem aan te pakken en uitstoot van broeikasgassen aanzienlijk te verminderen, is inzet op hernieuwbare energiebronnen als wind, zon, geothermie en koude-warmteopslag noodzakelijk. Om de doelstellingen te halen, zijn ook windturbines in de provincie Limburg van belang.

De Natura 2000-gebieden worden naar onze mening terecht uitgesloten van de plaatsing van windturbines.

Wij zijn echter van mening dat de gehele goudgroene natuurzone uitgesloten moet zijn van de mogelijkheid om windmolens te plaatsen.

Het betreft immers de meest waardevolle natuurgebieden in Limburg met waardevolle flora en fauna waar natuur en natuurontwikkeling prioriteit hebben. Windturbines zijn in deze gebieden dan ook niet gewenst. De goudgroene natuurzone dient ook in de Omgevingsverordening Limburg 2014 opgenomen te worden als uitsluitingsgebied voor windturbines. **N.B.** Deze alinea wordt niet onderschreven door Staatsbosbeheer.

Staatsbosbeheer confirmeert zich aan de tekst in het ontwerp-POL.

* Opgave

De impact van windturbines op natuur en landschap zoveel mogelijk beperken.

* Aanpak POL

Het ontwerp-POL onderscheidt een aantal gebieden waar de plaatsing van grote windturbines niet zijn toegestaan (de zgn. uitsluitingsgebieden).

* Commentaar

Het afgelopen jaar bleek er in twee gevallen sprake te zijn van concrete plannen om net over de grens in België en Duitsland (Teuven en Kranenburg) grote windturbines te plaatsen. In beide gevallen grenzen deze lokaties aan landschappelijk zeer fraaie en waardevolle natuurgebieden in Limburg (Natura 2000-gebieden de Maasduinen en het Geuldal), die volgens het POL gevrijwaard dienen te blijven van windmolens. Maar ook



plaatsing van windturbines direct grenzend aan deze gebieden in België en Duitsland kan effecten hebben op natuur en landschap in Limburg. Wij pleiten er dan ook voor dat de provincie Limburg vroegtijdig met de betrokken en verantwoordelijke overheden over de grens in overleg treedt om de effecten van windturbines net over de grens in België en Duitsland voor natuurgebieden in Limburg tijdig in beeld te brengen.

* Opgave

Stimuleren van de energietransitie via zonne-energie.

* Aanpak POL

Provincie bekijkt de mogelijkheid om zonneparken te (laten) plaatsen via de ontwikkeling van proefprojecten en business modellen.

* Commentaar

Wij zijn van mening dat toekomstige zonne-energieparken zoveel mogelijk in bebouwd gebied geplaatst moeten worden. Dit om verrommeling van het landschap zoveel mogelijk te voorkomen. Het uitgangspunt om zonneparken in de gebouwde omgeving te plaatsen, dient alsnog in het POL opgenomen te worden.

7. VRIJETIJDSECONOMIE (hoofdstuk 6.4)

* Opgave

Het aanbod aan vrijetijdsparken en campings in Limburg is ruim en kent nog steeds een gestage uitbreiding. De behoefte aan kwantitatieve groei is echter beperkt, de markt is verzadigd. De sector moet een forse kwaliteitsslag maken, ook hier is sprake van een transformatieopgave.

* Aanpak POL

Net als voor wonen, bedrijventerreinen, kantoren en winkels wil het ontwerp-POL voor vakantieparken en campings invulling geven aan dynamisch voorraadbeheer op regionale schaal. *"Dan kan ook hier overwogen worden om de regionale visies te bekrachtigen in bestuursovereenkomsten en te borgen in een voorzorgverordening"* (blz. 133). *"De Provincie wil met de regio verkennen in hoeverre regionale visies vrijetijdseconomie hiervoor een kader kunnen bieden"* (blz. 133).

* Commentaar

De aanpak, zoals hierboven (en op blz. 133 van het ontwerp-POL) geschetst, is naar onze mening te vrijblijvend. Het opstellen van regionale toeristisch-recreatieve visies en deze bekrachtigen in bestuursovereenkomsten en borgen in een voorzorgverordening moeten dwingender worden voorgeschreven, net zoals t.a.v. wonen, bedrijventerreinen, kantoren en winkels is gebeurd.

* Opgave

Stiltegebieden zijn van belang voor de rustzoekende mens en hebben dan ook een duidelijke functie ten behoeve van extensieve recreatie. Ook zijn stiltegebieden een noodzakelijke voorwaarde voor de instandhouding van bepaalde fauna, die weinig verstoring kan verdragen. De opgave is om bepaalde van oudsher stille gebieden ook stil te laten blijven.



* Aanpak POL

Een aantal stiltegebieden ligt gedeeltelijk in het buitengebied. *"We zullen de komende periode heroverwegen of we de betreffende gedeelten in de toekomst nog als stiltegebied op de kaart zullen aanduiden"* (POL, blz. 134).

* Commentaar

Ons is opgevallen dat stiltegebied 11 tussen Swalmen en Tegelen langs de Duitse grens aanzienlijk in oppervlakte is verkleind (zie POL-kaart 6 en kaart "Milieubeschermingsgebieden" van de Omgevingsverordening). Dit zou mogelijk ook voor andere stiltegebieden kunnen gelden, dit hebben wij niet verder onderzocht. In het ontwerp-POL 2014 is voor deze gewijzigde begrenzing geen nadere motivering gegeven. Totdat bovengenoemde heroverweging een feit is, dient naar onze mening de huidige begrenzing van de stiltegebieden – conform het POL 2006 en de vigerende Omgevingsverordening Limburg – gehandhaafd te blijven.

* Opgave

Stiltegebieden zijn een goed concept, dat behouden moet worden. Deze gebieden dragen bij aan de bewustwording van milieu en natuur en zijn dan ook van groot belang voor natuur en extensieve recreatie.

* Aanpak POL

In het ontwerp-POL staan op kaart een aantal stiltegebieden aangegeven en via de Omgevingsverordening Limburg 2014 zijn voor deze gebieden een aantal regels en beperkingen/verbodsbepalingen opgenomen.

* Commentaar

Wat voor stilte geldt, geldt naar onze mening evenzeer voor duisternis/donkerte. Ook de donkere gebieden, waarvan Limburg er nog een aantal kent, zijn van groot belang, niet alleen voor natuur, maar ook voor extensieve recreatie en vanuit toeristisch oogpunt. Net als de stiltegebieden dragen ook "donkertegebieden" bij aan een aantrekkelijk woon-, werk- en vestigingsklimaat en zijn ze van groot belang voor de vrije tijdseconomie. Wij pleiten er dan ook voor om in het POL 2014 en de Omgevingsverordening Limburg donkertegebieden aan te wijzen en via regelgeving te beschermen.

8. NATUUR (hoofdstuk 7.2)

* Opgave

Realisatie en instandhouding robuust natuurnetwerk.

* Aanpak POL

Limburg heeft circa 44.000 ha goudgroene natuur (anno 2014). Tot 2027 moet nog circa 3.500 ha tot goudgroene natuur worden omgevormd.

* Commentaar

Wij hebben in een aantal gevallen geconstateerd dat binnen de goudgroene natuurzone niet alle huidige bestaande natuur in eigendom van de terreinbeheerders is opgenomen. Dit geldt ook voor wegen en (onverharde) paden die geëxclaveerd zijn (niet opgenomen als natuur). De terreinbeheerders hebben reeds eerder aan de provincie doorgegeven



dat zij van mening zijn dat in ieder geval bestaande eigendommen en onverharde wegen opgenomen dienen te blijven als goudgroene natuur. Dit is in sommige gevallen wel, in andere gevallen niet gehonoreerd. Daarbij is niet duidelijk welke motivering ten grondslag ligt aan het al dan niet exclaveren van wegen. Naar onze mening dienen (zand)wegen onderdeel uit te maken van de goudgroene natuurzone. De terreinbeheerders zullen de wijzigingsvoorstellen, indien van toepassing, voor hun eigen eigendommen nogmaals in kaart brengen en de provincie hiervan in een aparte reactie op de hoogte brengen.

* Opgave

Nationale Parken

* Aanpak POL

Nationale Parken worden als afzonderlijk fenomeen/instrument niet genoemd. Wel worden de gebieden genoemd als betekenisvol voor de vrijetijdseconomie.

* Commentaar

Wij zijn van mening dat de Nationale Parken als afzonderlijk instrument aandacht dienen te krijgen. De Nationale Parken zijn immers in internationaal en nationaal perspectief de iconen van de natuurbescherming. In Limburg hebben we 3 Nationale Parken om trots op te zijn (Groote Peel, Meinweg, Maasduinen). De 3 Nationale Parken in Limburg zijn de afgelopen decennia de voorlopers geweest wat betreft de samenwerking, innovatie en integratie van : beheer, recreatie, educatie en onderzoek. Verder hebben de beheerders de beschikbare gelden weten te vermenigvuldigen tot omvangrijke projecten (Kwaliteitsimpuls Nationale Parken, Interreg-projecten, etc.). Maar het zijn vooral ook gebieden waar de natuurbeleving centraal staat en waar de mensen intensief betrokken worden bij de natuur.

Het beleid voor de Nationale Parken is gedecentraliseerd van rijk naar provincies. Daardoor is het nodig dat de provincie Limburg een rol neemt. Deze zou vooral bestuurlijk-communicatief dienen te zijn en voor een deel financieel. De provincie zou een regisserende rol kunnen nemen om de Nationale Parken en de Overlegorganen te laten functioneren. Op de inhoud van de samenwerking ten behoeve van de Nationale Parken zou de provincie m.n. een stimulerende en faciliterende rol dienen te vervullen. Een financiële ondersteuning is noodzakelijk om Overlegorganen en daarbinnen de beheerders, IVN e.a. de mogelijkheid te geven samenwerking en innovatie m.b.t. beheer, recreatie, educatie en onderzoek ook inhoudelijk vorm te geven.

Het geheel zou er in strategisch opzicht op gericht moeten zijn om de Nationale Parken speerpunt te maken in het betrekken van burgers bij de natuur (kernpunt in de nationale Natuurvisie). Daarnaast zouden de Overlegorganen gestimuleerd dienen te worden de eigen financiële positie te verbreden en te versterken. Ook zou er in de toekomst gekeken moeten worden of de Nationale Parken vergroot kunnen worden (verruiming van de grenzen, verruiming van de samenwerking, betrekken van meer partners).

* Opgave

Voor het in stand houden van de voor ons land kenmerkende natuurwaarden is het tot stand brengen van een robuust nationaal natuurnetwerk van cruciaal belang.



* Aanpak POL

Minder dan tot voor kort het geval was, wordt ingezet op het onderling verbinden van natuurgebieden. Volgens het ontwerp-POL moet het verbinden van natuurgebieden plaatsvinden door beekherstelprojecten en door het in stand houden en/of herstellen van kleine landschapselementen in combinatie met agrarisch natuur- en landschapsbeheer in de zilvergroene natuurzone en bronsgroene landschapszone.

* Commentaar

Om de biodiversiteit in stand te kunnen houden en in te kunnen spelen op de effecten van de klimaatverandering voor flora en fauna, is de totstandkoming van een robuust natuurnetwerk van groot belang. Een goede ruimtelijke samenhang en verbinding van de natuurgebieden onderling is daarbij essentieel. Wij zijn van mening dat, zoals ook verwoord in het ontwerp-POL, natuurgebieden ook onderling verbonden kunnen worden door beekherstelprojecten, behoud en aanleg van kleine landschapselementen en agrarisch natuur- en landschapsbeheer in de zilvergroene natuur- en bronsgroene landschapszones, conform de aanpak van het POL. Voorwaarde daarbij is wel een adequate planologische bescherming van deze beide zones. Juist deze bescherming schiet naar onze mening ernstig tekort en wel met name in de zilvergroene natuurzone. Dit zullen wij onder het volgende punt nader toelichten.

In het kader van de realisatie van een robuust natuurnetwerk en voor een grote biodiversiteit spelen de witte gebieden (buitengebied en stedelijk gebied) eveneens een belangrijke rol. De zorg voor de witte gebieden wordt overgelaten aan de afzonderlijke gemeenten waarbij geen provinciale sturing meer aan te pas komt. Wij pleiten echter voor het aanreiken van handvaten/richtlijnen vanuit de provincie, zodat de gemeenten zorgvuldig aandacht zullen schenken aan de natuur-, landschappelijke en cultuurhistorische kwaliteiten van deze witte gebieden. Geborgd dient te worden dat gemeenten voldoende aandacht schenken aan de biodiversiteit en de landschappelijke kwaliteit binnen hun structuurvisies en bestemmingsplannen (omgevingsvisies).

* Opgave

Benutten van kansen voor natuurontwikkeling in landbouwgebieden in zilvergroene natuurzone.

* Aanpak POL

Het ontwikkelen van natuur wordt volgens het ontwerp-POL in de zilvergroene natuurzone gestimuleerd via gebiedsontwikkelingen en uitnodigingsplanologie. Bij het toekennen van 50% cofinanciering van natuurprojecten door de provincie wordt de voorwaarde gesteld dat er in deze gebieden geen onomkeerbare ontwikkelingen met een stedelijk karakter plaatsvinden. In de Omgevingsverordening Limburg 2014 zijn geen directe regels opgenomen voor de zilvergroene natuurzone (in tegenstelling tot de goudgroene natuurzone en bronsgroene landschapszone).

* Commentaar

Naar onze mening schiet de planologische bescherming van de zilvergroene natuurzone ernstig te kort. Dit is dan ook ons belangrijkste kritiekpunt op het nieuwe (ontwerp) POL 2014. De planologische bescherming van de zilvergroene natuurzone is sinds de start van de ontwikkeling van het nieuwe POL steeds meer uitgehold. Vanaf het begin was het de bedoeling om dat deel van de EHS dat na herijking zou afvallen – inmiddels.

zilvergroene natuurzone genoemd – te beschermen tegen onomkeerbare ontwikkelingen. Dit zou worden geborgd in een voorzorgverordening. Dit voornemen is ook in overeenstemming met het huidige provinciale Coalitieakkoord 2012 - 2015. Volgens dit akkoord (blz. 10) mogen voor natuurgebieden, die na herijking buiten de nieuwe EHS vallen, geen onomkeerbare besluiten worden genomen. De beste garantie om onomkeerbare ontwikkelingen te voorkomen is om dit te regelen in de Omgevingsverordening Limburg. Het provinciale voornemen om geen verordening voor zilvergroene natuur in te zetten, is naar onze mening niet in overeenstemming met het vigerende Coalitieakkoord. Het voornemen om de zilvergroene natuurzone een fatsoenlijke planologische bescherming te geven via opname in de Omgevingsverordening kan ook rekenen op breed maatschappelijk draagvlak, zoals ook bleek uit de POL-conferentie d.d. 13 november 2013. Zowel de landbouw-, recreatie-, natuur- en landschapssector als veel gemeenten waren voorstander van een dergelijke aanpak.

In het nu voorliggende ontwerp-POL is de zilvergroene natuurzone niet opgenomen in de Omgevingsverordening Limburg. Ook de planologische bescherming van de zilvergroene natuurzone via de tekst van het POL schiet ernstig te kort. Op blz. 142 van het ontwerp-POL valt te lezen:

“In de zilvergroene natuurzone staat het benutten van kansen voor natuur centraal. Dit wordt enerzijds bevorderd via subsidies voor agrarisch natuurbeheer – waarbij in 2016 overgegaan wordt naar prestatieafspraken met collectieven – en anderzijds via het plaatselijk voor maximaal 50% co financieren van natuurprojecten die een bijdrage leveren aan een robuust natuurnetwerk en aan instandhouding van prioritaire bedreigde soorten. Bij het toekennen hiervan is een voorwaarde dat er in deze gebieden geen onomkeerbare ontwikkelingen met een stedelijk karakter plaatsvinden”.

Zoals gezegd vinden wij deze omschrijving ten enenmale onvoldoende om de karakteristieke natuur- en landschapswaarden in de zilvergroene natuurzone adequaat te beschermen. En wel om de volgende redenen:

- 1) De huidige POL-tekst biedt op generlei wijze bescherming tegen niet-subsidie afhankelijke initiatieven, omdat het uitsluiten van onomkeerbare ontwikkelingen volgens de POL-tekst enkel gerelateerd is aan het toekennen van subsidies of co-financiering. Volgens de POL-tekst mogen er in de zilvergroene natuurzone geen onomkeerbare ontwikkelingen met een stedelijk karakter plaatsvinden. De term “onomkeerbare ontwikkelingen” wordt echter niet nader gedefinieerd en ook wordt niet omschreven wat verstaan wordt onder “ontwikkelingen met een stedelijk karakter”. Derhalve is het niet duidelijk of de bouw van grote schuren, landbouwloodsen, maneges, campings en vrijetijdsparken is uitgesloten. Deze ontwikkelingen horen echter niet thuis in de zilvergroene natuurzones. Niet grondgebonden agrarische ontwikkelingen, onomkeerbare recreatieve bestemmingen alsmede stedelijke en industriële ontwikkelingen zouden expliciet moeten worden uitgesloten binnen de zilvergroene natuurzones. Ook bij infrastructurele projecten dienen de (potentiële) natuurwaarden een verantwoorde plek te krijgen binnen de afwegingen.

- 2) Volgens Hoofdstuk 5, paragraaf 2, artikel 5.4 van de Omgevingsverordening Limburg 2014 is uitbreiding van intensieve veehouderij niet toegestaan in de extensiveringsgebieden intensieve veehouderij. Dat betekent dat in een groot deel van de zilvergroeene natuurzone wel uitbreiding van intensieve veehouderij mogelijk is. Deze overlapt immers niet 1:1 met de extensiveringsgebieden.
- 3) Het ontwikkelen van natuurprojecten in de zilvergroeene natuurzone zal volgens het ontwerp-POL gestimuleerd en ondersteund worden via gebiedsontwikkelingen en uitnodigingsplanologie. Veel ruimtelijke ontwikkelingen – en daarmee mogelijke bedreigingen voor de zilvergroeene natuurzone – vinden echter op lokaal niveau buiten grotere gebiedsontwikkelingen plaats.
- 4) Volgens de Omgevingsverordening Limburg 2014 moet een bestemmingsplan voor een gebied binnen de bronsgroene landschapszone in de toelichting aangeven welke kernkwaliteiten in het geding zijn, op welke wijze deze kernkwaliteiten in de (ruimtelijke) afweging zijn betrokken en op welke wijze is voorzien in behoud en zo mogelijk versterking van deze kernkwaliteiten. Deze regels gelden naar onze mening ten onrechte niet voor de zilvergroeene natuurzone.
- 5) In de vorig jaar door Provinciale Staten vastgestelde "Nota Natuurbeleid: Natuurlijk Eenvoudig" (april 2013) staat m.b.t. de zilvergroeene natuurzone het volgende (blz. 60):
 - * "Zilvergroeene natuur omvat de rest van de bestaande en nieuwe natuur en agrarische beheersgebieden voor zover gelegen in de EHS".
 - * "Voor de bescherming van de goud- en zilvergroeene natuurzones wordt een RO-verordening EHS opgesteld conform de nieuwe Wet RO. Rijkswetgeving schrijft voor dat er voor de EHS een verordening wordt opgesteld. En de zilvergroeene natuurzones maken onderdeel uit van de EHS (weliswaar: EHS met lagere prioriteit vergeleken met goudgroene natuur)".Daarmee is de nu voorliggende concept-POL tekst niet in overeenstemming met de vorig jaar vastgestelde provinciale natuurnota.



Ter illustratie van de naar onze mening onvoldoende planologische bescherming van de zilvergroeene natuurzone nog het volgende. Wij hebben middels een GIS-exercitie het aantal ha. natuur, dat een adequate bescherming geniet volgens het nieuwe POL, vergeleken met het POL 2006 (N.B. Omdat volgens het nieuwe POL veel wegen en paden uit de goudgroene natuurzone zijn geschrapt, hebben wij bij de berekeningen alle wegen en paden binnen natuurgebieden buiten beschouwing gelaten, zowel bij het oude als het nieuwe POL).

Volgens de GIS-exercitie was er in het POL 2006 in totaal 55.303 ha. aangewezen als P1-gebied (EHS). Voor deze P1-gebieden gold een zwaarwegende planologische bescherming ("nee-tenzij principe"). Volgens het ontwerp-POL 2014 is nog maar 49.775 ha. aangewezen als goudgroene natuurzone met een zelfde planologische ("nee-tenzij") bescherming. De afgevalen EHS, zijnde $(55.303 - 49.775) 5.528$ ha (= ongeveer 10% van de oorspronkelijke EHS), is nu zilvergroeene natuur geworden en is niet meer adequaat planologisch beschermd omdat voor zilvergroeene natuur geen "nee-tenzij" regime geldt.

Omdat deze zilvergroeene natuurzone ook niet is opgenomen in de Omgevingsverordening en de tekst in het POL 2014 wat betreft planologische bescherming erg ontoereikend is, kan geconcludeerd worden dat ruim 5.500 ha. aan (potentiële) natuurwaarden verloren kan gaan omdat deze onvoldoende bescherming krijgen. Dit benadrukt de noodzaak om door opname in de Omgevingsverordening Limburg te komen tot een adequate bescherming van de zilvergroeene natuurzone.

Naast het feit dat om bovengenoemde redenen de planologische bescherming van de zilvergroeene natuurzone in het ontwerp-POL te kort schiet, zijn er naar onze mening nog aanvullende redenen om de zilvergroeene natuurzone alsnog op te nemen in de Omgevingsverordening Limburg 2014:

- a) Als er geen verordening wordt ingezet en het aan gemeenten wordt overgelaten of er wel of geen ontwikkelingen in de zilvergroeene natuurzone kunnen plaatsvinden, ontstaat er rechtsongelijkheid onder bijvoorbeeld agrarische en recreatieve ondernemers. Ook de verschillen tussen gemeenten wat betreft natuurbescherming worden groter. Wat in de ene gemeente namelijk wel mogelijk is, kan in een andere gemeente niet worden toegestaan. Dit vergroot de onduidelijkheid over waar economische ontwikkelingen wel of niet mogelijk zijn. Met het oog op de doelstelling om een robuust natuurnetwerk te realiseren dient juist voor een meer uniforme aanpak gekozen te worden. Opname van de zilvergroeene natuurzone in de Omgevingsverordening zorgt wat dat betreft voor duidelijkheid voor heel Limburg.
- b) Tijdens eerdere POL-conferenties en -bestuursbijeenkomsten hebben gemeenten zelf aangegeven dat het bij hen vaak aan deskundigheid en kennis ontbreekt om te kunnen beoordelen of er sprake is van onomkeerbare ontwikkelingen. Middels opname in de verordening kan deze duidelijkheid wel worden gegeven.
- c) Volgens de POL-tekst is de zilvergroeene natuurzone een gebied waar kansen centraal staan. Dit vormt naar onze mening nu juist een argument om voor deze gebieden wel een verordening in te zetten. Er moet immers voorkomen worden dat er in deze



- gebieden onomkeerbare ontwikkelingen plaatsvinden, anders heb je de kansen bij voorbaat al weggegeven. Daarvoor is een striktere bescherming nodig.
- d) Zoals hiervoor reeds vermeld, bleek uit de POL conferentie van 13 november 2013 dat er een breed maatschappelijk draagvlak bestaat voor opname van de zilvergroene natuurzone in de verordening.
- e) Opname van de zilvergroene natuur in de Omgevingsverordening Limburg wil niet zeggen dat er in deze gebieden geen ontwikkelingen mogelijk zijn. Deze zijn wel mogelijk omdat het planologische regime bij zilvergroen minder stringent is vergeleken met goudgroene natuur. Met opname van zilvergroene natuur in de Omgevingsverordening Limburg kunnen de basiskwaliteiten van de zilvergroene natuurgebieden geborgd worden en kan het fundament onder de kwaliteit van deze gebieden behouden blijven.

Om de hiervoor genoemde redenen zijn wij van mening dat de planologische bescherming van de zilvergroene natuurzone in het nu voorliggende ontwerp-POL ernstig te kort schiet. Wij verzoeken u om een adequate bescherming alsnog op te nemen in de POL-tekst en de Omgevingsverordening.

9. MAASVALLEI (hoofdstuk 7.3)

In het ontwerp-POL 2014 zijn de waterambities en het waterbeleid op een hoog abstractieniveau weergegeven. Concrete kaders worden niet aangegeven, veelvuldig wordt verwezen naar zaken die nader uitgewerkt moeten worden in het Waterplan, het Provinciaal Waterprogramma en regelgeving. Onze organisaties zijn erg benieuwd hoe de op zich goede ambities en voornemens uit het ontwerp-POL uiteindelijk zullen landen in concreet beleid, instrumenten en uitvoeringsprogramma's. In het kader van het Waterplan en Provinciaal Waterprogramma zullen wij hierop terug komen.

* Opgave

Hoogwaterveiligheid realiseren met behoud van kwaliteit en karakteristiek van de Maasvallei.

* Aanpak POL

Integrale aanpak met als uitgangspunt "Ruimte geven aan de rivier waar het kan, dijken waar het moet".

* Commentaar

De integrale aanpak en bovengenoemd uitgangspunt kunnen wij onderschrijven. In de Voorkeursstrategie voor de Limburgse Maasvallei is ruimtelijke kwaliteit opgenomen als belangrijke voorwaarde bij de te nemen maatregelen. De maatregelen, die moeten bijdragen aan de hoogwaterbescherming, moeten een ruimtelijke kwaliteit hebben die past bij het karakter van de Maasvallei en het rivierenlandschap. Dit uitgangspunt/deze voorwaarde dient naar onze mening ook opgenomen te worden in het POL.



10. LANDSCHAP EN CULTUURHISTORIE (hoofdstuk 7.5)

* Opgave

Behoud, beheer en ontwikkeling van de kernkwaliteiten van Limburgs meest bijzondere landschappen.

* Aanpak POL

Voor de brongroene landschapszone wordt in de Omgevingsverordening een motiveringsplicht opgenomen die gemeenten vraagt om in de toelichting op nieuwe bestemmingsplannen aan te geven hoe met de bescherming en versterking van de kernkwaliteiten in het betreffende gebied wordt omgegaan. Met de gemeenten worden procesafspraken gemaakt over een gezamenlijke aanpak die de kwaliteit van afwegingsprocessen versterkt.

* Commentaar

Deze aanpak voor de brongroene landschapszone onderschrijven wij van harte. Maar zoals eerder betoogd (zie onder 8 punt 4 (blz. 11)), is deze aanpak volgens ons ook nodig voor de zilvergroene natuurzone. Hier zijn immers minstens evenveel, zo niet meer landschappelijke kernkwaliteiten aanwezig die behouden of versterkt dienen te worden.

* Opgave

Bieden van een aantrekkelijk woon-, werk- en vestigingsklimaat door onder meer te zorgen voor een aantrekkelijk landschap.

* Aanpak POL

De provincie focust op de meest bijzondere landschappen (goudgroene en zilvergroene natuurzones, brongroene landschapszone, Maasdal, Nationaal Landschap Zuid-Limburg). De zorg voor de landschappelijke kwaliteit in de rest van de buitengebieden in Noord- en Midden-Limburg (de "witte" gebieden) wordt aan de afzonderlijke gemeenten overgelaten.

* Commentaar

Er is de breed gedeelde beleving dat het landschap, zowel in de "witte" gebieden als daarbuiten, de afgelopen jaren steeds verder verschaalt en verrommelt en negatief beïnvloed wordt door o.a. schaalvergroting en intensivering van de landbouw. Het gemeentelijk ruimtelijk ordeningsbeleid schiet vaak tekort voor wat betreft de bescherming van de landschapswaarden. Provinciale Staten van Limburg hebben in de Agenda POL 2014 gekozen voor een selectieve rol m.b.t. landschap. Wij hebben begrip voor de keuze van Provinciale Staten om de "witte" gebieden over te laten aan de verantwoordelijkheid van de gemeenten. Dat betekent naar onze mening echter niet dat de provincie helemaal geen bemoeienis meer zou moeten hebben met deze gebieden. Wij pleiten er voor dat de provincie handvaten/richtlijnen aan de gemeenten aanreikt, aan de hand waarvan de gemeenten zorgvuldig aandacht kunnen schenken aan de natuur-, landschappelijke en cultuurhistorische kwaliteiten van de witte gebieden. Tevens pleiten wij ervoor dat de provincie de ontwikkelingen in deze "witte" gebieden nauwgezet volgt en jaarlijks in beeld brengt en evalueert. Als blijkt dat de landschappelijke kwaliteit in deze gebieden verder achteruit gaat, dient de provinciale rol t.a.v. de "witte" gebieden heroverwogen te worden.



11. LAND- EN TUINBOUW (hoofdstuk 7.6)

* Opgave

Land- en tuinbouw in balans brengen met de omgeving. Terugdringen van emissies naar lucht, water, en bodem.

* Aanpak POL

Ontwikkelruimte wordt geboden op basis van een integrale kwaliteitsverbetering van de omgeving.

* Commentaar

Het Kabinet heeft bepaald dat de grenzen aan de groei van de veehouderij regionaal dan wel lokaal moeten worden bepaald op basis van een regionale of lokale afweging.

Op basis van het wetsvoorstel "Dieraantallen en volksgezondheid" krijgen provincies en gemeenten de mogelijkheid om grenzen te kunnen stellen aan de omvang van de veestapel in bepaalde gebieden, om zo ongewenste effecten voor de volksgezondheid te kunnen beperken of voorkomen. De grote concentratie van intensieve veehouderijbedrijven in delen van Noord- en Midden-Limburg heeft daar geleid tot een (plaatselijk te) hoge milieudruk van vooral ammoniakemissies, fijn stof en stank, met mogelijke gezondheidsrisico's in brede zin (zoönosen, geur, fijnstof, endotoxinen).

De Limburgse ambitie om de landbouw in 2025 een lust voor zijn omgeving te laten zijn, wordt door ons onderschreven. Wij verschillen alleen van mening met de provincie over de weg hier naar toe. Wij zijn van mening dat er een stop op de groei van de veestapel (dierstandstill) in Limburg nodig is om de hoge milieudruk (mest, fijn stof, ammoniak, stank) terug te brengen naar een aanvaardbaar niveau en effecten op de gezondheid te voorkomen. Daarbij zijn er in Limburg voldoende dieren en is een groei van de veestapel vanuit het veehouderijbelang niet per se nodig.

* Opgave

Ontwikkeling van land- en tuinbouw in een goede balans met de omgevingswaarden.

* Aanpak POL

Buiten de extensiveringszones rondom kwetsbare natuur is ontwikkeling van veehouderij mogelijk op basis van een integrale kwaliteitsverbetering in de omgeving.

* Commentaar

In 2015 verdwijnt de melkquotering voor koeien. Veel melkveehouders hebben de afgelopen periode hierop al voorgesorteerd en reeds uitbreidingen gerealiseerd of zijn van plan dit op korte termijn alsnog te gaan doen. De (melk)veestapel veroorzaakt in zijn huidige omvang al schade aan natuur, milieu en risico's voor de gezondheid. Door de forse voorspelde groei van de melkveehouderij als gevolg van het afschaffen van het melkquotum in 2015 dreigen deze problemen nog aanzienlijk groter te worden. Wij pleiten dan ook voor een grondgebonden melkveehouderij in Limburg. Uitbreidingen van de melkveehouderij dienen in elk geval grondgebonden te zijn. Daarbij kan verwezen worden naar het voorbeeld van Denemarken, waar het systeem van grondgebondenheid van de melkveehouderij is ingevoerd en goed functioneert.



12. BODEMENERGIE (hoofdstuk 8.3)

* Opgave

Stimuleren van hernieuwbare energie in Limburg.

* Aanpak POL

Duurzame energieopwekking door stimuleren van warmte-koudeopslag en geothermie

* Commentaar

Schalie- en steenkoolgaswinning zijn geen duurzame vormen van energie, omdat het gaat om fossiele voorraden die niet hernieuwbaar zijn. Daarnaast belemmeren deze vormen van gaswinningen een transitie naar een duurzame energievoorziening en bestaan er risico's voor mens, natuur, landschap, drinkwater en milieu. Provinciale Staten van Limburg hebben via een aangenomen motie d.d. 4 oktober 2013 het College van Gedeputeerde Staten verzocht om de Provinciale Milieu Verordening zodanig aan te passen dat het gehele grondgebied van de provincie Limburg wordt aangewezen tot boringsvrije zone als het gaat om de (proef)winning van schaliegas.

Wij zijn dan ook van mening dat de provincie Limburg geen medewerking moet verlenen aan de exploitatie van schalie- en steenkoolgas en dit moet opnemen in de POL-tekst en de Omgevingsverordening.

13. DYNAMISCH EN FLEXIBEL POL-STELSEL (hoofdstuk 9)

Het beleid, zoals neergelegd in het POL, moet op een aantal punten nog nader uitgewerkt en geconcretiseerd worden. Er moeten nadere regiovisies komen voor thema's als wonen, bedrijventerreinen, kantoren, detailhandel, land- en tuinbouw, vrijetijdsparken, energie en Nationaal Landschap Zuid-Limburg. Daarnaast zijn programma's voorzien voor natuur, verkeer en vervoer, water en Maas en POL-aanvullingen (Structuurvisies) voor grotere gebiedsontwikkelingen of projecten, waarvoor de provincie de verantwoordelijkheid heeft. Onze organisaties willen bij al deze nadere uitwerkingen en concretisering graag betrokken worden en net zo'n constructieve rol spelen als bij de totstandkoming van dit POL.

OMGEVINGSVERORDENING LIMBURG 2014

In de hiervoor vermelde opmerkingen met betrekking tot het POL 2014 zijn ook aanbevelingen en wijzigingsvoorstellen gedaan met betrekking tot de Omgevingsverordening Limburg 2014. Gemakshalve verwijzen wij daarbij naar de opmerkingen onder de punten 3 t/m 12, zoals hiervoor vermeld. Deze opmerkingen zien wij graag vertaald via wijziging van/opname in de Omgevingsverordening Limburg 2014.

PROVINCIAAL VERKEERS- EN VERVOERSPROGRAMMA

Wij verzoeken u onze opmerkingen over infrastructuur en bereikbaarheid (zie zienswijze POL hiervoor onder punt 5, blz. 3/4) op te nemen in het Provinciaal Verkeers- en Vervoersprogramma.



SLOT

Tot zover onze reactie. Wij hopen met onze zienswijze een bijdrage te leveren aan een kwalitatieve verbetering van het POL 2014, Omgevingsverordening Limburg 2014 en Provinciaal Verkeers- en Vervoersprogramma.

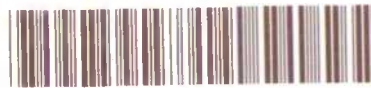
Hoogachtend,

Mede namens Limburgs Landschap, Natuurmonumenten en Staatsbosbeheer

Stichting Milieufederatie Limburg,



Ir. J. H. Heijnen
Directeur



2014/65060

18-11-2014

GRIF

3-2-2015

Van: Ken Jeurissen <kj@kuyperskessel.nl>
Verzonden: maandag 17 november 2014 15:40
Aan: _staten
Onderwerp: Onbedoelde reparatie POL 2014
Bijlagen: 141117 POL2014 - Provinciale Staten.pdf

Provincie Limburg	PS
DOCnr.	
Ingek.	17 NOV. 2014
CASnr.	
ID.	

Geachte Statenleden,

Graag willen wij u wijzen op een onbedoelde aanpassing in de "beschermingszones natuur en landschap-kaart" behorende bij het POL2014. In meegestuurde brief hebben wij de problematiek rondom deze aanpassing geschetst en verzoeken wij u derhalve om bij de formele vaststelling van het POL 2014 deze onbedoelde aanpassing te rectificeren.

Met vriendelijke groet,

Ken Jeurissen

Medewerker Ruimtelijke Ordening



Kuypers-Kessel Beheer B.V. | Maasstraat 47 | Postbus 7844 | 5995 ZG Kessel | T. 077 462 1277
M. 06 2063 3591 | F. 077 462 2745 | kj@KuypersKessel.nl | www.kuyperskessel.nl

Indien u niet de beoogde ontvanger bent van deze e-mail, wilt u dan contact opnemen met de verzender. Wij verzoeken u in dit geval tevens deze e-mail inclusief meegezonden files van uw computer(systeem) te verwijderen en niet prijs te geven of te kopiëren. Aan deze e-mail kunnen geen rechten worden ontleend, tenzij de inhoud van het bericht door een daartoe bevoegd persoon per reguliere post of telefax wordt bevestigd.

K.v.K. Venlo nr. 12005968 (Transport&Logistiek), 12014583 (Zand&Grind), 12014582 (Infra), 12027745 (Bouwgrondstoffen), 13030648 (CZW)



Denk aan het milieu voordat u deze e-mail print.



CENTRALE ZANDWINNING WEERT B.V.

Correspondentieadres:

Postbus 7844
5995 ZG Kessel
Tel.: 077 - 462 12 77
Fax: 077 - 462 27 45

Exploitatie CZW
Lozerweg 100
6006 SR Weert
Tel.: 0495 - 68 81 70
Fax: 0495 - 68 81 71

ING 68.55.68.288

Provincie Limburg
t.a.v. Provinciale Staten Limburg
Postbus 5700
6202 MA Maastricht

Kessel, 17 november 2014

Contactpersoon: K. Jeurissen Msc.

Ons kenmerk: 141117 POL2014 – Provinciale Staten

Onderwerp: Onbedoelde reparatie POL 2014

Geachte Statenleden,

Op 6 mei j.l. heeft Gedeputeerde Staten het ontwerp POL2014, met bijbehorend Plan MER en de ontwerp omgevingsvergunning Limburg 2014, ter inzage gelegd. Hierbij is aan eenieder de mogelijkheid gegeven om hier middels een zienswijze op te reageren. Op 28 oktober j.l. heeft het college ingestemd met de concept-Nota van Zienswijze. In deze Nota zijn alle ingekomen zienswijzen met betrekking tot voornoemde stukken beantwoord en daar waar deze aanleiding hebben gegeven, zijn deze doorvertaald naar wijzigingsvoorstellen. Tot onze verbazing merken wij op dat de zonering van onze ontgrondingslocatie in Weert is aangepast ten opzichte van het ontwerp, zonder dat hiertoe aanleiding is gegeven. Wij vragen u om deze reden om bij de formele vaststelling deze aanpassing te rectificeren.

Als producent van ondermeer bouwgrondstoffen kan het beleid van de provincie, zeker ten aanzien van de fysieke omgeving, van grote invloed zijn op onze bedrijfsvoering. Zoals u weet gaat de winning van oppervlaktedelfstoffen gepaard met het creëren van een maatschappelijke meerwaarde. Op dit moment zijn we bezig om middels een gewijzigde ontgrondingsvergunning de winning binnen de concessiegrenzen te optimaliseren. Hierbij wordt een maatschappelijke meerwaarde gecreëerd in de vorm van een meer recreatieve invulling van het gebied, conform de ambities van de gemeente

Weert, zoals verwoord in de gebiedsvisie Kempen-Broek – IJzeren Man, de structuurvisie Weert 2025 en het coalitieprogramma 2014-2018.

In het ontgrondingsproces leiden de winactiviteiten tot een gebiedsontwikkeling die uiteindelijk deels aangemerkt kan worden als natuurzone en deels als recreatiezone. Het op voorhand aanbrengen van een natuurbegrenzing (Goudgroene natuurzone) binnen de concessiegrens brengt een limitatieve werking met zich mee voor de initiatiefnemer om in het proces een zo groot mogelijke maatschappelijke meerwaarde te creëren met voldoende draagvlak. Daarbij moet tevens opgemerkt worden dat de doorgevoerde aanpassing, waarbij een gedeelte van het concessiegebied nu als goudgroene natuurzone wordt gezoneerd, van de "Beschermingszones natuur en landschap-kaart" niet voortkomt vanuit een ingediende zienswijze noch anderszins gemotiveerd wordt in de Nota Zienswijze. De doorgevoerde aanpassing ligt tevens niet in lijn met de kaarten van zowel het POL 2006 als ook het ontwerp POL 2014 (zie bijlage 1). Ook toen was er sprake van een ontgrondingslocatie (ontgrondingsvergunning dateert van mei 2001) ter plaatse en werd toen ook geen aanleiding gezien om een goudgroene dan wel EHS zonering binnen het concessiegebied op te nemen. Om deze reden voorzien wij dat de aanpassing onbedoeld op de kaart is doorgevoerd.

Gezien de doorgevoerde aanpassing een dusdanige belemmering vormt voor de realisatie van een gewenste maatschappelijke meerwaarde, behorende bij de ontgrondingsvergunning, wordt onze bedrijfsvoering onbedoeld belemmerd. Wij verzoeken u om bij de formele vaststelling van het POL 2014 deze aanpassing van de "Beschermingszones natuur en landschap-kaart" te rectificeren.

Hoogachtend,

Zand- en Grindbedrijf Kuypers BV

Drs. M. Bottinga-Kuypers

Directeur

Bijlage 1

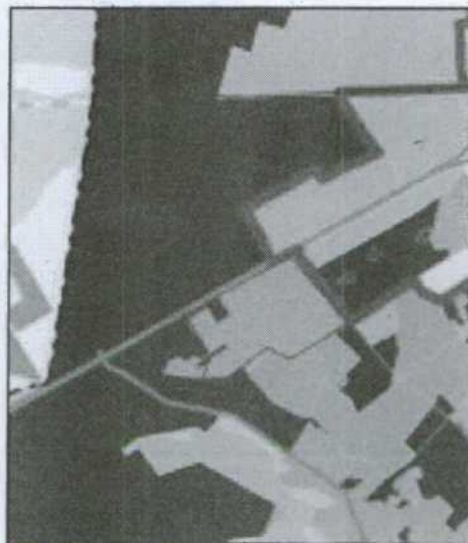
Concessiegebied



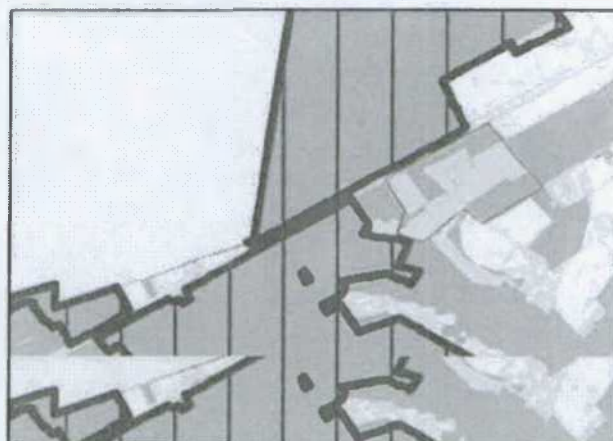
Ontwerp POL 2014



POL 2006 (POG)

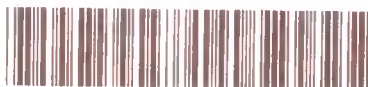


POL 2014



Doorgevoerde aanpassing





2014/65787

19-11-2014

GRIF

5-2-2015

Provinciale Staten

Provincie Limburg	PS
DOCnr.	
Ingek.	19 NOV. 2014
CASnr.	
ID.	

Cluster RMT
Faxnummer +31 43 361 80 99
Ons kenmerk 2014/64039
Bijlage(n) 1

Behandeld R.J.C. Cimmermans
Doorkiesnummer +31 43 389 79 62
Uw kenmerk
Maastricht 18 november 2014

VERZONDEN 19 NOV. 2014

Onderwerp

Nota van zienswijzen POL2014

Geachte Staten,

Aan uw Staten zijn ter vaststelling toegezonden het ontwerp POL2014 (incl. plan-MER), de ontwerp Omgevingsverordening Limburg 2014 en het ontwerp PVVp. Een en ander met inachtneming van de voorgestelde wijzigingen in de Nota van zienswijzen.

Wij hebben de zienswijzen met grote zorgvuldigheid behandeld, maar we hebben na de publicatie in de Nota van zienswijzen helaas toch een aantal onvolkomenheden ontdekt, die we met bijgaand document corrigeren. Het gaat om de volgende punten:

1. Van een aantal gemeenten zijn niet alle punten van hun zienswijze terug te vinden in de Nota van zienswijzen. De ontbrekende punten zijn van een standpunt van GS voorzien. Geen van de punten leidt tot aanvullende voorstellen aan PS.
2. Een aantal zienswijzen van particulieren en belangenorganisaties zijn wel op de lijst van indieners opgenomen, maar ontbreken in de Nota van zienswijzen of zijn daarin slechts ten dele van een reactie voorzien. Daarover is alsnog een standpunt opgenomen, waarbij in twee gevallen een voorstel aan PS wordt gedaan.
3. De zienswijze over de wenselijkheid van een bepaling voor de zilvergroeene natuurzone in de Omgevingsverordening is ingediend door meer insprekers dan de Nota van zienswijzen laat zien.
4. In de Nota van Zienswijzen (bovenaan pag. 93, n.a.v. zienswijze 5042) wordt een tekstwijziging voor het PVVp aangekondigd, die per abuis niet in de wijzigingsvoorstellen voor PS is opgenomen. Dat doen we alsnog.
5. Twee overbodige tekstdelen worden geschrapt.
6. De lijst met insprekers en nummers is gecorrigeerd. De complete actuele lijst is als apart document te vinden op de website van het POL2014: www.limburg.nl/pol2014 onder de kop Nota van zienswijzen.



Voorgesteld wordt om kennis te nemen van deze aanvullingen en correcties en ze te betrekken bij uw bespreking van POL2014 c.a.

Gedeputeerde Staten van Limburg

voorzitter

secretaris



Informerend stuk

1. Onderwerp

Provinciaal Omgevingsplan Limburg (POL2014); Nota van zienswijzen

2. Inleiding/aanleiding incl. beoogd resultaat

Aan uw Staten zijn ter vaststelling toegezonden het ontwerp POL2014, de ontwerp Omgevingsverordening Limburg 2014 en het ontwerp PVVp2014 (behandeling SCRIF 21 november, behandeling PS 12 december). Een en ander met inachtneming van de voorgestelde wijzigingen in de Nota van zienswijzen.

In de toegezonden Nota van zienswijzen blijkt een aantal onvolkomenheden te zijn geslopen. Die worden in het bijgevoegde document gecorrigeerd.

Voorgesteld wordt om kennis te nemen van deze correcties en ze te betrekken bij uw bespreking van POL2014 c.a.

3. Bevoegdheid

Zie Statenvoorstel tot vaststelling van POL2014 c.a.

4. Risico's

Zie Statenvoorstel tot vaststelling van POL2014 c.a.

5. Periodieke informatie/sturingsinformatie

☐ Via Jaarstukken en Begroting

- ☐ Paragraaf Projecten
- ☐ Paragraaf Financieringen
- ☐ Paragraaf Verbonden Partijen
- ☐ Paragraaf Bedrijfsvoering
- X Programmaverantwoording

☐ Voortgangsrapportages Regeling Grote Projecten

6. Relatie met Programmabegroting – financiële aspecten

Zie statenvoorstel tot vaststelling van POL2014 c.a.

7. Meegezonden bijlagen

- Notitie 'Correcties Nota van zienswijzen bij het ontwerp POL2014 c.a.'

Aanvullingen/ correcties Nota van zienswijzen bij het ontwerp POL2014 c.a.

In de Nota van zienswijzen bij het ontwerp POL2014, die op 28 oktober 2014 door GS is vastgesteld, blijkt een aantal onvolkomenheden te zijn gesloten.

1. Van een aantal gemeenten zijn niet alle punten van hun zienswijze terug te vinden in de Nota van zienswijzen. De ontbrekende punten zijn hieronder van een standpunt van GS voorzien. Geen van de punten leidt tot aanvullende voorstellen aan PS.
2. Een aantal zienswijzen van particulieren en belangenorganisaties zijn wel op de lijst van indieners opgenomen, maar ontbreken in de Nota van zienswijzen of zijn daarin slechts ten dele van een reactie voorzien. Dit leidt op twee punten tot aanvullende voorstellen voor PS
3. De zienswijze over de wenselijkheid van een bepaling voor de zilvergroeene natuurzone in de Omgevingsverordening is ingediend door meer insprekers dan de Nota van zienswijzen laat zien.
4. In de Nota van Zienswijzen (bovenaan pag. 93, n.a.v. zienswijze 5042) wordt een tekstwijziging voor het PVVp aangekondigd, die per abuis niet in de wijzigingsvoorstellen voor PS is opgenomen. Dat doen we alsnog.
5. Twee overbodige tekstdelen worden geschrapt.
6. De lijst met insprekers en nummers is gecorrigeerd. De complete actuele lijst is als apart document te vinden op de website van het POL2014: www.limburg.nl/pol2014 onder de kop Nota van zienswijzen.

Deze punten worden gecorrigeerd in dit document, dat dus gezien mag worden als een aanvulling op de Nota van Zienswijzen.

1. Van een aantal gemeenten zijn niet alle punten van hun zienswijze terug te vinden in de Nota van zienswijzen.

Het betreft onderdelen van de zienswijze van de gemeenten Nederweert (1062), Venray (1065), Leudal (1173) en Voerendaal (1056). De meeste van de ontbrekende punten zijn ook door andere insprekers ingediend en hebben dus al een reactie van GS op vergelijkbare punten van andere insprekers. Deze punten zijn in de bijlage vermeld. Per punt is aangegeven op welke pagina in de Nota van zienswijzen het betreffende standpunt van GS te vinden is.

Een aantal ontbrekende onderdelen uit de genoemde zienswijzen vraagt wél om een specifieke reactie van GS. Die worden hieronder weergegeven. Ze leiden niet tot aanvullende voorstellen aan PS.

Inspreker onderschrijft de opgave om de emissies geur en fijn stof terug te dringen. De Provincie zal, indien de aanpak van gemeenten voor geur onvoldoende zicht geeft op het bereiken van de ambities van 2025, op dat moment een leefbaarheidsdoelstelling voor geur vastleggen in de omgevingsverordening. Inspreker verzoekt om deze ambitie, zoals uitgesproken voor geur ook uit te spreken voor fijn stof. Inspreker heeft het onderzoeksrapport van Arcadis over het voorkomen van opvulling van fijn stof tot de norm ter informatie bijgevoegd.	1062
--	------

Standpunt GS

In de Nota van zienswijzen (pag. 317) schetsen we de beoogde aanpak 'schone stallen', en het belang om samen met de gemeenten op regionaal niveau tot afspraken te komen over een samenhangende inzet van instrumenten, onder meer op het gebied van ammoniak, geur en fijn stof. Als de aanpak voor bijvoorbeeld geur onvoldoende zicht geeft op het bereiken van de ambities voor 2025, zullen we op dat moment een leefbaarheidsdoelstelling voor geur vastleggen in de Omgevingsverordening. Mocht dat voor fijn stof eveneens aan de orde zijn, dan zullen het opnemen van zo'n doelstelling in de verordening zeker in overweging nemen.

Inspreker verzoekt het op de kaart ontbrekende knelpunt N266 op te nemen.	1062
---	------

Standpunt GS

In de visie Midden-Limburg (ontwerp POL, pag. 50) wordt de N266 als aandachtspunt ter verbetering van de bereikbaarheid genoemd. De bijbehorende visiekaart is een beeld op hoofdlijnen en leent zich niet voor het opnemen van dergelijke projecten. Kaart 4, infrastructuur en bereikbaarheid, uit het POL bevat alleen bestaande infrastructuur.

Het PVVp (pag. 96) schetst het proces dat rond de aanpassing van de N266 doorlopen wordt.

Inspreker verzoekt op het overzicht logistiek netwerk Limburg de ontbrekende overslaglocatie aan de kanalenviersprong (Kalle en Bakker) op te nemen	1062
---	------

Standpunt GS

Het klopt dat de overslaglocatie in Nederweert bij de kanalenviersprong niet op de kaart van het logistieke netwerk is opgenomen. Het gaat hier namelijk om een overslaglocatie van een solitair bedrijf (d.w.z. geen openbaar karakter). Dergelijke ROC's zijn geen onderdeel meer van de havennetwerkvisie en daarom niet op de kaart opgenomen.

Inspreker verzoekt om duidelijkheid, of het Bedrijvenpark Pannenweg wordt aangemerkt als bedrijventerrein in stedelijk gebied, mede van belang in de discussie rondom de mogelijke vestiging van detailhandel.	1062
--	------

Standpunt GS

Kaart 3 van het POL bevat de categorie-indeling van de Limburgse bedrijventerreinen. Bedrijvenpark Pannenweg valt onder de 'grootschalige logistieke bedrijventerreinen en productielocaties van (boven)regionaal belang.'

Inspreker verzoekt, teneinde de aanwijzing als archeologische aandachtsgebied een meerwaarde op te laten leveren, om een synthetiserend onderzoek (= totaaloverzicht van alle onderzoeken) door de provincie.	1062
---	------

Standpunt GS

Een dergelijk onderzoek wordt momenteel uitgevoerd, het strekt overigens verder dan alleen de archeologische aandachtsgebieden. De gemeenten worden begin 2015 over de resultaten geïnformeerd.

Indiener is van mening dat aan de aanduiding van Venray als tweede stedelijke kern van Noord Limburg gekoppeld moet worden de mogelijkheid om grootschalige stedelijke ontwikkeling en een plek te kunnen bieden. Voorbeelden zijn PDV locatie de Woonmax, ruimte voor grootschalige logistieke bedrijvigheid, versterking van stedelijke voorzieningen. Volgens indiener mogen de principes van dynamisch voorraadbeheer er niet toe leiden dat ontwikkelingen die normaal gesproken in een van de twee stedelijke kernen thuishoren worden gefrustreerd vanwege overcapaciteit op andere locaties in de regio. Bij de stedelijke thema's zou het principe 'meer stad, meer land' beter uitgewerkt moeten worden.	1065
---	------

Standpunt GS

Het gaat hier om afwegingen die in onze ogen juist aan de orde moeten komen in de regionale uitwerkingen per thema. POL2014 bevat een aantal algemene principes en uitgangspunten (zoals het principe meer stad, meer land) ten behoeve van die uitwerkingen.

Indiener stelt dat er grenzen zijn aan onderlinge solidariteit waardoor het principe van regionaal salderen en uitruilen van plannen, als onderdeel van dynamisch voorraadbeheer, in de praktijk moeilijk realiseerbaar kan zijn.	1065
---	------

Standpunt GS

Ons standpunt op pagina 49 van de Nota van zienswijzen bevat een uitnodiging aan gemeenten en marktpartijen om samen met ons een verstandige invulling te geven aan dynamisch voorraadbeheer (salderen, schrappen planvoorraad). Aspecten als het door indiener genoemde zullen daarbij zeker aan de orde komen.

Indiener stelt dat de bronsgroene zone voor zover niet onderdeel uitmakend van de gebiedsvisie Maasgaard gereserveerd zal blijven voor de landbouw.	1065
---	------

Standpunt GS

Landbouw past prima binnen de bronsgroene landschapszone.

In relatie tot de stelling dat regionale motorsportcentra illegale motorcrossactiviteiten voorkomen merkt indiener op dat circuit de Peel uitsluitend gericht is op autosport.	1065
--	------

Standpunt GS

In het POL gaan we ervan uit dat in alle drie de regio's minimaal één regionaal motorsportcentrum gerealiseerd wordt. Als het circuit de Peel alleen voor autosport een functie kan vervullen, is het primair aan de gemeenten om in regionaal verband te bezien wat dit betekent voor de voorzieningen voor de motorsport.

Inspreker stelt dat deze de voorzorg bepalingen in de nieuwe Provinciale Omgevingsverordening "als stok achter de deur" niet nodig acht, omdat binnen de Samenwerking Midden-Limburg het POL verder uitgewerkt wordt.	1173
---	------

Standpunt GS

Bij de beschrijving van het principe dynamisch voorraadbeheer (ontwerp POL, paragraaf 3.2.3) maken we duidelijk dat de regionale uitwerkingen moeten resulteren in bestuursafspraken tussen gemeenten en Provincie. De voorzorg bepalingen in de Omgevingsverordening dienen uitsluitend ter borging van deze afspraken. In het planvormingstraject (onder meer een brede bestuurlijke bijeenkomst in januari 2014) is gebleken dat deze werkwijze een breed draagvlak heeft bij gemeentebestuurders.

Inspreker constateert dat de werkwijze met kwaliteitsateliers waarmee vooruit gelopen wordt op de toekomstige samenwerking regionaal en met de provincie echt toegevoegde waarde heeft. Inspreker pleit voor continuering traject van samenwerking en co-creatie.	1173
---	------

Standpunt GS

We zijn blij met deze ondersteuning van de beoogde aanpak.

Inspreker onderschrijft het bestaan van barrières tussen de provincie en onze burens en tevens de noodzaak dat de provincie hier haar verbindende en initiërende rol oppakt. Inspreker wijst op het belang van gemeente Leudal als schakel tussen de regio's Noord en Zuid en op het feit dat Leudal bijdraagt aan de ontwikkelingen op onder andere de campussen; deze laatste zijn bij hun ontwikkelingen voor een belangrijk deel afhankelijk van hetgeen zich in de omliggende regio's voordoet.	1173
--	------

Standpunt GS

De centrale, strategische ligging van Midden-Limburg in Brainport Zuidoost Nederland, met zijn goede woon- en leefklimaat, worden in de regiovisie Midden-Limburg in het ontwerp POL2014 nadrukkelijk benoemd.

Inspreker pleit voor een tweede Maasoversteek voor langzaam verkeer (recreatief en utilitair fietsverkeer) om de samenhang van toerisme op de oost- en westzijde van de Maas te versterken en om de verkeersdruk op de Maasbrug en de stedelijke autoweg N280 te verminderen	1173
--	------

Standpunt GS

In het kader van het uitvoeringsprogramma fietsbeleid vindt een controleslag plaats van het fietsroutenetwerk, waarbij de gemeenten betrokken zijn. Dit kan daarin een aandachtspunt vormen.

Inspreker verzoekt de stoptrein Roermond-Weert, een van de drie met extra prioriteit in de Railagenda benoemde projecten, als voorbeeld te noemen in de paragraaf opgave.	1173
---	------

Standpunt GS

In het PVVp wordt uitgebreid ingegaan op deze stoptreindienst en de prioriteit daarvan.

Inspreker pleit ervoor in navolging van de overdracht van het LKM-compensatiebeleid ook de compensatiemaatregelen in de goudgroene en zilvergroene natuur over te laten aan de gemeenten.	1173
---	------

Standpunt GS

In de zilvergroene natuurzone is geen compensatie meer aan de orde. Gelet op de voorkeur voor de compensatie in de goudgroene natuurzone op financiële wijze (zie toelichting artikel 5.12 Omgevingsverordening), is uitvoering door de gemeenten niet mogelijk.

Inspreker pleit ervoor het retentiegebied Lateraal-Kanaal-West te beperken tot het gebied ten zuiden van de N280. De eerste fase is bijna gerealiseerd en zal – eventueel na verdere maaiveldverlaging van circa 1,25 meter - dermate lagere waterstanden opleveren, dat de onwenselijke ontgrinding ten noorden van de N280 niet nodig blijkt.	1173
---	------

Standpunt GS

Dit retentiegebied is in het kader van de POL-aanvulling Zandmaas 2002/2004 vastgelegd. In het kader van de uitwerking van de Deltabeslissing kan bezien worden in hoeverre aanpassing nodig en wenselijk is.

Inspreker pleit ervoor de agrarische sector op te nemen als belangrijke economische drager voor een duurzame economische structuur, en een verwijzing op te nemen naar het rapport van Keyport 2020 over de betekenis van de agribusiness in Midden-Limburg.	1173
--	------

Standpunt GS

We verwijzen graag naar het profiel van Midden-Limburg, paragraaf 4.2.1 van het ontwerp POL.

Inspreker onderschrijft de visie in het POL dat de meest geschikte locatie voor mestverwerking een bedrijventerrein is. Inspreker verzoekt hiermee op korte termijn te starten en niet eerst een en ander uit te werken in een regiovisie. Op het biobased terrein Zevenellen, ook genoemd als agglomeratielandbouwlocatie, kan gestart worden. Biobased economy beperkt zich niet tot de campussen.	1173
--	------

Standpunt GS

Het is aan marktpartijen om met nieuwe initiatieven voor mestverwerkingsinstallaties te komen. Uiteraard hoeft dat niet te wachten tot de afronding van de genoemde regiovisies.

Inspreker verzoekt – vooraleer over te gaan tot nieuwbouw van (particuliere) huurwoningen – eerst de resultaten af te wachten van het onderzoek (in kader structuurvisie wonen, zorg en woonomgeving) naar de omzetting van koop naar particuliere huur en andersom.	1173
--	------

Standpunt GS

We zijn geïnteresseerd in de resultaten van genoemd onderzoek. Overigens gaat niet de Provincie maar de gemeenten over dergelijke besluiten (planologisch).

Inspreker verzoekt het Natura 2000 gebied "Het Leudal", dat niet op de kaart is opgenomen, alsnog op de kaart te zetten.	1173
--	------

Standpunt GS

Dit gebied staat reeds op de kaart.

Inspreker vraagt naar de verhouding tussen de aanpak van de belasting op Natura2000 gebieden enerzijds en het bestemmingsplan buitengebied anderzijds, alsmede naar de verdeling van verantwoordelijkheden en rollen? Stelt de provincie of de gemeente de beheersplannen Natura2000 op en hoe wordt de relatie met het bestemmingsplan buitengebied geregeld?	1173
--	------

Standpunt GS

De regionale uitwerkingen landbouw zijn bij uitstek de plek om de samenhang tussen aanpakken en inzet van instrumenten (Natura2000, Omgevingsverordening, PAS, bestemmingsplannen, vergunningverlening) goed vorm te geven. Overigens worden de beheersplannen Natura2000 door de Provincie vastgesteld, in samenspraak met gemeenten en andere stakeholders.

2. Een aantal zienswijzen van particulieren en belangenorganisaties zijn wel op de lijst van indieners opgenomen, maar ontbreken in de Nota van zienswijzen of zijn daarin slechts ten dele van een reactie voorzien.

Een deel van de ontbrekende punten vraagt niet om een nieuwe reactie van GS, omdat er al een standpunt is n.a.v. vergelijkbare punten van andere insprekers.

Deze punten zijn in de bijlage vermeld, waarbij per punt is aangegeven op welke pagina in de Nota van zienswijzen het betreffende standpunt van GS te vinden is.

Ontbrekende onderdelen uit de genoemde zienswijzen die wél vragen om een specifieke reactie van GS staan hieronder. Ze leiden op twee punten tot een aanvullend voorstel aan PS.

Mede vanwege het vastgestelde PIP Buitenring, vinden momenteel gesprekken plaats met gemeente en Provincie over het continueren en herinrichten van een bedrijfslocatie. Er ligt momenteel een stedenbouwkundig model voor dat naar verwachting kan stoelen op ieders (basis)medewerking. Indiener verzoekt het college om het ruimtebeslag van onderhavige bedrijfslocatie op basis van het momenteel voorliggende stedenbouwkundige model, inclusief de gehele 'oksel' van de toekomstige afrit van de Buitenring, volledig te leggen in de zone 'buitengebied'. Argumenten hiervoor zijn: de ruimte aan de noordzijde van het bedrijf tot aan het Natura2000 gebied is nodig voor de noodzakelijke herinrichting van de bedrijfslocatie.	2257
---	------

Het realiseren van een natuurdoelstelling aan de westzijde van de bedrijfslocatie is niet opportuun vanwege de eigendomssituatie en vanwege het gepresenteerde stedenbouwkundig model. En aan de oostzijde van de bedrijfslocatie wordt in het stedenbouwkundige model ruimtebeslag voor parkeren beoogd. De aanduiding zilvergroeene natuurzone is ter plekke onwenselijk.	
---	--

Standpunt GS

Het is inderdaad correct dat er op dit moment gesprekken plaatsvinden met gemeente en Provincie over het herinrichten van de betreffende bedrijfslocatie. Hoewel deze gesprekken in een constructieve sfeer plaatsvinden is er tot op heden nog geen overeenstemming bereikt. Aandachtspunten bij de herinrichting zijn onder meer de effecten op Natura2000, de samenhang met de beoogde herinrichting van de Geleenbeek (doelen KRW), de relatie met het detailhandelsbeleid en de gebiedsvisie Vaesrade.

Het gebied is voor een groot deel als bronsgroene landschapszone aangeduid. Op pag. 291/292 van de Nota van zienswijzen is uitgebreid gemotiveerd waarom we het omzetten tot 'buitengebied' niet nodig achten. Bij het uitwerken van de plannen is wel een motivering van belang hoe in de ruimtelijke afweging met de kernkwaliteiten (bronsgroen/ Nationaal Landschap) is omgegaan. We stellen voor het gebied ten oosten, dat nu als zilvergroeene natuurzone is aangemerkt, eveneens als bronsgroene landschapszone aan te merken, om versnippering te voorkomen.

De grenzen van de goudgroene natuurzone aan de west- en noordzijde van de locatie zijn iets opgeschoven teneinde ze in overeenstemming te brengen met het bestemmingsplan. De omgevingsverordening geeft de kaders voor die zone aan, met ruimte voor maatwerk bij kleinschalige ingrepen.

Voorstel aan PS

Het bovengenoemde gebied dat nu als zilvergroeene natuurzone is aangemerkt als bronsgroene landschapszone aan te merken.

Ten aanzien van het kaartmateriaal is het verzoek om het POL 2014 in overeenstemming te brengen met het vastgestelde bestemmingsplan Koningsven – De Diepen (17 februari 2014; zie kaarten bij zienswijze).	5080
---	------

Standpunt GS

In de definitieve POL-voorstellen aan PS zijn een aantal zilvergroeene gebieden gelegen binnen de goudgroene natuurzone omgezet naar goudgroen (zie uitleg in de Nota van zienswijzen). Gelijktijdig is een aantal andere gebieden van goudgroen omgezet naar zilvergroen. Dat geldt onder meer voor het oostelijk deel van het gebied Koningsven. Gelet op eerder gemaakte afspraken wordt voorgesteld die omzetting voor dat betreffende gebied ongedaan te maken. De lijn (met kaartbeeld) in het ontwerp POL om dit gebied tot de goudgroene natuurzone te rekenen blijft dus ongewijzigd.

Voorstel aan PS

Het oostelijk deel van het gebied Koningsven te handhaven als onderdeel van de goudgroene natuurzone.

Indiener is initiatiefnemer van een woningbouwproject in Montfort nabij de Vlootbeek. De gronden hebben nog de bestemming agrarisch maar bestemmingsplanwijziging is in voorbereiding. Een van de grondeigenaren heeft een bouwvergunning voor een tuinbouwbedrijf waarbij tot op ca 2 mtr van de oever van de Vlootbeek gebouwd mag worden (fundamenten reeds aangelegd) maar in de koopovereenkomst ter verwerving van zijn gronden is afgesproken dat afgezien wordt van verdere realisatie van het tuinbouwbedrijf mits het woningbouwproject gerealiseerd zal worden.	5132
--	------

In POL is brede zone langs Vlootbeek aangewezen als goudgroene natuurzone, die deels overlapt met reeds vergunde bouwzone voor een tuinbouwkas. Ook overlapt de goudgroene zone de met de gemeente overeengekomen bebouwingsvlak voor een viertal woningen langs de Vlootbeek. Deze zijn van groot belang voor het bouwproject en waren in het POL2006 nog niet als zodanig aangemerkt. Indiener verzoekt de goudgroene zone aan te passen zodanig dat het ontwikkelde bouwplan ongewijzigd doorgang kan vinden.	
--	--

Standpunt GS

Elders in de Nota van zienswijzen (pag. 275 e.v.) wordt al toegelicht dat we de regeling voor natuurbeken in de verordening willen aanpassen. In het ontwerp is nog een regeling opgenomen die vergelijkbaar is met die voor de goudgroene natuurzone (met een verbod op bepaalde ontwikkelingen), aan PS wordt voorgesteld om die regeling te veranderen in een regeling met het karakter van een motiveringsplicht. Bij een nieuw bestemmingsplan dient aangegeven te worden hoe rekening gehouden is met en geanticipeerd wordt op de beoogde herinrichting van de natuurbekzone. In het kader van de door indiener genoemde project heeft vooroverleg hierover plaatsgevonden. Wanneer aan een aantal voorwaarden voldaan wordt, is uitvoering naar onze mening mogelijk.

Inzet van biomassa; tekst op pag. 106, laatste alinea, aanpassen. (uitbreiding van) bestaande installaties vrijwaren.	2523
---	------

Standpunt GS

Het betreft hier slechts een toelichtende tekst waarin we onze voorkeur uitspreken.

Indiener verzoekt om pas te spreken over beperkingen en verdergaande landschapszonerings nadat duidelijk is welke doelen worden nagestreefd, hoe deze gefinancierd worden, wat dit betekent voor nabij gelegen gronden en gebouwen, dat de gevolgen gecompenseerd kunnen worden en wat het tijdpad is.	2639
--	------

Standpunt GS

De achterliggende redenen voor de gekozen zonering worden in hoofdstuk 3 van het POL toegelicht, de opgaven, aanpak (incl. instrumenten) worden vervolgens per thema en zone verder uitgewerkt. De verdere concretisering vindt onder meer in programma's plaats.

Daarnaast beschikt inspreker over diverse gronden nabij kasteel 'Ehrenstein', deze gronden zijn in het ontwerp-POL aangeduid als 'Goudgroene natuurzone'. Inspreker verzoekt om deze gronden op te nemen in de 'Bronsgroene landschapszone', overeenkomstig de overige ter plekke liggende gronden behorende bij de bedrijfsvoering van inspreker.	2207
--	------

Standpunt GS

De betreffende gronden zijn in het kader van het PIP Buitenring Parkstad Limburg als natuurcompensatiegronden bestemd.

Indiener verzoekt de inhoud en toelichting met betrekking tot het begrip "dierverslijf" en "nieuwe stal" uit de omgevingsverordening te heroverwegen, een duidelijk standpunt in te nemen en dit breed te communiceren. De discussie (waarom indiener al in gesprek in met provincie) richt zich op het uitgangspunt dat een stal mogelijk niet gedeeltelijk aangesloten mag worden op een luchtwasser. Zienswijze bevat uitgebreid voorstel voor inhoudelijke uitleg van de definitie "nieuwe stal".	2010
--	------

Standpunt GS

Indiener heeft dit verzoek eerder bij ons gedaan. Wij hebben daar al op geantwoord via onze brief van 10 juli 2014 met kenmerk 2014/38119. Korthedshalve verwijzen wij naar die brief.

Het gebied de Steenberg in Mesch te bestemmen als goudgroene natuurzone ipv zilvergroene natuurzone. Doelstelling van initiatiefnemer is landgoedontwikkeling.	5107
Zilvergroene natuurzone moet worden gewijzigd goudgroen, het perceel is via functieverandering 10 jaar gelegen omgezet in bestaande natuur.	5126
Indiener verzoekt om perceel Wittem sectie P, nr 82 te wijzigen naar de status goud.	2423

Standpunt GS

De genoemde percelen zijn niet of onvoldoende van belang in het kader van Europees natuurbeleid (Vogel- en Habitatrichtlijn plus Kaderrichtlijn Water). De verzoeken tot aanpassing van de kaart worden daarom niet gehonoreerd.

3. De zienswijze over de wenselijkheid van een bepaling voor de zilvergroene natuurzone in de Omgevingsverordening is ingediend door meer insprekers dan de Nota van zienswijzen laat zien.

Ook zilvergroene natuur opnemen in verordening om er voor te zorgen dat ontwikkelkansen worden gestimuleerd zonder dat er in een zilvergroene natuurzone onomkeerbare ontwikkelingen met een stedelijk karakter plaatsvinden.	1017 1021 1049, 1050 1172 1067 1019
Zilvergroen adequaat beschermen in de Omgevingsverordening.	5231

Deze zienswijze vraagt niet om een nieuwe reactie van GS, er is al een standpunt n.a.v. vergelijkbare punten van een andere inspreker, op pagina 199 van de Nota van zienswijzen.

4. In de Nota van Zienswijzen (bovenaan pag. 93, n.a.v. zienswijze 5042) wordt een tekstwijziging voor het PVVp aangekondigd. De tekst daarvan is niet in de wijzigingsvoorstellen voor PS opgenomen, dat doen we alsnog.

Teksttoevoeging PVVp (blz. 51, paragraaf Inrichting Duurzaam Veilig): 'Barrièrewerking door het regionaal verbindend wegennet wordt zoveel mogelijk voorkomen. Bij wijzigingen als gevolg van reconstructies wordt zoveel mogelijk rekening gehouden met bestaande kruisende (wandel)routes aan de hand van daarvoor beschikbare richtlijnen (bijv. CROW-299).'

5. Twee overbodige tekstdelen worden geschrapt.

Op pagina 311 van de Nota van zienswijzen staat dat in de toelichting van de verordening zal worden aangegeven hoe wordt gehandeld bij bouw kavels die gedeeltelijk in extensiveringsgebied liggen en gedeeltelijk daarbuiten.

Dat is niet nodig omdat de extensiveringsgebieden al op kavelniveau zijn begrensd en doorsnijdingen zoveel mogelijk zijn voorkomen (zie pag. 367 onderaan). Op die pagina wordt ook gewezen op ruimte voor maatwerk waar toch nog sprake zou zijn van doorsnijding. Dit is een aandachtspunt voor de regionale uitwerking.

Op pagina 248 van de Nota van zienswijzen kan het woord 'aangezien' in het standpunt GS (laatste alinea) vervallen.

BIJLAGE

zienswijze	indiener	standpt GS op pag ...
Inspreker onderschrijft het principe van het werken met dynamisch voorraadbeheer, maar wijst op het gevaar dat – vanwege de sectorale insteek van het POL – wenselijke ontwikkelingen daardoor belemmerd worden. Inspreker pleit voor een gebiedsgerichte integrale aanpak, waarbij sectoraal gezien niet aan de voorwaarden van dynamisch voorraadbeheer wordt voldaan, maar waarbij per saldo een positieve ontwikkeling plaatsvindt.	1062	44
Inspreker onderschrijft de werkwijze van regionale visies en regionale afspraken, maar wijst op het ontbreken van een vast structuur om tot regiovisies te komen, en op de te ambitieuze tijdsplanning.	1062	48
Inspreker verzoekt om provinciale ambtelijke capaciteit voor de ondersteuning van de regiovisies en het bewaken van het totaalproces van het opstellen van de regiovisies.	1062	48
Inspreker duidt op een aantal onvolkomenheden in de POL-kaarten en verzoekt aanpassingen: - de begrenzing van het landelijk gebied voor de kernen Ospel, Ospeldijk, Leveroy en Eind sluit (grotendeels) bij de rode contouren uit het voorgaande POL. Wat betreft Nederweert en Budschop is de begrenzing van de stedelijke bebouwing uit het voorgaande POL aangehouden. Hierbij is niet de grens van stedelijke dynamiek aangehouden. Het voorgaande betekent dat de woongebieden Hoebenakker en Merenveld, welke thans in ontwikkeling zijn, niet binnen de grens van het stedelijk gebied vallen. Deze plannen zouden op de kaart aangeduid moeten worden als stedelijk gebied. - Wat betreft de kleine kernen blijkt uit de kaarten niet duidelijk of de uitbreidingsgebieden binnen de grenzen van het landelijk gebied vallen. Deze plannen zouden op de kaart meegenomen moeten worden als landelijke kern.	1062	34/36
Inspreker constateert dat het POL te weinig flexibiliteit/maatwerk biedt op bedrijventerreinen. Het POL maakt te weinig onderscheid in verschillende vormen van detailhandel die zijn toegestaan op bedrijventerreinen, noch wordt duidelijk onderscheid gemaakt tussen de mogelijkheden van stedelijke en landelijke gemeenten. Inspreker merkt op, dat er detailhandel is die zich specifiek wil vestigen op een bedrijventerrein en die niet in het centrum gevestigd kan worden. De vestigingsmogelijkheden hiervoor op bedrijventerreinen zijn in de regio zeer beperkt. Inspreker verzoekt hiervoor ruimte te bieden op het goed ontsloten en goed bereikbare bedrijventerrein Pannenberg. Inspreker is van mening dat het POL zich op onderdelen tegenspreekt op het gebied functiemenging en vestiging van detailhandel op bedrijventerreinen.	1062	170
Inspreker verzoekt in het POL de mogelijkheid op te nemen om de doelstelling van duurzame energie te realiseren op andere wijzen dan alleen met windenergie.	1062	108
Inspreker vraagt de provincie om, indien zich vanuit de markt initiatieven aandienen in Nederweert, deze samen met de gemeente op te pakken voor het bepalen van locatie en inpassing.	1062	117
Inspreker verzoekt bij de vaststelling van het POL rekening te houden met de tekst in de regionale structuurvisie wonen, zorg en woonomgeving, die door de provincie en de 7 Midden-Limburgse gemeenten in ontwerp zal zijn vastgesteld op het moment van vaststelling van het POL.	1062	157

Het lokatiekaartje voor de regionale motorsportcentra is niet duidelijk. Het lijkt erop dat het zoekgebied Mildert / Wessemerdijk op de kaart staat. Inspreker verzoekt alleen de uit het onderzoek van Haskoning als realistisch aangegeven potentiële lokaties op de kaart op te nemen, en het gebied Mildert / Wessemerdijk niet op te nemen. Inspreker verwacht geen resultaten van het aanwijzen van een regionaal motorcrossterrein door de Midden-Limburgse gemeenten, en heeft een voorkeur voor legalisering van het lokale motorcrossterrein aan de Leveroyschedijk.	1062	185
Inspreker verzoekt – in het kader van volksgezondheid in relatie tot agrarische bedrijven – om aandacht in de regionale landbouwvisies niet alleen voor het gebruik van gewasbeschermingsmiddelen, maar ook voor andere emissies zoals fijn stof of geur. Inspreker wijst er in dat verband op dat er een wettelijke voorziening in voorbereiding is die provincies en gemeenten vanuit het oogpunt van volksgezondheid mogelijkheden biedt om grenzen te stellen aan de omvang van veehouderijen in overbelaste gebieden.	1062	317
Inspreker wijst erop, dat het aantonen van hergebruik van leegstaande bebouwing er toe kan leiden dat er bij ieder plan waar nieuw gebouwd worden, gemotiveerd moet worden dat er geen gebruik kan worden gemaakt van leegstaande bebouwing. Dat kan leiden tot een onredelijke motiveringsplicht, b.v. bij het bouwen van nieuwe stallen bij agrarische bedrijven. Zolang er geen regionale landbouwvisies zijn heeft de gemeente niet in beeld waar gebouwen leeg staan en of het redelijk is om te eisen dat deze herbenut moeten worden. Bovendien is hergebruik niet altijd wenselijk, maar kan ook sloop een optie zijn. Verzocht wordt om hiermee rekening te houden bij de vaststelling van de omgevingsverordening.	1062	399 e.v

Aangaande het 'Dynamisch voorraadbeheer detailhandel' wordt gesteld dat ontwikkelingen gepaard moeten gaan met het verdwijnen van bestaande voorraad elders in de regio. Het is onduidelijk of hier ook planvoorraad mee bedoeld wordt. Het principe lijkt moeilijk te verwezenlijken (zeker wanneer dit 1 op 1 dient te gebeuren).	1065	171
Gelet op de omvang en urgentie van de problematiek van (grootschalige) detailhandel wordt de Provincie een faciliterende rol (in de vorm van instrumenten en/of middelen) toebedeeld	1065	171
Alhoewel noodzaak en uitgangspunten van het begrip dynamisch voorraadbeheer, in ieder geval voor werklocaties, detailhandel en op termijn mogelijk kantoren, worden onderschreven worden de financiële consequenties van het nieuwe groeien (schaarste creëren) onvoldoende belicht. De negatieve financiële consequenties van dynamisch voorraadbeheer kunnen niet uitsluitend op het bordje van de gemeenten worden gelegd	1065	48
Dynamisch voorraadbeheer onderscheidt de categorieën harde en zachte plannen. Er bestaat echter ook een tussencategorie zijnde met name structuurvisies mét exploitatie en plannen waar een positief collegebesluit over is genomen. Niet duidelijk hoe die plannen binnen het systeem van dynamisch voorraadbeheer worden meegenomen.	1065	49
De verordening kent de verplichting om bij alle ruimtelijke plannen de mogelijkheden van her benutting van leegstaande gebouwen te onderzoeken. Zoals hier omschreven is het veel te algemeen geformuleerd in termen van planologische bestemming van de leegstaande gebouwen. Bij kleinschalige ontwikkelingen wordt niet duidelijk dat in een dergelijk geval niet alle leegstaande gebouwen in de regio onderzocht hoeven te worden. Zeker gesteld moet worden dat de totstandkoming van ruimtelijke plannen, bij toepassing van deze regels, voor de gemeente goed werkbaar blijft.	1065	399

Ondanks dat in het plan-MER POL 2014 milieuaspecten worden genoemd die expliciet suggereren dat een nadere uitwerking hiervan in het POL zal worden gegeven, zijn de duurzame thema's in het ontwerp-POL nogal onderbelicht en getuigen ze van weinig ambitie en innovatie.	1065	120
Indiener ziet noodzaak voor een samenwerking tussen overheid, onderwijs en ondernemers en vindt het wenselijk om de ambities die zijn opgenomen in het SER energieakkoord ruimte te geven in het POL.	1065	108
Greenport c.q. Klavertje 4 (ofwel DCGV) 'is' niet van de hele regio, maar van een aantal gemeenten binnen de regio én de provincie. Deze belangen, en wat dat betekent voor de rest van de regio en de op te stellen regionale visie, zijn onderbelicht.	1065	79
Het elders goed beschreven belang van de campusontwikkeling Greenport zou ook in dit hoofdstuk wat nadrukkelijker vernoemd mogen worden	1065	54
Behalve de 5 Limburgse kantorensteden zijn nog geen gemeenten betrokken bij het opstellen van de provinciale kantorenvisie en is de regionale samenwerking op dit terrein nog niet georganiseerd. Betekent dit dat ook de termijn waarop een regionale kantorenvisie moet worden opgesteld afwijkt van de termijn waarop de regionale (economische) visies op werklocaties en detailhandel dienen worden opgesteld?	1065	84
Het Regionaal Verbindend wegennet is, zonder enige vorm van overleg met gemeenten en RMO, behoorlijk gewijzigd: een aantal wegen is afgevoerd en andere juist niet. Zowel inhoudelijk als procesmatig worden hier veel vraagtekens bij geplaatst. Voor gedetailleerde opmerkingen wordt verwezen naar de zienswijze van de RMO	1065	94
Het nieuwe kaartbeeld goud-zilver op hoofdlijnen uiteindelijk goed vertaald en vanuit de doelstellingen realistisch. Niettemin lopen de teksten uit het POL en de omgevingsverordening (nog) niet synchroon, verwijzingen zijn niet altijd juist opgenomen en ontbreekt de grondslag voor deze nieuwe aanpak (decentralisatie).	1065	189
Goud- en zilvergroen zijn puur vanuit natuur ingestoken. Er is geen aandacht is voor landschappelijke waarden binnen deze zones (à la bronsgroen). Wij pleiten dat deze waarden wel benoemd worden binnen deze zones (met een adequate regeling).	1065	280
Ook zilvergroeene natuur opnemen in verordening om er voor te zorgen dat ontwikkelkansen worden gestimuleerd zonder dat er in een zilvergroeene natuurzone onomkeerbare ontwikkelingen met een stedelijk karakter plaatsvinden.	1065	199
Een groot aantal vragen en onduidelijkheden rondom compensatieregeling. Er wordt verwezen naar beleidsregels die nog opgesteld moeten worden. Hoe wordt de regio betrokken bij het opstellen van die beleidsregels.	1065	380
Leidend principe landbouw (ruimte voor ontwikkeling moet je verdienen); is zeer versnipperd opgeschreven en werkt daardoor niet uitnodigend. Dit leidend principe beter definiëren, en beter aangeven hoe we dit gaan uitwerken, bijvoorbeeld via de regionale visies.	1065	303
Bij onderdeel regionale landbouwvisies duidelijker aangeven wie trekker is en wie participanten zijn. Wat is de rol van de burger i.v.m. gezondheidsrisico's?	1065	305
Het begrip schone stal wordt te veel langs het spoor van ammoniak uitgewerkt waardoor de ambitie te eenzijdig is. Bijvoorbeeld het onderwerp gezondheid mag steviger worden aangezet.	1065	317
De ambitie voor agglomeratielandbouw is niet helder: onduidelijk is in hoeverre leegstand/transformatie van bedrijventerreinen nog ruimte laat voor initiatieven in het buitengebied..	1065	325
Het is indiener niet duidelijk waarom er geen algemene uitgangspunten over teeltondersteunende voorzieningen in het POL meer staan.	1065	321

'Op bedrijventerreinen geen plaats voor vestiging van zelfstandige kantoren en detailhandel'. Onduidelijk is of hier bedoeld wordt 'planologisch nieuw' (: bestemmingsplan nog niet aanwezig) of ook 'nieuw bouwen' (: vanuit nu in bestemmingsplan al geregelde meters).	1065	75
Indiener verwijst naar de energiestrategie die de gemeenten Beesel-Venlo-Venray samen hebben opgesteld. Op basis van de daarin geformuleerde uitgangspunten is indiener het niet eens met de aanduiding van voorkeursgebieden voor windturbines op Venrays grondgebied.	1065	114
Indiener heeft een voorkeur om geen voorkeursgebieden maar uitsluitingsgebieden voor windturbines op de POL kaarten op te nemen en de aanwijzing van voorkeursgebieden (met goede criteria) aan de regio over te laten.	1065	114
Indiener vraagt om de N270 toe te voegen als wegen binnen het regionaal verbindend wegennet met een gewenste reserveringszone.	1065	420
Indiener vraagt om ten behoeve van de versterking van de logistieke hotspot Venlo-Venray een onderzoek naar de mogelijkheid van een railterminal in Venray toe te voegen.	1065	431
Het kaartbeeld van vrijetijdseconomie ontbreekt.	1065	179
In de POL-tekst ontbreekt een passage over het soortenbehoud en de koppeling met de provinciale soortenbeschermingsplannen. De stelling dat de biodiversiteit is gekoppeld aan de EHS en dat de biodiversiteit toeneemt is onjuist. Indiener vraagt aandacht voor het risico dat de kansen voor de EHS worden gebaseerd op grondposities in plaats van natuurpotenties.	1065	187
Door compensatie van goudgroen, in goudgroen toe te staan, neemt het areaal aan goudgroen af. Wijzig formulering zodat zeker is gesteld dat omvang minimaal gelijk blijft en samenhang verbeterd.	1065	382
De gemeente wil graag dat wordt vastgelegd wat wordt verstaan onder 'groot openbaar belang', 'kleinschalige ingreep', en 'monitoring'. De gemeente stelt daarnaast voor om een begrippenlijst in de omgevingsverordening op te nemen.	1065	383
Indiener vraagt aandacht voor een eenduidige en heldere formulering van artikel 5.13 sub 2 onder d en artikel 5.14 sub 2 onder d.	1065	383
Niet alleen de Natura2000, maar ook de goudgroene-gebieden zouden als uitsluitingsgebieden voor windturbines moeten worden aangeduid	1065	114
Uit de tekst (7.4.2) valt af te leiden dat kleinschalige particulier natuurbeheer 25% van het goudgroene areaal voor haar rekening neemt. De mogelijkheid tot organisatorische en/of financiële ondersteuning ontbreekt. Een maatwerk regeling zou ecologische ontwikkelingskansen kunnen vergroten.	1065	210
Aanduiding voor geëxclaveerde objecten in goudgroen is niet consistent en doet daardoor geen recht aan de landschappelijke waarde van het object	1065	194
Er is nog niet concreet hoe de provincie het beleid voor de Maasvallei en de verwachtingenkaart (archeologie) gaat afstemmen met het gemeentelijk beleid. De gemeente wil hier graag uitleg over.	1065	253
Er moet volgens indiener strategisch worden ingezet op biobased economy.	1065	303
Vanwege duurzaam energiegebruik de koppeling tussen glastuinbouw en veehouderij stimuleren. Dit pleit volgens indiener voor een te behouden koppeling van enkele LOG's met glastuinbouwconcentratiegebieden	1065	315
In de regionale landbouwvisies dient de ambitie en toekomst met betrekking tot mestverwerking verder te worden uitgewerkt.	1065	305
Het is belangrijk dat er voldoende ontwikkelingsgebieden voor de landbouw blijven.	1065	330

Indiener beschouwt de mogelijkheden voor nieuwvestiging en uitbreiding van IV een voortzetting van de regels uit de reconstructiewet. Indiener vraagt of in regionale landbouwvisies ruimte worden geboden voor incidentele nieuwvestiging van IV buiten de ontwikkelingsgebieden landbouw, mits dit per saldo leidt tot een betere omgevingskwaliteit.	1065	305
Indiener stelt dat het begrip schone stallen beter uitgelegd moet worden om verwarring over wat er wel en niet onder dit begrip wordt verstaan te voorkomen.	1065	317
Moet de definitie van intensieve veehouderij gezien de vele vormen waarin het voorkomt niet worden aangepast?	1065	307
Is dynamisch voorraadbeheer, bijvoorbeeld via de glasbankregeling, toepasbaar op uitbreiding glas buiten de concentratiegebieden. Eventueel verder uit te werken in de regiovisie Landbouw	1065	306
Indiener wijst op een directe koppeling tussen Multi functionele landbouw en andere regionale behoeften zoals detailhandel en verblijfsrecreatie. Dit is een aandachtspunt voor de regionale uitwerkingen.	1065	44
Voor ontgrondingen is de provincie het bevoegd gezag. Er vindt wel altijd afstemming met gemeenten plaats. Indiener gaat er vanuit dat de provincie de gemeenten die hun archeologiebeleid op orde hebben, volgt en niet overruled.	1065	343
De begrenzing van de diverse zones (zoals bestaand bebouwd gebied) is niet overal correct. Niet duidelijk is of als onderdeel van de totstandkoming van de regionale visies de ruimte geboden wordt om die zoneringen bij te stellen.	1065	34
De begrenzing van het stedelijk gebied rondom de kernen Venray en Oostrum alsmede de begrenzing van de bedrijventerreinen is op een aantal plekken niet correct.	1065	34
Een groot gebied wordt uitgesloten voor Geothermie. Verzocht wordt om aan te geven waarom dit gebied zo groot is. Dit omdat er in de regio een 4-tal initiatieven zijn die daar hinder van kunnen ondervinden.	1065	334

Inspreker verzoekt het kaartbeeld "Toelichting regionale motorsportcentra" niet in het POL op te nemen. Leudal heeft al eerder aangegeven dat de locaties ondeugdelijk zijn, vanwege onder meer de ligging in stiltegebieden en betere alternatieven, direct over de provinciegrens.	1173	185
Inspreker geeft te kennen dat het schrappen van diverse kleinere lokale plannen voor werklocaties alleen acceptabel is op basis van overleg en afstemming met gemeenten en betrokkenen. Zonder nadere onderbouwing en bijgeleverde financiering roept het in het POL gestelde vragen op.	1173	75
De raad van gemeente Leudal roept op om alsnog variant 5 ^E van de N280/wegvak Baexem uit te voeren als 2 x 1 baans wegvak	1173	96 420
Inspreker vindt het vreemd dat op het grondgebied van Leudal slechts een beperkt gebied als voorkeursgebied voor windenergie is aangegeven. Inspreker pleit ervoor om solitaire bedrijven eigen windmolens te kunnen laten plaatsen.	1173	114 e.v.
Inspreker verzoekt bij de vaststelling van het POL rekening te houden met de dan inmiddels vastgestelde regionale structuurvisie wonen, zorg en woonomgeving.	1173	24
Het voorstel in het POL om bestaande bouwtitels binnen 5 jaar te benutten en anders ze te laten vervallen, strookt niet met de periode van 10 jaar waarin een bestemmingsplan geldig is. Wie is verantwoordelijk voor eventuele planschade?	1173	143/ 144
De afspraken in de regionale structuurvisie wonen, zorg en woonomgeving over gefaseerde afbouw van de plancapaciteit stroken niet met de opdracht in het POL dat (harde) bouwtitels binnen maximaal 5 jaar na vaststelling van het POL moeten zijn vervallen.	1173	137

Inspreker onderschrijft de herstructurering en transformatie van (verouderde) bedrijventerreinen, maar vindt dat sanering van leegstaande gebouwen een eerste stap in plaats van een eventuele stap.	1173	83
Inspreker pleit ervoor het "bijzonder provinciaal belang" niet te beperken tot de campussen en de grote logistieke en productielocaties. De campussen zijn geen eilanden en ze zullen moeten steunen op ontwikkelingen en innovatieve bedrijvigheid in de regio, dus ook in Midden-Limburg.	1173	74
Inspreker pleit voor meer aandacht voor cultuurhistorie en archeologie op de terreinen van landschap en cultuurhistorie. Inspreker mist de rol van de provincie als regisseur, ondersteuner en versterker van kennis uit het verleden; de provincie dient een advies- en coördinatiefunctie; bijvoorbeeld op het gebied van cultuurhistorisch en archeologisch onderzoek, op zich te nemen.	1173	280
Inspreker pleit ervoor dat bij "duurzame voorlopers" ook de huidige beperkingen ten aanzien van de bedrijfsgrootte en/of maatvoering van de gebouwen worden overwogen, opdat het aantrekkelijk wordt te investeren in duurzaamheid.	1173	306

Wij zijn van mening dat een verzwaring van de verordening Wonen ZL m.b.t. de éénpitters niet gewenst is.	1056	406
--	------	-----

Aanbrengen van in totaal 13 wijzigingen in de begrenzing van de Hamsterreservaatspercelen in goudgroen	1175	226
Voor de nog te realiseren Hamsterreservaatshectares (ca. 80 ha) svp niet 1-op-1 begrensde goudgroene zones aangeven maar zoekgebieden.	1175	225
In bronsgroen niet 'en bosaanleg 'en Hamsterbeheer mogelijk maken maar slechts 1 van beiden. Bosaanleg dicht bij een Hamsterbeheer-gebied creëert te zeer gunstige omstandigheden voor Hamsterpredatoren.	1175	300

Een bijbehorend perceel bij glastuinbouwlocatie Genooierweg 22 Velden is ten onrechte ingedeeld in de goudgroene natuurzone. Locatie had in POL 2006 perspectief 3. Het perceel is momenteel in landbouwkundig gebruik behorende bij het glastuinbouwbedrijf. De bestemming met goudgroene zone levert een directe belemmering op voor de toekomstige ontwikkelingsmogelijkheden c.q. herbestemmingsmogelijkheden van het bedrijf. Conform het omzettingsbeleid zou dit perceel naar bronsgroen moeten worden omgezet.	2474	248
Het hemelwaterbassin op het perceel achter glastuinbouwlocatie Zonneveld 21 te Maasbree is ten onterecht deels ingedeeld in de bronsgroene natuurzone. Het perceel is gelegen binnen het ontwikkelingsgebied Siberië en dient de bestemming buitengebied te krijgen. Dit is ook van toepassing op het perceel van derden welke direct ten oosten van het hemelwaterbassin van indiener is gelegen.	2474	269

Indiener constateert dat de arcering Maasvallei over een groot deel van zijn gronden is ingetekend en vreest voor verdere beperking van de agrarische gebruiksmogelijkheden.	2509	257
--	------	-----

Inspreker verzoekt de recentst vastgestelde beleidswijzigingen in gemeentelijke plannen te laten doorwerken zodat deze plannen niet telkens achter de feiten aanlopen.	2561	22
Inspreker verzoekt om een ontheffingsregeling op te nemen voor incidentele nieuwvestiging als onderdeel van regionale optimalisaties die per saldo leiden tot een betere omgevingskwaliteit	2561	364
Inspreker verzoekt de zoneringen landbouw niet over te nemen in de verordening.	2561	309

Inspreker verzoekt om die gebieden die niet zijn aangemerkt als extensiveringsgebieden intensieve veehouderij of als ontwikkelingsgebied intensieve veehouderij op kaart 2 aan te duiden als verwevingsgebied. Daarbij de terminologie te volgen zoals in het reconstructieplan.	2561	367
--	------	-----

Indiener vreest voor vernatting van zijn percelen in eigendom en pacht.	2639	204
---	------	-----

Reclamant verzoekt de verplichting tot saldering in de omgevingsverordening te beperken tot de gronden die al omgezet zijn naar natuur.	2641	382
Inspreker verzoekt meer zorg en nauwkeurigheid te betrachten bij het intekenen van de kaarten	2641 2645 2649 2670 2680 2679	20
Inspreker verzoekt erop toe te zien dat het POL adequaat wordt doorvertaald in bestemmingsplannen d.w.z bescherming waar nodig en ontwikkelruimte waar mogelijk.	2641 2645 2649 2670 2680 2679	23

Geconstateerd wordt dat het areaal goud- en zilvergroen aanzienlijk groter is dan de voormalige EHS. Hiervoor is omzetting van landbouwgrond nodig. Beleidsmatig wordt ervoor gekozen om landbouwgrond te benutten voor (in deze volgorde) natuur, voedsel, biomassa. Het verzoek is om het beleid aan te passen dat er evenwicht ontstaat tussen de grond die voor landbouw en natuur wordt ingezet.	2673 2676	193
--	--------------	-----

De kaarten van het ontwerp POL en kaart 1 en 2 van de Omgevingsverordening zijn niet op detailniveau af te lezen. Het verzoek is om duidelijker kaartmateriaal op te nemen in het ontwerp POL en Omgevingsverordening.	2676	19
--	------	----

Locatie van indiener is ingetekend als extensiveringsbied. De extensiveringszone is echter geschrapt op plaatsen waar de POG-PES is geschrapt. Het blijkt dat dit niet is gebeurd op plaatsen waar bedrijven liggen. Het verzoek is om de extensiveringszone intensieve veehouderij te schrappen op plaatsen waar geen onderliggende beschermings doelstellingen meer gelden (in dit geval concreet voor de locatie van indiener).	2676	310
--	------	-----

Inspreker verzoekt om een ontheffingsregeling voor incidentele uitzonderingen voor nieuwvestiging IV buiten de ontwikkelingsgebieden.	2680	364
Inspreker verzoekt de zonering intensieve veehouderij, landbouwon ontwikkelingsgebieden, verwevingsgebieden en extensiveringsgebied te schrappen	2680	310
Inspreker verzoekt de gebieden die niet zijn aangemerkt als extensiveringsgebied IV of ontwikkelingsgebied IV op kaart 2 aan te merken als verwevingsgebied. Daarbij dezelfde benaming te hanteren als in het reconstructieplan en reconstructiewet	2680	310

Een, aan de hondentrimclub (zie kaartje in zienswijze), verhuurd perceel is ingedeeld als zilvergroeene landschapszone. Het verzoek is om dit als Buitengebied in te tekenen ter vermindering van beperkingen voor toekomstige ontwikkelmogelijkheden	2681	247
---	------	-----

Indiener mag op basis van afspraken met provincie en de voormalige gemeente Maasbree een aantal woningen bouwen. Het mag in de ogen van indiener niet zo zijn dat de realisatie ervan wordt bemoeilijkt nu er op deze locaties de aanduiding bronsgroen wordt gelegd.	2572	27
---	------	----

Indiener geeft aan zich niet te verenigen met de smalle strook goudgroen op zijn huiskavel.	2666	247
---	------	-----

Verwijderen zonering goudgroen en veranderen in 'landbouw in buitengebied' op eigendomsperceel ihkv bedrijfsvoering	2037	248
Verwijderen zonering extensiveringsgebied op eigendomsperceel ivm exploitatie vleesvarkenshouderij	2037	311

Reguliere agrarische percelen komen te liggen in goudgroen, voorheen geen EHS. Verzoek om te wijzigen in buitengebied.	2072, 2073 2074 2075	190
--	-------------------------------	-----

Indiener geeft aan zich niet te kunnen verenigen met de aanduiding goudgroen op de oostelijke helft van haar huiskavel en verzoekt om de aanduiding buitengebied	2472	247
--	------	-----

Gedeelte van agrarische landbouwpercelen heeft aanduiding bronsgroen toegekend gekregen en de waarden die in ontwerpPOL2014 zijn beschreven komen niet overeen met de feitelijke situatie en gebruik van de percelen. Reclamant verzoekt om voor de percelen (nader aangegeven op kaarten) met aanduiding bronsgroen de aanduiding buitengebied toe te kennen.	2076	284
--	------	-----

Inspreker verzoekt om in het POL vast te leggen dat het grondwaterpeil in de percelen van inspreker niet verhoogd mogen worden t.b.v. Natte parel	2144	272
---	------	-----

De bedrijfslocatie (bouwvlak) is aangeduid als Zilvergroene zone. Het is voor de reclamant niet duidelijk wat met 'onomkeerbare ontwikkeling' wordt bedoeld. Verzoek is om voor het bouwvlak het bestemmingsplan te volgen en dus de aanduiding Zilvergroen te vervangen door 'Buitengebied'. Ook de aangrenzende gronden zijn aangeduid als Zilvergroen. In het POL 2006 waren deze percelen P4-gebied. Het verzoek is om de aanduiding Zilvergroen te vervangen door Buitengebied.	2157	248
--	------	-----

Indiener verzoekt de status Goudgroen die op een deel van haar perceel ligt te verwijderen en te vervangen door de duiding Buitengebied	2186	248
---	------	-----

In het huidige POL 2006 wordt aangegeven dat de op de vigerende ontgrondingslocaties gebëzigde aanduidingen pas geëffectueerd worden na beëindiging en herinrichting van de ontgronding. Een vergelijkbare bepaling ontbreekt in POL 2014. Inspreker verzoekt een vergelijkbare bepaling ook in POL 2014 op te nemen, om belemmering van zandwinning van Xella te voorkomen.	2205	309
--	------	-----

Nu niet duidelijk is of voor de Goudgroene Natuurzone externe werking al dan niet van toepassing is, acht inspreker deze begrenzing direct aangrenzend aan de zandwinning ongewenst. Inspreker verzoekt daarom om rond de zandwinning een voldoende ruime milieuzone aan te houden, zodat een ongestoorde bedrijfsvoering van Xella kan worden zeker gesteld.	2205	385
De aanduiding 'grondstofwinning' op de vigerende zandwinlocatie is niet gehandhaafd. Inspreker verzoekt deze alsnog op te nemen.	2205	345

Indiener verzoekt tot omzetting van de status Zilvergroen op zijn bedrijfslocatie aan de Knipweg 41 tot de aanduiding Buitengebied	2441	249
Indiener verzoekt om de goudgroene status van de bedrijf locatie aan de Vosheuvelweg 1 om te zetten in de status Buitengebied	2441	247
Indiener verzoekt om de goudgroene aanduiding op de gronden rondom het bedrijf aan de Vosheuvelweg 1 om te zetten in de aanduiding Buitengebied	2441	248

Indiener stelt reclamant dat er geen bouwblok is opgenomen voor een bestaande recreatiewoning en een nog te realiseren woning en horecapand. Dit is volgens reclamant niet in overeenstemming met eerdere afspraken die met de provincie zijn gemaakt als tegenprestatie voor omvorming van landbouwgrond naar natuur bij dit pilot project binnen de Rood voor Groen regeling.	2782	247
---	------	-----

Bosperceel indiener te Helden is goudgroen gebleven en daar is hij erg blij mee.	5274	190
--	------	-----

Er wordt bezwaar gemaakt tegen de mogelijkheid om aan de zuid-oost kant van Roermond 'landelijk wonen' mogelijk te maken. De aanwezige natuurwaarden (das & knoflookpad) en de demografische ontwikkelingen (krimp) worden als tegen argumenten ingezet.	5056, 5223	158
---	---------------	-----

Reclamant is het niet eens met de aanduiding 'Goudgroene Natuurzone' op de POL-kaart ter plaatse van een gedeelte van het "Landgoed Slot Schaesberg". In het vigerende POL is de locatie gelegen binnen P8 en P3. Reclamant verzoekt om het perceel waar nu de aanduiding "goudgroene Natuurzone" is aangegeven in het POL 2014 een 'Bronsgroene Landschapszone' te geven conform de overige gronden van het project Landgoed Slot Schaesberg.	5118	292
--	------	-----

Indiener is initiatiefnemer van een woningbouwproject in Montfort nabij de Vlootbeek. De gronden hebben nog de bestemming agrarisch maar bestemmingsplanwijziging is in voorbereiding. In POL is brede zone langs Vlootbeek aangewezen als goudgroene natuurzone, die deels overlapt met reeds vergunde bouwzone voor een tuinbouwkas. Ook overlapt de goudgroene zone de met de gemeente overeengekomen bebouwingsvlak voor een viertal woningen langs de Vlootbeek. Indiener verzoekt de goudgroene zone aan te passen zodanig dat het ontwikkelde bouwplan ongewijzigd doorgang kan vinden	5132	277
--	------	-----

Indiener ondersteunt het verzoek en de zienswijze c.q bezwaren bij u ingediend namens en voor haar deelnemers/recreatie-ondernemers in uw provincie van harte.	5232	175
In POL2014 wordt huiskavel van reclamant aangemerkt als Goudgroene natuurzone (was POG, ontgronding en P3), het perceel aan de Maas als Zilvergroene natuurzone (was P1, nieuwe natuur) en de overige gronden als bronsgroene landschapszone. Ook houdt het waardedaling in en een verminderd ontwikkelingsperspectief voor de bedrijfslocatie. Indien de nu voorgestelde aanduiding doorvertaling krijgt in het PIP Ooijen-Wanssum betekent dit het verlies van vrijwel de hele huiskavel waarmee het bedrijf onevenredig geraakt wordt temeer daar een perceel op korte afstand doorsneden wordt door de nieuwe rondweg. Er wordt ikv de MER onvoldoende rekening gehouden met de bedrijfsmatige en economische consequenties. Indiener verzoekt de gronden als normale agrarische gronden te duiden. Indien de aanduiding gehandhaafd blijft dient de provincie het gehele bedrijf op basis van volledige schadeloosstelling aan te kopen.	2447,	197
Gronden van indiener worden in POL2014 ten onrechte aangemerkt als Goudgroene natuurzone. De aanduiding goudgroene natuurzone betekent een verzwaring van het planologische regime en is niet in overeenstemming met de huidige perspectieven P2 en P3 en het bestemmingsplan. Indiener verzoekt de gronden niet als natuur maar als normale agrarische gronden te duiden en conform de P2 duiding om te zetten in Bronsgroene landschapszone.	2448	197
Het verzoek is om • in de Omgevingsverordening aandacht te besteden aan "externe werking' ook voor de delen van de goudgroene zone die geen deel uitmaken van Natura 2000 • nadrukkelijk aan te geven dat dit artikel betrekking heeft op activiteiten binnen de goudgroene natuurzone	5097	385
In het POL 2014 op te nemen dat bij Ooijen-Wanssum de waardevermindering door functieverandering wordt gecompenseerd;	5080	256
In het POL 2014 bij het project Hoogwatergeul Well-Aijen het noordelijk perceel (dassenpopulatie) alsmede het aansluitend gelegen noordelijk perceel als goudgroen aan te merken i.p.v. zilvergroen;	5080	190
Ten aanzien van het kaartmateriaal is het verzoek om • De status goudgroen te schrappen voor de kleine versnipperde percelen bij o.a. de Hoogwatergeulen Grubbenvorst en Lottum.	5079	190
Ontgrondingen zijn niet meer herkenbaar op kaarten aangeven terwijl natuurbegrenzings en archeologische belangen wel zijn gemarkeerd. Dit kan risico's opleveren voorzetting van bestaande winactiviteiten.	5048	345

Het verzoek is bestaande winlocaties buiten natuur (goudgroen) en archeologische begrenzingsen te houden en bij deze begrenzingsen rekening te houden met milieuzones rond winlocaties.		
Het beleid is gericht op behoud en herstel van biodiversiteit / natuur. Op (ontgrondings-)productielocaties kan ongeplande natuur spontaan ontstaan die vervolgens bedrijfsvoering kan ontstaan. Men verzoekt om beleid op te stellen dat ongeplande natuurontwikkeling, indien noodzakelijk voor bedrijvigheid, verplaatst of verwijderd kan worden.	5048	204
Dakpanfabriek Narvik (Trappuistenweg 7) Tegelen is op een aantal plaatsen niet logisch ingedeeld (o.a. goudgroene natuur). Het verzoek is om de juiste bedrijfsterreinsbegrenzing op te nemen en dit in te delen als natuur in bebouwd gebied	5048	37

Stand van zaken omtrent herbegrenzing EHS 2010? Verzoek om nakoming toezegging persoonlijke beantwoording.	5086	194
--	------	-----

Indiener is het niet eens met de aanduiding 'Bronsgroen' (tuin) en 'Landelijk wonen' (woning) op de POL-kaart. In het vigerende POL staat het perceel ingetekend als EHS. Verzoekt om dit perceel ook in het POL 2014 een 'Goudgroene Natuurzone' invulling te geven. Indiener geeft aan ervan kennis te hebben genomen dat in het POL 2014 wordt aangegeven dat hierin geen uitspraken op perceelniveau worden gedaan.	5001	190
--	------	-----

Indiener dient een bezwaar in mbt de (gouden) aanduiding van een deel van het bedrijf waaronder een stuk van het huiskavel), en het landgoed aan de Maasweg 6. Indiener stelt voor om voor het bestaande landbouwareaal een beschermingsregime op te nemen.	5029	197
---	------	-----

Agrarisch perceel ligt binnen goudgroen (hamstergebied Heer). Indiener heeft hier bezwaar tegen.	2112	226
--	------	-----

Indiener vreest doordat het POL hierover niet voldoende duidelijkheid biedt een verslechtering van de planologische situatie met de aanduiding van de percelen weiland als zilvergroen, verzoekt tot het afvoeren van deze aanduidingen en handhaving van de duiding Buitengebied.	2138	249
--	------	-----

Voor bouwkaavel zijn zoneringen aangeduid en wel buitengebied (noordelijke en zuidelijke deel), bronsgroene landschapswaarden (delen in het midden en oosten). Reclamant is van mening dat bouwkaavel volledig in buitengebied behoort te liggen.	2150	269
---	------	-----

Mestbassin en percelen niet als zilvergroen duiden maar als bronsgroen of buitengebied.	2179	249
Percelen 6 (gedeeltelijk), 9 en 12 omzetten van bronsgroen naar buitengebied	2179	269

Bezwaar tegen de aanduiding buitengebied omdat er een vergevorderde procedure loopt om de percelen te herbestemmen tot bedrijventerrein	2234	41
---	------	----

Percelen binnen de goudgroene zone. Verzoek om te begrenzen als buitengebied.	2253	197
---	------	-----

Indiener verzoekt om twee locaties ca 33 en 1 ha groot niet onder de aanduiding Goud te brengen	2393	239
---	------	-----

Het in POL vastgelegde beleid heeft weliswaar geen rechtstreekse werking voor marktpartijen, maar is mede bepalend voor regionale structuurvisies en werkt via de omgevingsverordening door in bestemmingsplannen en omgevingsvergunningen. De informatievoorziening over het POL c.a. was onvoldoende. Gezien het grote belang van ontwikkelaars en corporaties bij het POL c.a. hadden alle belanghebbenden gezamenlijk en intensief betrokken moeten worden. Dat is niet het geval geweest.	2348, 2346	7
--	---------------	---

Onduidelijk is de aanduiding en begrenzing van woonmilieus. Ook is niet helder wat de consequenties zijn van een aanduiding en hoe deze zich verhouden tot aanduidingen in de verordening.	2348	151
--	------	-----

Dat de omgevingsverordening zich ook uitstrekt tot wijzigings- en uitwerkingsplannen is onterecht, omdat de ruimtelijke aanvaardbaarheid van die plannen al is beoordeeld. Uit de toelichting blijkt dat dit slechts de bedoeling is voor bestemmingsplannen waarin uitwerkingsverplichtingen en wijzigingsbevoegdheden zijn opgenomen, maar art. 5.1 sluit daar niet bij aan.	2348, 2346	363
--	---------------	-----

Volgens de toelichting hebben deze artikelen niet de bedoeling om de woningmarkt in Zuid-Limburg 'op slot' te zetten. Niettemin werpen deze artikelen een volledige blokkade op voor de toevoeging van nieuwe woningen als die niet op 5 juli 2013 al waren opgenomen in de planvoorraad. De eisen zijn nu ook van toepassing op de toevoeging van één woning. Dat is een verzwaring van de eisen. Indiener pleit voor het versoepelen van de kwaliteitscriteria. (zie ook brief Neprom van 7 juni 2013 aan minister BZK), Indiener acht artikel 5.24 niet volledig helder.	2348, 2346	406
--	---------------	-----

Bezwaar tegen geen bebouwing toestaan buiten bestaand bebouwd gebied, zonder een uitzondering te maken voor bestaande afspraken	2346	400
Bezwaar tegen opdracht aan gemeenten om onbenutte bouwmogelijkheden weg te bestemmen na 5 jaar	2346	139
Het stellen van kwaliteitseisen die uitgaan boven het Bouwbesluit	2346	140
Ontbreken provinciaal belang en strijdigheid met het uitgangspunt decentralisatie	2346	130

Verzwaren van Ladder duurzaamheid door onderzoek te verlangen naar vestiging in leegstaande gebouwen	2346	400
In overgangsbepaling omgevingsverordening moet een uitzondering gemaakt worden voor bestaande afspraken	2346	381

Inspreker begrijpt uit de term dynamisch voorraadbeheer dat investerende ondernemers opdraaien voor de kosten. Indien maatschappelijk gewenste kwaliteit wordt nagestreefd ienen de kosten collectief gedragen te worden.	5248	43
---	------	----

Inspreker verzoekt om in de tekst natuur en landschap te schrijven	5229	187
--	------	-----

Indiener geeft aan de LFA vergoeding in Zuid-Limburg op zijn plek is.	5210	207
---	------	-----

Naar de mening van de reclamant wordt het gebied ten noorden van de Leeberg en het Nieuwland in Geijsteren (tussen de Maas, het Landgoed Geysteren en het dorp Geijsteren) door de in het ontwerp POL gekozen typering (oa brons) onvoldoende beschermd tegen aantasting van de hoge natuurhistorische en landschappelijke waarde ervan.	5194	291
--	------	-----

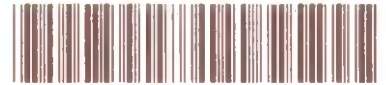
Indiener geeft aan de goudgroene aanduiding van een perceel bos een te zware categorie te vinden zo dicht bij zijn bedrijf	5106	194
--	------	-----

Indiener constateert dat zijn glastuinbouwbedrijf volledig wordt ingesloten door goud- en zilvergroeene natuurzones. Dit levert een directe belemmering op voor de toekomstige ontwikkelingsmogelijkheden van het bedrijf van de indiener. De indiener vraagt de zones te verwijderen.	2766	190
--	------	-----

In goudgroen en zilvergroen wordt 60.747 ha aangewezen, terwijl de EHS 57.505 ha was. Er wordt daardoor 3.242 ha landbouwgrond wordt omgezet in natuur. Hiertegen bestaat bezwaar	2739	194
---	------	-----

postbus

Van: Karin Ridderbeks <KRidderbeks@lltb.nl>
Verzonden: woensdag 19 november 2014 14:30
Aan: _postbus
CC: Cécile van Herten
Onderwerp: Ten behoeve van vergadering 21 november a.s.
Bijlagen: Notitie PVVP.docx



2014/65748

19-11-2014

GRIF

5-2-2015

Bijgaande notitie, opgesteld in samenwerking tussen LLTB, Cumela, Fietzersbond en Milieufederatie, is bestemd voor de Statenleden ten behoeve van de bespreking van het Provinciaal Verkeers- en Vervoersplan.

Vriendelijk verzoek te zorgen voor verspreiding onder de statenleden.

Met vriendelijke groet,
Namens Cecile van Herten,

Karin Ridderbeks | **Secretaresse Vakgroepen & Regionale Belangenbehartiging**
LLTB Belangenbehartiging

Steegstraat 5, 6041 EA Roermond | Postbus 960, 6040 AZ Roermond
T +31 475 381714 | F +31 475 381847 | M - | E KRidderbeks@lltb.nl | I www.lltb.nl
IBAN NL56RABO0144103605 | BTW NL815455616B01 | KVK 12045362



Provincie Limburg	PS
DOCnr.	
Ingek.	19 NOV. 2014
CASnr.	
ID.	

 Denk a.u.b. aan het milieu voordat u dit bericht afdrukt.

De informatie opgenomen in dit bericht kan vertrouwelijk zijn en is uitsluitend bestemd voor de geadresseerde.
Indien u dit bericht onterecht ontvangt, wordt u verzocht de inhoud niet te gebruiken en de afzender direct te informeren door het bericht te retourneren.

Notitie Provinciaal Verkeer en Vervoersplan

Middels deze notitie willen wij als een groep belanghebbenden gezamenlijk reageren op het Provinciaal Verkeer en Vervoersplan (PVVP). Deze notitie is opgesteld in samenwerkingsverband tussen de partijen LLTB, Cumela, Fietzersbond en Milieufederatie, alsmede ook andere lokale partijen. Samen vertegenwoordigen wij belangen die betrekking hebben op het leefgebied, buitengebied en weggebruik. Concreet heeft deze notitie betrekking op de vertaling van de Nota Regionaal Verbindend Wegennet (RVWN) naar het PVVP en het POL 2014.

Wij als groep belanghebbenden zijn sterk voorstander van een veilig wegennet en een goede bereikbaarheid. Wij streven echter wel naar veiligheid en bereikbaarheid voor alle weggebruikers en op alle wegen in Limburg. Wij zijn er dan ook voorstander van om de Duurzaam Veilig-principes zo veel mogelijk toe te passen, maar dan wel voor het gehele infrastructurele netwerk en dit niet door middel van het onderhavige beleid te beperken tot het toepassen van de CROW-richtlijnen voor de provinciale wegen met alle consequenties voor het onderliggend wegennet en de omgeving van dien.

Het te strikt toepassen van de CROW-richtlijnen voor de provinciale wegen zonder daarbij het onderliggend wegennet en de consequenties op de omgeving te betrekken, zoals momenteel in de praktijk vaak het geval is (o.a. N280), leidt tot een sterk eenzijdige inzet op verkeersveiligheid en gaat voorbij aan vele andere belangen die gebaat zijn bij een evenwichtige afweging. Het huidige beleid binnen het PVVP ziet namelijk alleen toe op de veiligheid en doorstroming voor het doorgaande autoverkeer. Het consequent weren van landbouw- en bestemmingsverkeer leidt juist tot het samenkomen van auto-, landbouw- en fietsverkeer op bijvoorbeeld parallelwegen of dorpswegen. Dit leidt elders juist tot een toename van de onveiligheid, met name voor de meest kwetsbare verkeersdeelnemers.

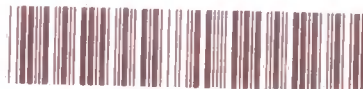
De CROW-richtlijnen houden weliswaar rekening met de Duurzaam Veilig-principes maar zijn niet opgesteld specifiek voor veiligheid alleen. Deze richtlijnen zijn juist ook sterk gericht op de doorstroming. Met het hanteren van een afpelmethodiek waarbij de ideale inrichting van GOWs als uitgangspunt wordt gehanteerd, wordt met name het belang van doorgaand verkeer gediend, maar dit leidt tot knelpunten elders in het infrastructurele netwerk en het afschuiven van de problemen naar andere weggebruikers.

Het strikt hanteren van de CROW-richtlijnen heeft namelijk nogal wat consequenties voor de omgeving. Zo moet het landelijk gebied met al haar landbouwareaal en landschappelijke waarden het ontgelden indien bijvoorbeeld parallelstructuren langs alle gebiedsontsluitingswegen (GOW) het uitgangspunt wordt. Dit betekent vaak een flink verlies aan landbouwgrond en tevens ook forse insnijding van percelen. Ook vergroot dit de barrièrewerking voor landbouw-, bestemmings- en fietsverkeer. Daarnaast heeft het ook negatieve effecten voor de leefbaarheid en vraagt dit om meer sloopopgaven. Tevens komen daarmee ook recreatieve routes en natuurwaarden mogelijk in het geding. Een strikte toepassing van de CROW-richtlijnen gaan tevens ook voorbij aan de 3 B's (benutten, beïnvloeden en dan pas bouwen), de Verklaring van Roermond en het uitgangspunt zuinig ruimtegebruik.

Maatwerk

Binnen uw provinciale beleid is naar onze mening veel meer ruimte nodig voor maatwerk. Daarbij zou naar onze mening centraal moeten staan dat allereerst gewerkt wordt aan een goede alternatieve routing voor alle weggebruikers. Om de doorstroming op provinciale wegen te verbeteren en tegelijkertijd ook de veiligheid en doorstroming te borgen van het onderliggend wegennet is een integrale kijk van de gehele infrastructurele situatie nodig, daaronder ook begrepen het hoofdwegennet.

Wij verzoeken dan ook om bij de toepassing van de CROW-richtlijnen zorgvuldig de consequenties ervan op het onderliggende wegennet alsmede op de omgeving in beeld te brengen en op basis van een lokaal specifiek beeld de oplossingen voor het wegontwerp af te stemmen. Wij zijn van mening dat oplossingen die meer gericht zijn op de lokaal specifieke situaties een beter oplossend vermogen hebben. Concreet verzoeken wij dan ook om niet de ideale inrichting conform CROW-richtlijnen als ambitie te nemen maar om juist in samenwerking met stakeholders te zoeken naar de meest optimale oplossing voor de veiligheid en bereikbaarheid van de Limburgse routestructuren.



postbus

Van: M Arts <M.Arts@weert.nl>
Verzonden: donderdag 13 november 2014 11:18
Aan: _staten; _postbus
CC: Braam, Janneke; S.van Mensvoort; R Bladder; F.van Eersel; Ankie Bosch (ankie.bosch@roerdalen.nl); Berni Tonglet (b.tonglet@gemeentemaasgouw.nl); Frank Nijskens; Hub Heijman (h.heijman@echt-susteren.nl); Madelon Wuts; marcelvanvught@roermond.nl
Onderwerp: reactie regio Midden-Limburg op POL 2014
Bijlagen: Reacht Prov. Staten POL2014 Wonen Midden-Limburg.pdf

2014/64201

14-11-2014

GRIF

30-1-2015

L.S.

Bijgevoegd treft u een brief aan van de regio Midden-Limburg. De brief gaat over het POL2014, onderdeel Wonen, zoals dat ter vaststelling aan Provinciale Staten wordt aangeboden. Ik verzoek u de brief per omgaande door te geleiden naar de statenleden. De brief is vandaag tevens per post verzonden.

Met vriendelijke groeten,

Marian Arts
adviseur afdeling Ruimtelijk Beleid

Gemeente Weert
Postadres: Postbus 950, 6000 AZ Weert
Bezoekadres: Wilhelminasingel 101 Weert
Telefoon (0495) 575 221
Email: gemeente@weert.nl
Website: www.weert.nl
Twitter: www.twitter.com/gemeenteweert
Werkdagen: maandag t/m vrijdag

Provincie Limburg	PS
DOCnr.	
Ingek.	13 NOV. 2014
CASnr.	
ID.	



Disclaimer

De informatie in dit e-mailbericht is alleen bestemd voor de geadresseerde. Gebruik door anderen is verboden. Als dit bericht niet voor u bestemd is, wordt u verzocht dit aan de afzender te melden. De gemeente Weert kan niet garanderen dat dit bericht juist, tijdig, volledig en virusvrij wordt overgebracht en kan hiervoor niet aansprakelijk worden gesteld. Externe e-mail wordt door de gemeente Weert niet gebruikt voor het aangaan van verplichtingen.



Gemeente **leudal**



Aan Provinciale Staten van Limburg
Postbus 5700
6202 MA MAASTRICHT

Onderwerp: POL2014

Datum: 13 november 2014

Geachte statenleden,

Middels deze brief reageren wij op het POL2014, dat ter vaststelling voorligt. Het betreft twee specifieke onderdelen die op Wonen betrekking hebben, en waarop wij (de gemeenten in Midden-Limburg) afzonderlijk zienswijzen hebben ingediend.

Zonering bestaand bebouwd gebied

Dit houdt verband met het vervallen van de grens stedelijke dynamiek uit POL2006, de zogenaamde paarse contour rond de stedelijke gebieden die globaal de ontwikkelingsruimte voor stedelijke uitbreidingen omgrensde. In hoofdstuk 1 van het ontwerp POL wordt uitgelegd waarom deze paarse contour vervalt: het afbakenen van een ruimer gebied voor stedelijke dynamiek past niet meer bij de nieuwe werkelijkheid, die vraagt om een dynamisch voorraadbeheer. Van een echte beleidswijziging is hierbij evenwel geen sprake: zowel in het vigerende POL als in het nieuwe POL staat voorop dat nieuwe stedelijke ontwikkelingen in principe thuis horen in het bestaand bebouwd gebied. In POL2006 was dat het principe van de SER-ladder, nu de ladder voor duurzame verstedelijking. Van aantasting van de rechtszekerheid is geen sprake. Als bestemmingsplannen op grond van het oude POL-beleid zijn aangepast en ruimte bieden voor de bedoelde ontwikkelingen, kunnen deze plaatsvinden. Maar ook het nieuwe POL biedt ruimte voor ontwikkelingen die passen binnen de regionale afspraken over woningbouw. We gaan er wel van uit dat dit slechts incidenteel zal voorkomen. De gebieden die voorheen binnen de paarse contour vielen maar nog geen bestaand bebouwd gebied waren (het voormalige perspectief P8) worden in de nieuwe situatie in principe 'buitengebied'.

In het voorstel van Gedeputeerde Staten m.b.t. de wijze waarop wordt omgegaan met de gebieden die binnen de grens stedelijke dynamiek vallen in het POL 2006 wordt niet expliciet aangegeven dat –zoals in de gemeentelijke zienswijze werd gevraagd– reeds in gang gezette ontwikkelingen binnen de stedelijke contour uit het POL 2006 door kunnen gaan of een overgangsregeling krijgen. In het standpunt van Gedeputeerde Staten is wel vermeld dat bestemmingsplannen die op grond van het POL 2006 zijn aangepast en ruimte bieden aan

ontwikkelingen door kunnen gaan. Ook stellen Gedeputeerde Staten dat ontwikkelingen die in gang zijn gezet onder voorwaarden (regionale woningbouwafspraken, ladder voor duurzame verstedelijking) doorgang kunnen vinden.

Reactie

Wij zijn van mening dat er sprake is van inconsistent beleid, nu onbebouwde bedrijventerreinen in het ontwerp POL2014 in de zonering 'Bedrijventerrein' zijn geprojecteerd. Wij verzoeken u het voorstel te amenderen zodat de woonlocaties waarvoor reeds bestemmingsplannen zijn vastgesteld (directe bouwtitels, uitwerkingsplicht, wijzigingsbevoegdheden) binnen de zonering 'Overig bebouwd gebied' worden geprojecteerd.

Wij interpreteren het standpunt van Gedeputeerde Staten ten aanzien van plannen binnen de grens stedelijk gebied van het POL 2006 zodanig dat reeds in gang gezette ontwikkelingen in deze gebieden onder voorwaarden (zoals bij woningbouwlocaties de vereiste dat deze passen in de regionale afspraken) doorgang kunnen vinden. Wij verzoeken u dit bij de vaststelling van het POL 2014 te (laten) bevestigen.

Vijfjaars termijn

Naar aanleiding van de ingediende zienswijzen en op basis van enkele andere signalen hebben GS hun benadering opnieuw overwogen en beschreven, waarbij meer ruimte is geboden voor de uitvoering en rekening is gehouden met de maatschappelijke implicaties van dit beleidsdoel. Het doel is: een gezonde woningmarkt met een bijbehorende realistische programmering (kwalitatief en kwantitatief). De formulering in het ontwerp-POL aan het begin van de betreffende alinea (pag. 120) geeft dit aan. GS beschouwen de richting als onontkoombaar. De wijze van uitvoering kan ook anders. Het is niet de intentie om voor alle plannen een termijn van vijf jaar rigide te hanteren. Evenmin wordt aan gemeenten c.q. regio's gevraagd dit doen. GS roepen wel uitdrukkelijk op om nu een beweging in te zetten. De formulering bij het laatste gedachtestreepje van deze alinea heeft tot misinterpretaties geleid; die kan dus worden verbeterd. De formulering is aangepast. GS roepen de regio's op om in de regionale visie op de gewenste ontwikkeling van de woningvoorraad (kwalitatief en kwantitatief) een actualisatie van de programmering en plancapaciteit op te nemen. Tot de randvoorwaarden daarvoor behoren in elk geval:

1. het bepalen welke woningbouwplannen naar verwachting binnen vijf jaar na vaststelling van POL2014 gerealiseerd zullen zijn en deel uitmaken van de regionale programmering; deze plannen staan daarmee niet ter discussie;
2. het bepalen welke woningbouwplannen gewenst blijven in het licht van deze visie maar een uitvoeringstermijn c.q. fasering kennen die langer is dan vijf jaar na vaststelling van POL 2014; die uitvoeringstermijn moet o.l. gelimiteerd en redelijk zijn, afgestemd op het betreffende plan (en daarmee dus niet noodzakelijk vijf jaar);
3. het bepalen, welke plannen *niet* meer passen in de visie en daarom in aanmerking komen voor heroverweging. Deze heroverweging moet duidelijk maken of een planaanpassing leidt tot uitvoerbaarheid (met de bijbehorende termijn c.q. fasering) of dat het plan in aanmerking komt voor intrekking door de gemeenteraad, inclusief de aankondiging dat gemeenten na de wettelijk noodzakelijke overgangperiode zullen overgaan tot het schrappen van ongebruikte plannen die niet langer passen in de regionale visie. Waar van toepassing leidt deze keuze tot het wijzigen van bestemmingen met als gevolg het intrekken van de mogelijkheid om nog bouw- en omgevingsvergunningen aan te vragen voor de betreffende plannen.

Indien de regio de heroverweging nog niet kan maken, stelt zij wel de criteria op en de bijbehorende overlegroute voor de toetsing van plannen.

GS hechten er waarde aan, dat dit proces zorgvuldig plaatsvindt, regionaal afgestemd en op een afzienbare termijn. De woningmarkt vraagt om urgente actie. Daarom roepen GS de huidige gemeenteraden op om deze taak uit te voeren en niet door te schuiven naar een volgende raadsperiode.

De regiogemeenten kunnen dit proces in samenspraak met de betreffende uitvoeringspartners (bouwers, corporaties en ontwikkelaars) zodanig afronden, dat de zittende gemeenteraden uiterlijk begin 2018 de herziene programmering kunnen vaststellen. Eventueel benodigde intrekkingen van bestemmingsplannen kunnen na aankondiging juridisch binnen anderhalf jaar nadien geëffectueerd zijn. Dat is vijf jaar na vaststelling van POL 2014.

Daarom kan naar onze mening een termijn van vijf jaar hiervoor ruim genoeg zijn, zeker als de regio daar beargumenteerd van kan afwijken.

Reactie

In de Structuurvisie Wonen, Zorg en Woonomgeving Midden-Limburg zijn afspraken gemaakt over het terugdringen van de planvoorraad in Midden-Limburg (40% in de periode 2014 tm 2017). In 2018 vindt integrale herijking plaats, mede op basis van de dan geldende inzichten. Alhoewel de Structuurvisie zelf geen individuele plannen aanwijst, zal in de uitwerking per gemeente over individuele plannen bepaald moeten worden of en in welke mate aanpassing en capaciteitsverkleining aan de orde is. In de Structuurvisie is niet bepaald dat in de overwegingen van de individuele gemeenten de door GS genoemde vijfjaartermijn een rol dient te spelen. Een individuele gemeente kan uiteraard zelf wel een dergelijke termijn gebruiken. Wij achten het echter niet noodzakelijk de door u genoemde termijn te hanteren. Uiteraard speelt bij de in de Structuurvisie vastgelegde werkwijze de realiteitswaarde van plannen een rol, maar het daarbij hanteren van een termijn van vijf jaar is in onze ogen vrij willekeurig en juridisch niet afdwingbaar. Een bestemmingsplan heeft immers een geldigheidsduur van 10 jaar. De Structuurvisie beantwoordt in de huidige vorm naar onze mening aan het doel van het in het ontwerp POL2014 omschreven dynamisch voorraad beheer en de in het ontwerp POL2014 omschreven doelstelling de planvoorraad te verkleinen. Wij beschouwen uw oproep daarom als een aanmoediging de in de Structuurvisie gemaakte afspraken ter hand te nemen en roepen u aan gemeenten over te laten wanneer, waar en in welke mate aanpassing en capaciteitsverkleining nodig is.

Wij hebben aldus in de Structuurvisie Wonen, Zorg en Woonomgeving een 'tweetrapsraket' ingebouwd. Dit is verder nodig omdat we niet nu al willen en kunnen beslissen over plannen die over 5 jaar of later zijn beslag krijgen. De vergrijzing en ontgroening van de samenleving kan grote consequenties hebben voor de regio. De regio voorziet in een groot aantal arbeidsplaatsen, waar de inwoners uit de regio hun werk vinden. Het aantrekken van nieuwe inwoners is nodig om het werk te kunnen doen van mensen, die uitstromen. Dit geeft vervolgens weer een impuls aan de woningmarkt.

We dienen tot slot te anticiperen op snel wijzigende omstandigheden. Niet alleen een aantrekkende economie maar ook andere ontwikkelingen, zoals de plotseling opkomende enorme taakstelling voor de huisvesting van vergunninghouders, de extramuralisering van het begeleid wonen, de huisvesting van arbeidsmigranten en de blijvende druk op de (huur)woningvoorraad vanuit de eigen bevolking, zijn van invloed op de woningbehoefte. Hiermee is in de prognoses geen rekening gehouden.

Gelet op bovenstaande verzoeken wij u het voorstel te amenderen, zodat het onder 3. genoemde wordt geschrapt.

Met vriendelijke groeten,

Namens de portefeuillehouders Wonen van de 7 gemeenten in Midden-Limburg

Frans van Eersel
Wethouder Wonen gemeente Weert



2014/65988

20-11-2014

GRIF

5-2-2015

Van: Marcel van Vught <marcelvanvught@roermond.nl>
Verzonden: woensdag 19 november 2014 16:24
Aan: _staten; _postbus
CC: Raja Fick-Moussaoui; Martin de Bock
Onderwerp: reactie Roermond op POL 2014
Bijlagen: ReactienotavanzienwijzenPOL2014Roermond.pdf

**gemeente Roermond**

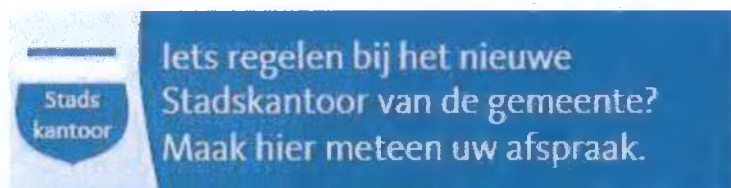
L.S.

Bijgevoegd treft u een brief aan van de portefeuillehouder ruimte van het college van B&W van de gemeente Roermond. De brief gaat over het POL2014, zoals dat ter vaststelling aan Provinciale Staten wordt aangeboden. Ik verzoek u de brief per omgaande door te geleiden naar de statenleden. De brief is vandaag tevens per post verzonden.

Met vriendelijke groeten,

Marcel van Vught

Wilt u persoonlijk op de hoogte blijven van het laatste nieuws, kijk dan op www.nieuws.roermond.nl om u aan te melden voor de digitale nieuwsbrief.



MKB -VRIENDELIJKSTE
GEMEENTE VAN
ZUID-NEDERLAND

www.roermond.nl

Gemeente Roermond streeft naar een optimale dienstverlening en zorgvuldige afhandeling van vragen. Mocht deze mail toch niet voor u bestemd zijn, wilt u dan de afzender hiervan op de hoogte stellen? Voor (informatie over) het aanvragen van gemeentelijke producten & diensten en de servicenormen bij Gemeente Roermond, kunt u bij terecht op ons Digitaal Loket op www.roermond.nl.

Reageert u via mail@roermond.nl dan ontvangt u binnen 4 werkdagen bericht. Gemeente Roermond maakt geen gebruik van e-mail voor het ontvangen van **formele** correspondentie. Ook aanvaardt de Gemeente geen aansprakelijkheid bij onjuiste ontvangst. Onder formele correspondentie verstaat Gemeente Roermond o.a. bezwaarschriften, zienswijzen, bedenkingen, klachten (ingevolge klachtenregeling), offertes, aanvragen om een besluit/beschikking (zoals voor een vergunning, een ontheffing, handhaving, gedogen, een subsidie etc.), verzoeken om beleidswijziging, etc.

Provincie Limburg	PS
DOCnr.	
Ingek.	19 NOV. 2014
CASnr.	
ID.	



uw nummer

Aan Provinciale Staten van Limburg

uw datum

Postbus 5700

6202 MA MAASTRICHT

ons nummer: 95574-2014

onze datum: 19 november 2014

verzonden: **19 NOV. 2014**

inlichtingen bij
sector/afdeling
doorkiesnr. Dhr. M. van Vught
RU/Stedelijke Ontwikkeling
0475 - 359 303

bijlage(n)
betreffende: POL 2014

Geachte statenleden,

Door middel van deze brief reageren wij op het ter vaststelling voorliggende POL 2014. U heeft reeds d.d. 13 november een reactie ontvangen vanuit de regio Midden-Limburg. Aanvullend daarop vraag ik uw aandacht voor het volgende.

Kantorenlocaties.

In het standpunt van Gedeputeerde Staten m.b.t. kantorenlocaties (pag. 87/88 van de nota van zienswijzen) is het volgende vermeld. "In POL leggen we de focus op een beperkt aantal kantoreengebieden (=concentratiegebieden) omdat we niet zo zeer een teveel aan locaties hebben, maar wel een overschot aan kantoren in de zin van gebouwen en meters. Dit geldt Limburgbreed in alle regio's en gemeenten. De leegstand binnen de huidige kantorenvorraad is in een jaar tijd verder gegroeid van 13% naar 15%. We kiezen voor versterking van centrumgebieden van de grote steden en de stationsgebieden met ICstatus met eventuele nieuwe kantoorontwikkelingen. Uiteraard zijn gemeenten niet verplicht tot verdere ontwikkeling van deze gebieden. Daarbuiten zijn nieuwe grotere kantoorontwikkelingen alleen toegestaan op de campussen, in verband met eventuele specifieke kantorenbehoefte direct gerelateerd aan het thema van de betreffende campus." Aansluitend is het volgende vermeld. "Gezien de leegstand in de huidige kantorenvorraad die daartegenover staat, betekent dit dat via dynamisch voorraadbeheer elders de kantorenvorraad moet gaan krimpen om zowel leegstand terug te dringen als nieuwe kantoren in de concentratiegebieden mogelijk te kunnen maken."

Reactie

Het standpunt kan neerkomen op een versterking/prioritering van de campuslocaties ten opzichte van andere kantorenconcentraties, waaronder de kantorenlocaties in Midden-Limburg. Het standpunt van Gedeputeerde Staten gaat voorbij aan de eigenstandige positie en ontwikkeling van Midden-Limburgse kantorenmarkten en de op regionaal niveau van Midden-Limburg door de regio op te stellen visie op werklocaties. Ook kan het standpunt van Gedeputeerde Staten zo worden uitgelegd dat ter compensatie van kantoorontwikkelingen op de campussen extra leegstand dient te worden bestreden buiten de campussen, waaronder Midden-Limburg. Deze uitleg is ongewenst. Midden-Limburg is geen

buffer of compensatie voor kantoorontwikkelingen in andere regio's, in het bijzonder de campusontwikkeling.

Zonering bestaand bebouwd gebied.

De regio Midden-Limburg heeft d.d. 13 november jl. een reactie gegeven op de zonering bestaand bebouwd gebied in relatie tot het die gebieden die in het POL 2006 binnen de grens stedelijke dynamiek vielen. In de reactie van de regio is aangegeven hoe de regio het standpunt van Gedeputeerde staten interpreteert m.b.t. tot deze gebieden en de reeds in gang gezette ontwikkelingen in deze gebieden. Daarbij dient vermeld te worden dat in de Nota van zienswijzen op pagina 35 is aangegeven dat de weergave van het bestaand stedelijk gebied en de grens met het buitengebied op kaart 1 (zonering Limburg) gaat om de weergave van de feitelijke situatie: geplande en beoogde uitbreidingen in uitleglocaties maken er geen deel van uit, meestal vallen die onder het buitengebied. Het is zeker geen visiekaart, die wordt door en met de drie regio's gemaakt in de trajecten van regionale visievorming.

Reactie.

Gezien het gegeven dat de gemeente in overleg met de regio grenzen van het stedelijk gebied zelf kan bepalen en kaart 1 geen visiekaart is zou expliciet vermeld moeten worden dat de aanduidingen op kaart 1 (zoals bijvoorbeeld buitengebied) geen provinciale visie betreffen, maar een inventarisatie en indicatie. Tevens zou vermeld moeten worden dat op grond van deze aanduidingen (b.v. buitengebied) niet de conclusie mag worden getrokken dat de provincie van mening is dat dit gebied ontwikkeld zou moeten worden conform de aanduiding zoals in het POL 2014 aangegeven, maar dat de bepaling daarvan door de gemeente plaatsvindt passend binnen de regionale kaders.

Graag verzoek ik u het POL 2014 te amenderen zoals bovenstaand vermeld.

De wethouder voor ruimte, infrastructuur, milieu en natuur

Raja Fick - Moussaoui



Statencommissie
Ruimte, Infrastructuur en Financiën

Provincie Limburg	PS
DOCnr.	
Ingek.	19 NOV. 2014
CASnr.	
ID.	

Cluster WL
Faxnummer (043) 361 80 99
Ons kenmerk 2014/63949
Bijlage(n) 1

Behandeld R.A. Adriaanse-Kraaij
Doorkiesnummer (043) 389 89 83
Uw kenmerk
Maastricht 18 november 2014

Onderwerp
Operationalisering Transitiefonds Limburgse Woningmarkt

VERZONDEN 19 NOV. 2014

Geachte commissie,

Hierbij bieden wij u een informierend stuk aan.



2014/65763

19-11-2014

GRIF

5-2-2015

Gedeputeerde Staten van Limburg

voorzitter

secretaris

2014/63889

Bezoekadres:
Limburglaan 10
NL-6229 GA Maastricht

Postbus 5700
NL-6202 MA Maastricht
postbus@prvlimburg.nl

Tel + 31 43 389 99 99
Fax + 31 43 361 80 99
www.limburg.nl

IBAN –nummer: NL08RABO0132575728
Bereikbaar via: Lijn 1 (richting De Heeg)
BIC-code: RABONL2U



Informerend stuk

1. Onderwerp

Operationalisering Transitiefonds Limburgse Woningmarkt.

2. Inleiding/aanleiding incl. beoogd resultaat

Op 7 februari 2014 hebben uw Staten ingestemd met de Kadernota Transitiefonds Limburgse Woningmarkt. U heeft ons gevraagd het Transitiefonds binnen deze kaders verder uit te werken. In de Kadernota is beschreven dat het Transitiefonds bestaat uit drie compartimenten:

- **Compartiment 1a:** leningen voor particulieren tot € 25.000,- en leningen en garanties vanaf € 25.000,- voor niet-particulieren, zoals projectontwikkelaars, bouwbedrijven, woningcorporaties etc.;
- **Compartiment 1b:** subsidies aan particulieren, projectontwikkelaars, bouwbedrijven, woningcorporaties etc.;
- **Compartiment 2:** sloopsubsidies aan particulieren, projectontwikkelaars, bouwbedrijven, woningcorporaties etc.;

Later is hier op verzoek van uw Staten een **Tenderregeling** aan toegevoegd. Op 4 juli 2014 hebben uw Staten ingestemd met de hoofdlijnen Tenderregeling Transitiefonds Limburgse Woningmarkt.

Toezeggingen

- Gedeputeerde Koppe heeft in de Statenvergadering van 7 februari toegezegd de intentie te hebben het sloopprotocol Re-Usematerials, zodra dit gereed en uitvoerbaar is, te koppelen aan het sloopfonds (1660).
- Gedeputeerde Koppe heeft toegezegd om de uitgewerkte tender per informerende brief toe te zenden aan de commissie RIF (1743).

Naast de stand van zaken met betrekking tot de operationalisering van het Transitiefonds Limburgse Woningmarkt wordt verderop in deze notitie aangegeven hoe aan deze toezeggingen invulling gegeven is.

Stand van zaken operationalisering Transitiefonds

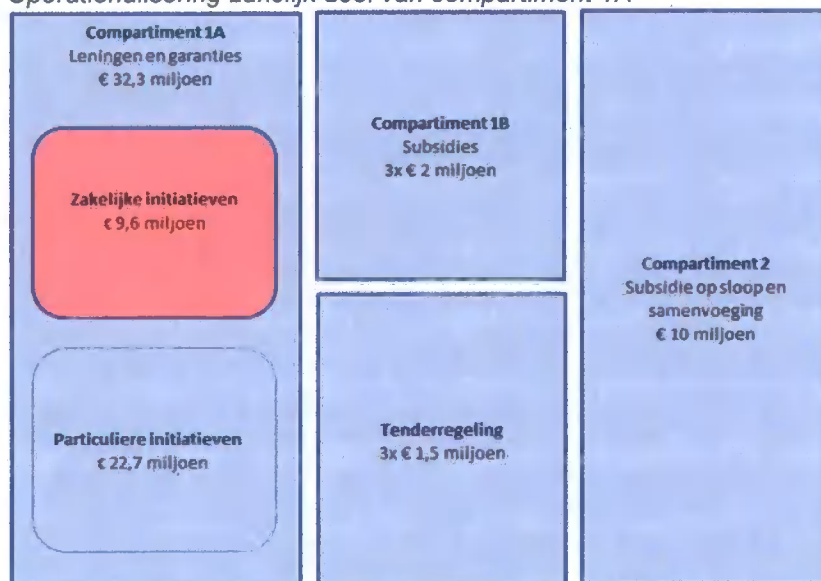
Inmiddels zijn drie van de vier compartimenten operationeel. Hieronder is de stand van zaken weergegeven per compartiment. Compartiment 1B (subsidies t.b.v. kwantitatieve én kwalitatieve verbetering van de Limburgse Woningmarkt) wordt operationeel op het moment dat de regionale structuurvisies zijn vastgesteld. Voor de regio Midden-Limburg ligt dat in de verwachting vóór het einde van 2014.

COMPARTIMENT 1A: Leningen en garanties t.b.v. de kwantitatieve én kwalitatieve verbetering van de Limburgse Woningmarkt

In compartiment 1A van het Transitiefonds zijn de leningen en garanties ondergebracht, waarmee inhoud wordt gegeven aan het revolverende gedeelte van het fonds.

Voor het gehele compartiment 1A is voor het structuurversterkende project Transitiefonds Limburgse Woningmarkt tot 2017 € 32,3 miljoen vrijgemaakt. Uitgangspunt is dat van de gevraagde middelen tot 2017 € 22,7 mln. bestemd is voor particulieren. De resterende € 9,6 mln. is bestemd voor zakelijke initiatiefnemers.

Operationalisering zakelijk deel van compartiment 1A

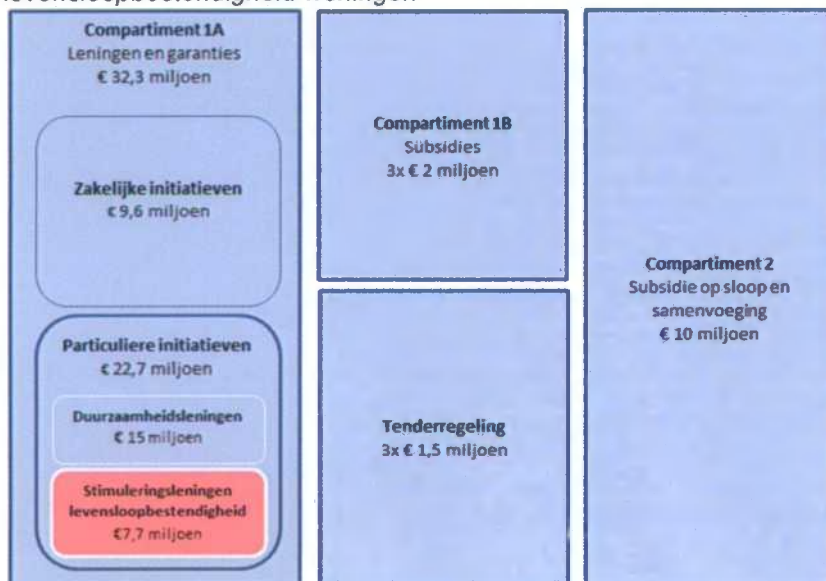


Ons college heeft in de vergadering van 28 oktober 2014 een **beleidsregel** 'Transitiefonds Limburgse woningmarkt' vastgesteld. Deze biedt het kader waaraan ingediende projectvoorstellen van zakelijke initiatiefnemers worden getoetst alvorens zij in aanmerking komen voor een lening of garantie uit compartiment 1A van het Transitiefonds Limburgse Woningmarkt. Valt deze toets positief uit, dan wordt samen met de initiatiefnemer het proces opgestart om te komen tot een overeenkomst waarin beide partijen zich kunnen vinden.

Vooruitlopend op deze beleidsregel zijn enkele pilots opgepakt. De inhoudelijke en financiële ervaring hiervan zijn verwerkt in de beleidsregel. Financiering is al verstrekt aan 2 projecten. In het project **Koopmanshuys** wordt het door een geldlening van € 320.000,00 mogelijk gemaakt dat circa 54 studentenkamers in het bestaande kantoorpand in Heerlen gerealiseerd worden. Vanwege de grote leegstand in de kantoormarkt wordt door dit plan leegstand en verloederding voorkomen. Tevens wordt met de nieuwe invulling van het gebouw ingespeeld op de vraag naar woningen voor studenten in de regio en studenten aan de RWTH Aachen. In het project **Castenray** hebben de Provincie en de gemeente Venray een borgstelling verleend van € 855.000,00 ter ondersteuning van de bouw van 8 huurwoningen in Castenray. In aansluiting op de specifieke woningbehoefte voor de kern Castenray, voorziet het project in de huisvesting van de doelgroepen starters, senioren, gescheiden mensen en buitenlandse werknemers. Het innovatieve aan het project is dat het de bouw betreft van sociale huurwoningen (beneden de liberalisatiegrens van € 700 per maand) met een exploitatie gedurende minstens 20 jaar, door een particulier ondernemer.

In 2017 zal een **evaluatie** volgen op basis waarvan door uw Staten besloten kan worden welke middelen in de periode tot 2020 worden ingezet. De werking van de beleidsregel zal integraal onderdeel uitmaken van deze evaluatie.

Operationalisering particuliere deel van compartiment 1A: leningen t.b.v. levensloopbestendigheid woningen



Op 28 oktober 2014 heeft ons college ingestemd met de **Verordening** 'Stimuleringsleningen levensloopbestendigheid Transitie Limburgse Woningmarkt', die vervolgens aan uw Staten wordt aangeboden ter vaststelling. In deze verordening is vastgelegd voor welke maatregelen particuliere woningeigenaren een lening kunnen aanvragen en onder welke voorwaarden de leningen worden verstrekt.

In tegenstelling tot de zakelijke initiatieven is de Provincie niet bevoegd om leningen te verstrekken aan particulieren omdat hiervoor een vergunning in het kader van de Wet financieel toezicht ontbreekt. Voor het financieel beheer van de leningen aan particulieren om hun woningen levensloopbestendig te maken zal dan ook opdracht verstrekt worden aan het Stimuleringsfonds Volkshuisvesting Nederlandse gemeenten (SVn).

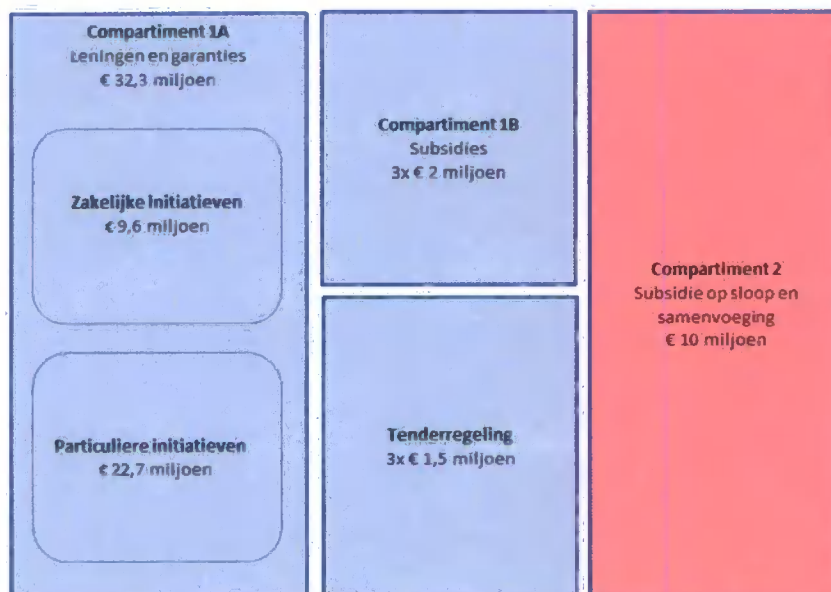
De Verordening sluit aan bij reeds lopende provinciale duurzaamheidsleningen. Beide leningen stimuleren de particuliere woningbezitter de kwaliteit van hun woning te verhogen.

Het doel van de stimuleringsleningen levensloopbestendigheid Transitie Limburgse Woningmarkt is om particuliere woningeigenaren te stimuleren om zelf maatregelen te treffen in hun woning die de levensloopbestendigheid van de woning vergroten. Het treffen van deze maatregelen zal er toe leiden dat bewoners langer zelfstandig, als dan niet met zorg aan huis, kunnen blijven wonen. De stimuleringslening zorgt er voor dat de doelgroep deze investering makkelijker kan doen, doordat zij geld kan lenen tegen een lage rente.

De gedachte is dat woningen, die zijn aangepast aan ouders of zorgbehoevenden, couranter zijn en beter aansluiten bij de toekomstige vraag.

Na vaststelling en bekendmaking van de Verordening zal aan SVn opdracht worden verstrekt en zal de regeling formeel opengesteld worden voor het indienen van aanvragen. Daaraan zal de nodige bekendheid worden gegeven. De openstelling van de regeling wordt verwacht rond 1 januari 2015.

COMPARTIMENT 2: Subsidies t.b.v. de kwantitatieve vermindering van woningen in de Limburgse Woningmarkt.



Op 8 april 2014 hebben Gedeputeerde Staten de subsidieregeling Sloop en Onttrekkingen Transitiefonds Limburgse Woningmarkt vastgesteld. Vanuit dit compartiment 2 wordt subsidie verstrekt bij het onttrekken van woningen uit de markt door sloop, dan wel door het samenvoegen van woningen.

Tot nu was de subsidieregeling nog niet geactiveerd in Limburg. Aan activering is in de kadernota als voorwaarde gesteld dat in de betreffende regio een regionaal vastgestelde 'statiegeldregeling' van kracht is. Deze regeling houdt in dat voor elke nieuwbouwwoning, waar geen sloopwoning tegenover staat, een storting van ten minste € 10.000 ten behoeve van sloop elders plaatsvindt. Deze storting zal door de regio dan weer in gezet moeten worden om sloop of herstructurering op een andere locatie te stimuleren. Het gaat hierbij alleen om nieuwe 'zachte' plannen, in tegenstelling tot 'harde' plannen waar al eerder een woonbestemming aan was gegeven.

De achtergrond van de statiegeldregeling, zoals die in de kadernota is verwoord, ligt in het gegeven dat op het moment dat een woning wordt gebouwd, dit in de huidige Limburgse markt een probleem, namelijk leegstand, elders of op een later moment creëert. Als tegenover nieuwbouw geen fysieke sloop staat, wordt het met een 'statiegeldregeling' mogelijk gemaakt voor de gemeente het hiermee gecreëerde probleem elders op te lossen. Op die manier krijgt de sloopregeling een min of meer revolverend karakter.

In de praktijk blijkt dat de statiegeldregeling zoals hierboven beschreven als een soort verwijderingsbijdrage (zoals bij wasmachines) niet zo werkt als in eerste instantie verwacht: Statiegeld/verwijderingsbijdrage mag alleen gevraagd worden op zachte plannen. Als de bijdrage ook gevraagd zou mogen worden op reeds bestaande plannen, zou niet alleen de subsidiepot substantiëler worden, maar zouden ook de zachte (kwalitatief goede) plannen niet op een achterstand komen te staan ten opzichte van harde plannen die kwalitatief niet meer in de programmering passen. Dit bemoeilijkt de uitruil van deze plannen, en daardoor het toepassen van de zeefsystematiek die in de regionale structuurvisies wordt opgenomen.

Daarnaast zijn een aantal gemeenten in Zuid-Limburg terughoudend om met een statiegeldregeling een 'sleutel op het slot' van de Woonverordening Zuid-Limburg te bieden. In Zuid-Limburg is de Woonverordening Zuid-Limburg van kracht. Kortweg houdt dit in dat er alleen nog nieuwe woningbouwplannen mogen worden gemaakt, als minimaal hetzelfde aantal woningen wordt gesloopt en de woningen voldoen aan een aantal criteria. De vaststelling van een statiegeldregeling maakt het mogelijk om kwalitatief goede nieuwe plannen een kans te geven, zonder dat daar een sloopwoning tegenover staat. Een aantal gemeenten hebben hiertoe, voor specifiek type plannen, een statiegeldregeling ingesteld of hebben deze in voorbereiding.

De terughoudendheid van gemeenten laat zien dat een statiegeldregeling eigenlijk pas goed gaat werken als de woningmarkt weer in balans is en de gemeenten hun plancapaciteit op orde hebben gebracht, conform de aanpak in de regionale structuurvisies wonen zoals die nu worden opgesteld.

Om die reden heeft ons college op 18 november 2014 – gelijk met de vaststelling van dit informerend stuk - besloten om de criteria van de subsidieregeling zodanig aan te passen dat de vereiste van de regionale statiegeldregeling vervalt, tot een nader te bepalen moment waarop de plancapaciteit op orde is gebracht.

Re-use materials

Vanwege de grote herstructureringsopgave en de daarmee gepaard gaande sloop en renovatie activiteiten is het van belang ook in deze kant van de bouwcyclus het verduurzamen een plaats te geven. Hierbij is dan ook vooral aandacht voor het sluiten van materiaal- en grondstoffen kringlopen, zodat bijvoorbeeld hergebruik mogelijk is. In opdracht van de Provincie is een duurzaam sloopprotocol opgesteld (werkwijze, systematiek voor o.a. aanbesteding), het zogenaamde RUM-protocol (Re-use Materials).

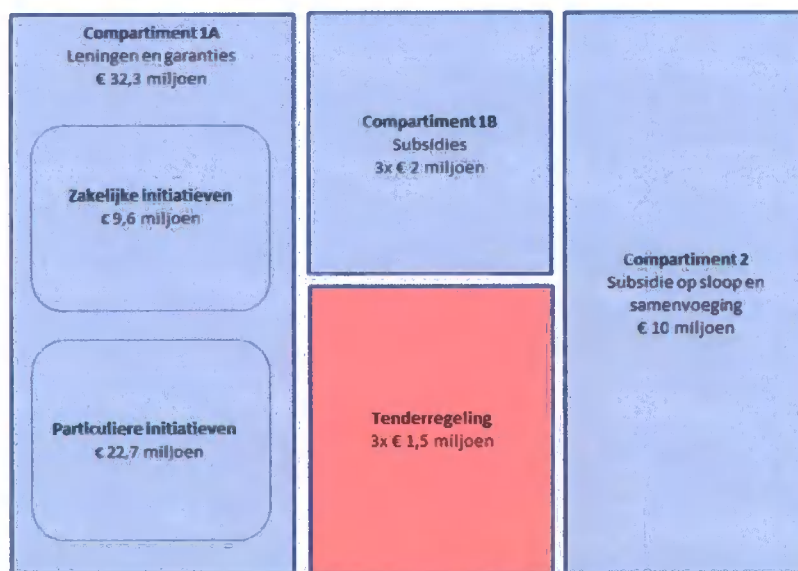
Om het hergebruik van bouwmaterialen te stimuleren is duurzame sloop als criterium toegevoegd in de subsidieregeling. Indien conform het RUM-protocol wordt gesloopt zal een hoger subsidiebedrag worden toegekend:

- € 10.000,00 voor elke grondgebonden woning die conform het RUM-protocol wordt gesloopt;
- € 7.500,00 voor elke niet-grondgebonden woning die conform het RUM-protocol wordt gesloopt.
- Indien niet conform het RUM-protocol wordt gesloopt zijn de subsidiebedragen respectievelijk € 5.000,00 en € 3.500,00.

Om het protocol in de praktijk te kunnen toetsen zullen er één of meerdere pilotprojecten worden uitgevoerd. In deze pilotprojecten zal fysieke sloop plaatsvinden en tevens hergebruik van materialen worden toegepast.

TENDERREGELING

Bij de behandeling van de Kadernota Transitiefonds Limburgse Woningmarkt op 7 februari 2014 is op verzoek van uw Staten een Tenderregeling toegevoegd aan de eerdere compartimenten.



Op 4 juli jl. hebben uw Staten hiertoe het statenvoorstel 'Hoofdlijnen Tenderregeling Transitiefonds Limburgse Woningmarkt' vastgesteld. In de voorbereiding van dit statenvoorstel is informeel overleg gevoerd met fractiewoordvoerders uit uw staten. Mede naar aanleiding hiervan is in het statenvoorstel opgenomen dat er drie tenderregelingen worden opgesteld voor de drie woonregio's in Limburg met elk een regio specifieke doelstelling. Voor Midden-Limburg is de eerste subsidieregeling reeds vastgesteld.

De keuze om te starten in de regio Midden-Limburg is gelegen in het feit dat hier al een regionale structuurvisie zover gereed was dat deze op dit ter vaststelling in de verschillende raden voorligt. In de komende maanden worden de tenderregelingen voor Noord- en Zuid-Limburg verder uitgewerkt.

De doelstelling voor deze regionale subsidieregeling is: *'Herstructurering en/of herbestemming van bestaand vastgoed en terreinen binnen de woonomgeving met een kwaliteitsimpuls voor de woningvoorraad'*.

In deze regeling zijn verschillende objectieve criteria benoemd met wegingsfactoren op basis waarvan projecten punten kunnen scoren en met elkaar vergeleken kunnen worden. Een tender heeft als doel om de **beste** projecten voor subsidie in aanmerking te laten komen.

Naast algemene criteria waar een project in ieder geval aan moet voldoen (grondgebied Noord-Limburg, fysieke ingreep, afstemming met gemeente), zijn er objectieve criteria met een hoge wegingsfactor benoemd:

- Kwantiteit woningvoorraad: aantal onttrokken woningen, aantal levensloopbestendige woningen bij woningtoevoegingen en renovaties;
- Kwaliteit woningvoorraad: mate van levensloopbestendigheid, mate van flexibiliteit;
- Leefbaarheid: herbestemming van een leegstand pand, een beeldbepalend pand, of een gemeentelijk- of een rijksmonument;

Met een lagere wegingsfactor zijn de volgende criteria benoemd:

- Opwaardering van de woonomgeving
- Duurzaamheid, waaronder energiebesparing en -opwekking en de reductie van het gebruik van grondstoffen en materialen (o.a. door toepassing van het hierboven onder compartiment 2 beschreven RUM-protocol)

Daarnaast is een zwaarwegend financieel criterium van toepassing waarbij een multiplier van de provinciale subsidie wordt berekend: projecten waarbij de gevraagde subsidie een kleiner deel van de totale subsidiabele projectkosten bedraagt zullen hoger scoren dan projecten waarbij een hoger subsidiebedrag wordt gevraagd. Aangezien het gevraagde subsidiebedrag gerelateerd wordt aan de totale projectkosten hebben kleinere projecten evenveel kans hier goed op te scoren als grotere projecten.

Projecten konden worden ingediend tot en met 24 oktober 2014. Er zijn 12 projecten ingediend. Deze projecten worden op dit moment beoordeeld.

3. Bevoegdheid

Autonoom

4. Risico's

Binnen de Transitiefonds neemt de provincie de rol van financier/ subsidient op zich. Wetende dat zij de problemen op de woningmarkt niet alleen kan oplossen en daartoe bovendien de positie niet heeft. De Provincie kan middels een aantal impulsen wel eerste bewegingen initiëren. Het beoogde effect is dat na verloop van tijd de markt op eigen kracht de transitieopgave weer aan kan.

5. Periodieke informatie/sturingsinformatie

☐ **Via Jaarstukken en Begroting**

- ☐ Paragraaf Projecten
- ☐ Paragraaf Financieringen
- ☐ Paragraaf Verbonden Partijen
- ☐ Paragraaf Bedrijfsvoering
- ☐ Programmaverantwoording

☐ **Voortgangsrapportages Regeling Grote Projecten**

6. Relatie met Programmabegroting – financiële aspecten

Het Transitiefonds Limburgse Woningmarkt sluit aan bij programmalijn 2.2 Limburgse woningmarkt van de Programmabegroting en staat direct in relatie tot Programmalijn 3.1 Leefbaarheid. Daarnaast zijn er verbanden met de overige programmalijnen.

7. Meegezonden bijlagen



2014/64475

17-11-2014

GRIF

2-2-2015



Planbureau voor de Leefomgeving

> Retouradres Postbus 30314, 2500 GH, Den Haag

f.v. Stalengriffio,
mw. J. Brean

Provincie Limburg	PS
DOCnr.	
Ingek.	14 NOV. 2014
CASnr.	
ID.	

Locatie Den Haag
Oranjevuitensingel 6
2511 VE Den Haag
Postbus 30314
2500 GH Den Haag
www.pbl.nl

T 070 328 87 00
F 070 328 87 99

Contactpersoon

R.J.M. Folkert

T 070 328 87 00
M 06 1172 3310
F 070 328 87 99
rob.folkert@pbl.nl

Datum 7 november 2014

Betreft Aanbiedingsbrief 'Beoordeling Programmatische Aanpak Stikstof'

Onze referentie
PBL201400230

Bijlagen

1

Geachte heer/mevrouw,

Op verzoek van het ministerie van Economische Zaken hebben wij onderzocht of de Programmatische Aanpak Stikstof (PAS) in de praktijk de beoogde doelen realiseert. Het doel van de PAS is om beschermde stikstofgevoelige natuurgebieden te herstellen en tegelijkertijd rondom deze gebieden ruimte voor economische ontwikkelingen te creëren. De realisatie van het economische doel is hierbij alleen mogelijk onder de voorwaarde dat de natuurdoelen gewaarborgd zijn. De beoordeling van de Programmatische Aanpak Stikstof waarover het PBL (Planbureau voor de Leefomgeving) in de bijlage rapporteert, richt zich daarom op de uitvoeringsrisico's van de PAS-maatregelen en de onzekerheden bij het realiseren van de natuurdoelen.

Bij beantwoording van deze brief graag onze referentie vermelden.

De hoofdbevindingen van onze studie zijn dat de PAS naar verwachting een impuls geeft aan het herstel van stikstofgevoelige natuur en tegelijkertijd de economische bedrijvigheid rond deze gebieden weer vlót kan trekken. Gezien de onzekerheden in de uitvoering van het programma bestaat het risico dat in een aantal gebieden het vereiste natuurherstel uitblijft. De overheid geeft daar dan op voorhand ontwikkelingsruimte vrij die er achteraf gezien niet blijkt te zijn, waardoor de natuur ter plekke verder achteruit gaat. Om dit te voorkomen, vindt het PBL het raadzaam om de voortgang van het programma nauwkeurig te volgen en voorzichtig te zijn met het van te voren uitgeven van ontwikkelingsruimte.

In de bijlage vindt u het rapport met de volledige beoordeling van de PAS in meer details.

Met vriendelijk groeten.

Keimpe Wieringa.
Sectorhoofd Natuur en Landelijk Gebied



Beoordeling Programmatische Aanpak Stikstof

**De verwachte effecten voor natuur en
vergunningverlening**

Beoordeling Programmatische Aanpak Stikstof

De verwachte effecten voor natuur en
vergunningverlening

Beoordeling Programmatische Aanpak Stikstof. De verwachte effecten voor natuur en vergunningverlening

© PBL (Planbureau voor de Leefomgeving)
Den Haag, 2014

ISBN: 978-94-91506-81-9
PBL-publicatienummer: 425

Het Programma Aanpak Stikstof is nog niet definitief vastgesteld en op onderdelen nog volop in ontwikkeling. In dit rapport is gebruikgemaakt van het concept-ontwerp Programma Aanpak Stikstof 2015-2021 van juli 2014 en de gegevens uit AERIUS Monitor 2014.

Auteurs

Rob Folkert (projectleider)
Rikke Arnouts
Chris Backes (Universiteit Maastricht)
Jan van Dam
Dirk-Jan van der Hoek
Marian van Schijndel

Contact

Rob Folkert (rob.folkert@pbl.nl)

Met medewerking van/dank aan

Dit rapport is mede tot stand gekomen met medewerking van Marlies Sanders (WUR) voor de ecologische beoordeling van de herstelmaatregelen in de Programmatische Aanpak Stikstof (PAS) en Bart de Knecht (WUR) voor de modelberekeningen van het effect van maatregelen op de natuurkwaliteit. De auteurs bedanken het Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu, het ministerie van Economische Zaken, het ministerie van Infrastructuur en Milieu, LTO Nederland en de provincies voor hun commentaar op dit rapport. Ten slotte bedanken we de medewerkers van de programmadirectie Natura 2000 van het ministerie van Economische Zaken voor hun toelichting bij de PAS en het AERIUS-team voor de levering van gegevens.

Reviews

Extern: Jurian Edelenbos (Erasmus Universiteit); Herman Stolwijk (voormalig CPB); Wim de Vries (WUR)
Intern: Jeannette Beck (supervisie); Reinier van den Berg; Hans van Grinsven; Guus de Hollander; Arjen van Hinsberg; Keimpe Wieringa; Jaap Willems; Henk van Zeijts

Redactie figuren

Beeldredactie PBL

Tekstredactie

Simone Langeweg Tekst- en Communicatieadvies

Eindredactie en productie

Uitgeverij PBL

Opmaak

Martin Middelburg, VijfKeerBlauw

U kunt de publicatie downloaden via de website www.pbl.nl. Delen uit deze publicatie mogen worden overgenomen op voorwaarde van bronvermelding: Folkert, R. et al. (2014), *Beoordeling programmatie Aanpak Stikstof. De verwachte effecten voor natuur en vergunningverlening*, Den Haag: PBL.

Het PBL is het nationale instituut voor strategische beleidsanalyses op het gebied van milieu, natuur en ruimte. Het PBL draagt bij aan de kwaliteit van de politiek-bestuurlijke afweging door het verrichten van verkenningen, analyses en evaluaties waarbij een integrale benadering vooropstaat. Het PBL is vóór alles beleidsgericht. Het verricht zijn onderzoek gevraagd en ongevraagd, onafhankelijk en altijd wetenschappelijk gefundeerd.

Inhoud

Bevindingen

Beoordeling Programmatische Aanpak Stikstof

De verwachte effecten voor natuur en vergunningverlening 6

Samenvatting 6

- I De werking en het juridisch kader van de PAS 8
- II De opzet van de botsproef 11
- III Conclusies van de botsproef 14
- IV Oplossingsrichtingen 18

Verdieping

1 Inleiding 22

2 Uitgangspunten Programmatische Aanpak Stikstof 26

- 2.1 Wettelijke eisen als randvoorwaarden voor de PAS 26
- 2.2 Waarborgen natuurdoelen voor economische ontwikkeling 27
- 2.3 Referentieprognose 30
- 2.4 Opbouw depositie- en ontwikkelingsruimte 33

3 Juridisch kader als beoordelingskader 38

- 3.1 Juridische randvoorwaarden voor de PAS 38
- 3.2 Gevolgen problemen bij de uitvoering van de PAS 41
- 3.3 Mogelijkheden voor aanpassingen van de PAS 42
- 3.4 Botsproef toetsingscriteria 45

4 Bronmaatregelen in de landbouw 48

- 4.1 Technisch haalbaar potentieel 48
- 4.2 Effect bij uitvoering in de praktijk 51
- 4.3 Monitoring 55
- 4.4 Botsproef 56

5 Herstelmaatregelen 60

- 5.1 Technisch haalbaar potentieel 60
- 5.2 Effect bij uitvoering in de praktijk 63
- 5.3 Monitoring 66
- 5.4 Botsproef 67

6 PAS-depositiedoelen 70

- 6.1 Effect onzekerheden in prognose op stikstofdepositie 70
- 6.2 Monitoring 75
- 6.3 Botsproef 77

7 Potentieel en doelmatigheid van de PAS voor natuur 80

Literatuur 86

Bijlage: Inschatting technisch potentieel landelijke maatregelen 89

BEVINDINGEN

Beoordeling Programmatische Aanpak Stikstof

De verwachte effecten voor natuur en vergunningverlening

Samenvatting

In een drukbevolkt land als Nederland zijn spanningen tussen natuur en economie onvermijdelijk. Het PAS-programma bevat een integrale aanpak van de stikstofproblematiek in natuurgebieden met beschermde, stikstofgevoelige natuur (PAS-natuurgebieden) waarmee deze spanning kan worden vermindert. Bij een volledige uitvoering van het programma kan de kwaliteit van de stikstofgevoelige natuur sneller verbeteren. Het effect van de herstelmaatregelen op de natuur is daarbij doorslaggevend. Hierdoor blijft ontwikkelingsruimte mogelijk voor economische ontwikkelingen die stikstofdepositie veroorzaken in PAS-natuurgebieden.

De uitvoering van de PAS is echter omgeven met onzekerheden, waardoor de kans reëel is dat de overheid in een aantal PAS-natuurgebieden ontwikkelingsruimte uitgeeft, terwijl daar natuurherstel uitblijft. Om dit te voorkomen, is het van belang dat de overheid de voortgang van de PAS op de voet volgt en is het aan te raden dat de overheid voldoende ontwikkelingsruimte achter de hand houdt, omdat de mogelijkheden om tegenvallers op te vangen beperkt zijn.

Met de Programmatische Aanpak Stikstof (PAS) wil het kabinet de doelen voor de stikstofgevoelige natuur realiseren en tegelijkertijd ontwikkelingsruimte scheppen voor nieuwe economische activiteiten die stikstofdepositie veroorzaken in gebieden met dergelijke natuur (PAS-natuurgebieden). Het Rijk en de provincies willen dit verwezenlijken door a) de inzet van bronmaatregelen om een extra daling van de stikstofdepositie tot stand te brengen, b) de realisatie van een maximaal niveau van

stikstofdepositie per PAS-natuurgebied (PAS-depositiedoel), en c) de inzet van herstelmaatregelen om de gevolgen van een te hoge stikstofdepositie ter plaatse (tijdelijk) te bestrijden. De overheid mag de beoogde ontwikkelingsruimte alleen verstrekken als in een gebiedsanalyse is aangetoond dat de resultaten van de maatregelen en de realisatie van de PAS-depositiedoelen de natuurdoelen waarborgen.

Het PBL (Planbureau voor de Leefomgeving) heeft gekeken naar de verwachte werking van de PAS in de praktijk, toegespitst op de eerste programmaperiode – van 2015 tot en met 2020. Hiertoe zijn de onzekerheden in kaart gebracht van de ontwikkelingen waarmee het programma bij de uitvoering zal worden geconfronteerd. Vervolgens zijn op basis van het juridisch kader van de PAS de mogelijke consequenties voor de vergunningverlening geanalyseerd die kunnen ontstaan wanneer er tegenvallers optreden, zoals het niet volledig realiseren van herstelmaatregelen en het uitblijven van de verwachte depositiedaling. Ten slotte is gekeken naar opties om bij dergelijke tegenvallers te voorkomen dat realisatie van de natuurdoelen en de beoogde economische ontwikkeling gevaar lopen. Uit de PBL-analyse vloeien de volgende conclusies voort:

- Herstelmaatregelen, tijdelijk herstelbeheer en antiverdrogingsmaatregelen, zijn binnen het PAS-programma het meest effectief en doelmatig. Ook noodzakelijk blijft de inzet op uitbreiding en inrichting van natuur die hoofdzakelijk buiten de PAS

plaatsvinden. Met de antiverdrogingsmaatregelen kan een duurzaam herstel van de stikstofgevoelige natuur versneld worden gerealiseerd. Dergelijke maatregelen staan vaak al jaren op de agenda en wachten op uitvoering. De PAS kan deze impasse doorbreken, doordat het bindende kader leidt tot meer bestuurlijke daadkracht, er voldoende financiële middelen zijn gereserveerd en de PAS door de hierdoor ontstane duidelijkheid naar verwachting meer draagvlak schept bij de betrokken partijen.

- De maatregelen die de stikstofemissies reduceren, de zogeheten bronmaatregelen, zijn noodzakelijk voor het herstel van de stikstofgevoelige natuur. Toch zal zelfs bij volledige uitvoering van het programma de stikstofbelasting van de PAS-natuurgebieden maar beperkt afnemen. Daarom hebben de PAS-bronmaatregelen ten opzichte van de herstelmaatregelen een gering effect op het natuurherstel. Bronmaatregelen zijn echter onmisbaar, omdat zonder dergelijke maatregelen de doelen voor de stikstofgevoelige natuur niet zijn te waarborgen. De voorgestelde bronmaatregelen zijn in feite een eerste stap in de transitie naar duurzamere en lagere stikstofbelasting van de PAS-natuurgebieden.
- Tijdens deze transitie helpt het tijdelijk herstelbeheer om stikstofgevoelige natuur te beschermen tegen een te hoge stikstofdepositie. Daar staat tegenover dat deze maatregel slechts een tijdelijke bescherming biedt en dat bij veelvuldig gebruik de negatieve effecten ervan kunnen gaan overheersen.
- De natuurdoelen worden naar verwachting in een aantal PAS-natuurgebieden niet binnen de gestelde termijn verwezenlijkt. Het zal in een aantal gebieden waarschijnlijk niet lukken om de beoogde antiverdrogingsmaatregelen tijdig te realiseren, terwijl de ontwikkelingsruimte voor nieuwe activiteiten die stikstofdepositie veroorzaken waarschijnlijk wel wordt vrijgegeven. Daar waar het wel lukt deze maatregelen te treffen, zullen de effecten op de natuur niet altijd meteen zichtbaar zijn omdat ze pas na enkele tot vele jaren optreden.
- Naar verwachting zijn de mee- en tegenvallers bij de ontwikkeling van de stikstofdepositie ongeveer vergelijkbaar in grootte. Als ze elkaar kunnen compenseren, dan is de realisatie van de PAS-depositiedoelen binnen bereik. De onzekerheid in de stikstofdepositie is ongeveer 10 procent, en wordt veroorzaakt door onzekerheden over het resultaat van het bronbeleid en de groei van de landbouw en overige sectoren die stikstof uitstoten. De onzekerheden zijn substantieel, want uitgedrukt in stikstofdepositie overtreffen ze in bijna alle gebieden de beschikbare hoeveelheid depositieruimte. Daarnaast zijn er ook onzekerheden bij de uitvoering van herstelmaatregelen. Als hierbij tegenvallers optreden,

zijn de gevolgen voor de stikstofgevoelige natuur vele malen groter dan bij een tegenvaller bij de stikstofdepositie.

- In de komende jaren zal het PAS-programma ongetwijfeld te maken krijgen met mee- en tegenvallers. De overheid kan tegenvallers mogelijk voorkomen door de voortgang jaarlijks te volgen en indien nodig bij te sturen door maatregelen te intensiveren en beter te handhaven, door aanvullende maatregelen te treffen of de ontwikkelingsruimte te beperken. De overheid moet ook rekening houden met de mogelijkheid dat halverwege de eerste programmaperiode, ondanks de bijsturing, per saldo grote tegenvallers optreden. In dat geval zijn aanvullende bron- en herstelmaatregelen niet toereikend. Daarom is het aan te raden om voor de tweede helft van de programmaperiode voldoende ontwikkelingsruimte te reserveren. Wat voldoende is, zal per PAS-natuurgebied moeten worden bepaald. Zo kan de overheid voorkomen dat ze ontwikkelingsruimte uitgeeft, terwijl natuurherstel uitblijft.
- Tegenvallers hebben niet automatisch gevolgen voor de vergunningverlening. Ook als zich tegenvallers voordoen, mag de PAS nog aan de vergunningverlening ten grondslag worden gelegd, mits kan worden aangetoond dat het met bijsturing mogelijk is de doelen van het programma te realiseren. Lukt dat niet, dan moet het programma worden aangepast. Zo is het mogelijk het programma aan te passen met minder ambitieuze depositiedoelen, mits hiermee de natuurdoelen zijn gewaarborgd. Dit betekent dat moet worden aangetoond dat de PAS de kwaliteitsachteruitgang van PAS-natuurgebieden sneller beëindigt en bijdraagt aan het sneller bereiken van een gunstige staat van instandhouding dan zonder de PAS het geval zou zijn.
- De overheid geeft bij het uitgeven van ontwikkelingsruimte voorrang aan activiteiten in de sectoren industrie en verkeer, zoals de uitbreiding van snelwegen en industrieterreinen. Dit is doelmatig, omdat deze sectoren per eenheid ontwikkelingsruimte veel bijdragen aan de economie. Als de ontwikkelingsruimte beperkt moet worden, dan zal dit voornamelijk ten koste gaan van activiteiten die geen prioriteit krijgen, zoals uitbreidingen in de landbouw.
- Het PAS-programma voldoet op dit moment nog niet aan enkele wettelijke eisen voor de monitoring en de daadwerkelijke uitvoering van de maatregelen is nog niet voldoende gewaarborgd. Deze punten vergen een nadere uitwerking. Voor de monitoring is daarbij haast geboden, omdat deze op orde moet zijn voordat de PAS van start gaat.

I De werking en het juridisch kader van de PAS

De PAS beoogt de natuur te herstellen en economische ontwikkeling mogelijk te maken

De afgelopen jaren zijn, als uitvloeisel van het Europese natuurbeleid, in heel Europa gebieden aangewezen die van belang zijn voor de bescherming van de natuur en de biodiversiteit: de Natura 2000-gebieden. In Nederland is ruim 50 procent van de beschermde dier- en plantensoorten in het voortbestaan bedreigd door vermeting (te veel stikstoftoevoer), verdroging (door bijvoorbeeld te lage grondwaterstand), versnippering (te weinig verbindingen tussen leefgebieden) en een tekort aan leefgebied. Nieuwe economische activiteiten rondom de Natura 2000-gebieden moeten worden getoetst op hun nadelige effecten op de beschermde natuur. In 124 van de 164 in ons land aangewezen Natura 2000-gebieden is sprake van een te hoge stikstofdepositie. Vooral hierdoor is het, sinds 2008, voor ondernemers rondom een met stikstof overbelast Natura 2000-gebied (vanaf hier: PAS-natuurgebied) steeds lastiger geworden een vergunning te krijgen in het kader van de Natuurbeschermingswet (vanaf hier: vergunning). Kernprobleem hierbij is dat individuele ondernemers, vooral in de veehouderij, moeilijk kunnen voldoen aan de eisen van de Europese regelgeving. Ze moeten daartoe immers aantonen dat de voorgenomen activiteit geen significant nadelig effect heeft op het nabij gelegen natuurgebied, iets dat zeer lastig hard te maken is in een met stikstof overbelast gebied. Met de Programmatische Aanpak Stikstof (PAS) wil het kabinet de natuur herstellen en tegelijkertijd dit economische probleem aanpakken. Het Rijk en de provincies ontwikkelen de PAS in samenhang met het beleid dat voortvloeit uit het zogenoemde Natuurpact. Via dit pact werken de provincies en het Rijk samen aan de ontwikkeling en het beheer van de natuur in Nederland. In dit kader vinden uitbreiding en inrichting van natuur plaats en heeft het Rijk ook de middelen voor de PAS-herstelmaatregelen beschikbaar gesteld.

Bronmaatregelen, herstelmaatregelen en depositiedoelen zijn de randvoorwaarden in de PAS

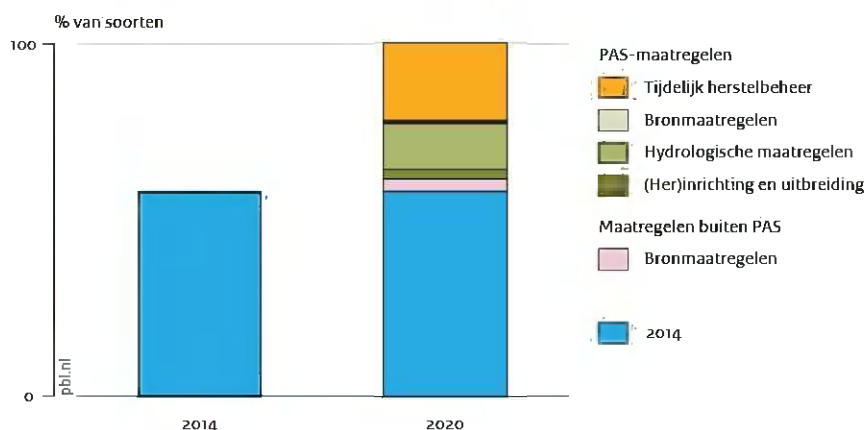
Het kabinet heeft de PAS ontwikkeld om de doelen voor de stikstofgevoelige natuur te waarborgen en tegelijkertijd ruimte te scheppen voor nieuwe economische activiteiten die stikstofdepositie veroorzaken op deze natuurgebieden: de depositie-ruimte. De Europese regelgeving vereist dat de stikstofgevoelige natuur in de aangewezen Natura 2000-gebieden (PAS-natuurgebieden) ten eerste niet in kwaliteit achteruitgaat. Met de PAS wil het kabinet deze eis in de eerste programmaperiode – van 2015 tot en met

2020 – waarborgen (zie figuur 1). Ten tweede vereist de EU-regelgeving dat de stikstofgevoelige natuur in een gunstige staat van instandhouding wordt gebracht en blijft. Deze eis kent echter geen termijn en geldt niet voor de afzonderlijke PAS-natuurgebieden, maar op nationale schaal. Nederland heeft de eis van het duurzaam moeten kunnen voortbestaan van soorten en habitats op nationale schaal vertaald naar doelen voor elk Natura 2000-gebied, waarbij voor sommige gebieden een verbeterdoelstelling geldt. Het kabinet wil in de tweede en derde programmaperiode van de PAS (2021 tot en met 2032) toewerken naar een gunstige staat van instandhouding (vanaf hier: duurzaam voortbestaan) van deze natuur. Ten derde moet de PAS de eisen voor stikstofgevoelige natuur sneller realiseren dan volgens de autonome ontwikkeling (situatie zonder de PAS). Ten vierde, aldus de Raad van State, mag de PAS (andersom) niet leiden tot een onevenredige vertraging van de gunstige staat van instandhouding ten opzichte van een situatie waarin alleen alle noodzakelijke instandhoudingsmaatregelen worden genomen maar geen depositieruimte wordt toegekend. Tezamen zijn dit in de PAS de doelen voor de stikstofgevoelige natuur.

Om de beoogde natuurdoelen te bereiken voorziet de PAS in een aantal stappen. Ten eerste moet de algemene daling van de Nederlandse stikstofdepositie worden versneld via *bronmaatregelen* die de landbouwsector moet gaan uitvoeren omdat de landbouw een groot deel van de stikstofdepositie veroorzaakt. Het gaat hierbij om voer- en managementmaatregelen, stalmaatregelen en maatregelen voor emissiearme bemesting. De Rijksoverheid dient deze uitvoering te waarborgen. Daarnaast is ook een aantal provincies verantwoordelijk voor het treffen van bronmaatregelen. De daling van de stikstofdepositie alleen is echter onvoldoende om de kwaliteitsachteruitgang van de stikstofgevoelige natuur in de PAS-natuurgebieden te stoppen. Daarom moeten, ten tweede, in en rondom de PAS-natuurgebieden *herstelmaatregelen* worden getroffen. Herstelmaatregelen zijn maatregelen die de natuur bestendiger maken tegen een overbelasting met stikstof, maar die de stikstofbelasting zelf niet bestrijden. Ze hebben dus geen invloed op de hoogte van de stikstofdepositie. Deze herstelmaatregelen bestrijden (tijdelijk) de gevolgen van een te hoge stikstofdepositie en verbeteren de algehele toestand van de natuur zodat deze beter bestand is tegen een te hoge stikstofdepositie. De herstelmaatregelen in de PAS zijn niet alleen gericht op het bestrijden van de vermeting maar ook op de aanpak van knelpunten als verdroging en versnippering. Hoofdzakelijk zijn de provincies verantwoordelijk voor de uitvoering van deze herstelmaatregelen. De uitvoering en het effect van beide typen maatregelen moeten nauwkeurig worden gemonitord.

Figuur 1

Inschatting van inzet van maatregelen voor realiseren van Europese eis voor stoppen van achteruitgang in kwaliteit van stikstofgevoelige natuur



Bron: PBL

Met het samenhangende beleid uit de PAS en het Natuurpact beogen het kabinet en de provincies – in de eerste programmaperiode van de PAS – de achteruitgang van beschermde planten- en diersoorten te stoppen. De PAS zet hierbij vooral in op herstelmaatregelen. Verder zet de PAS, in aanvulling op het bestaande bronbeleid, in op extra bronmaatregelen om de stikstofdepositie te verminderen.

De stikstofdepositie daalt als gevolg van het bronbeleid in Nederland en omliggende landen. De PAS beoogt deze daling te versnellen door extra bronbeleid in te zetten. De doelstelling is immers om de stikstofdepositie sneller te laten afnemen dan volgens de autonome ontwikkeling (zonder de PAS) en tegelijkertijd nieuwe economische ontwikkelingen mogelijk te maken, die zelf weer stikstofdepositie veroorzaken. Dit gebeurt via de zogenoemde *depositieruimte*. De depositieruimte omvat ten eerste de hoeveelheid stikstofdepositie die overeenkomt met de verwachte toename door nieuwe activiteiten in de PAS-referentieprognose bij 2,5 procent economische groei (45 mol per hectare per jaar gemiddeld per PAS-natuurgebied). De landelijke economische groei van 2,5 procent brengt een groei van de stikstofdepositie met zich mee via de groei van sectoren zoals de landbouw, de industrie en het verkeer. Concreet valt daarbij te denken aan onder andere de Tweede Maasvlakte en projecten uit het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT). Ten tweede omvat de depositieruimte ruimte voor extra activiteiten, bovenop deze groei. Hiervoor wordt maximaal de helft van de afname in de stikstofdepositie ter beschikking gesteld, die ontstaat door de ammoniakreductie als gevolg van de PAS-bronmaatregelen van het Rijk (9 mol per hectare per jaar gemiddeld per PAS-natuurgebied). Door deze ruimte te beperken tot de helft beoogt de PAS een versnelde afname van de stikstofdepositie te realiseren ten opzichte van de autonome

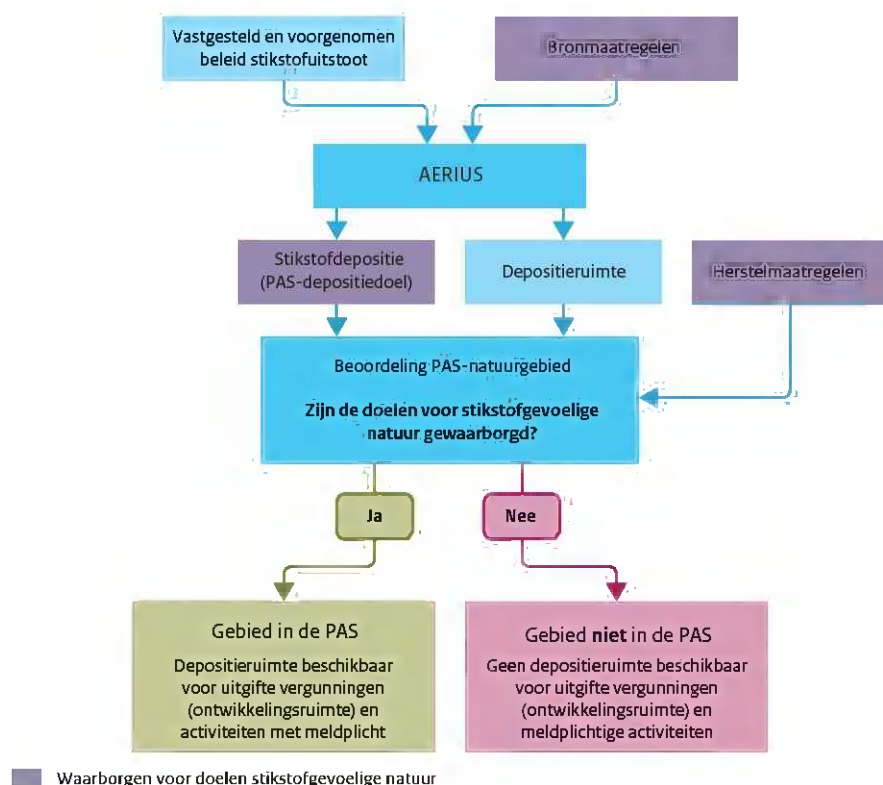
ontwikkeling. In totaal bedraagt de depositieruimte 55 mol per hectare per jaar gemiddeld per PAS-natuurgebied.

Om ondernemers niet te laten wachten totdat de daling daadwerkelijk is vastgesteld, heeft het Rijk besloten de depositieruimte van tevoren in te schatten via een PAS-referentieprognose en deze alvast (deels) uit te geven. De inschatting van de stikstofdepositie en de depositieruimte gebeurt met behulp van het AERIUS-model, dat beide uitrekent per PAS-natuurgebied (zie figuur 2).

Bij de vaststelling van de PAS beoordelen het Rijk en de provincies in een *gebiedsanalyse* of de natuurdoelen voor de stikstofgevoelige natuur zijn gewaarborgd. Daarbij gaan ze uit van de ingeschatte hoeveelheid stikstofdepositie, van een inschatting van het effect van de bron- en herstelmaatregelen en van de uitgifte van de ingeschatte depositieruimte. Is voldoende gewaarborgd dat de natuurdoelen worden gerealiseerd, dan wordt het betreffende gebied in de PAS opgenomen. Op dat moment kunnen de provincies en het Rijk de berekende depositieruimte (deels) uitgeven. Tegelijkertijd geldt een resultaatverplichting: de effecten van de maatregelen moeten binnen de gestelde termijnen zijn gegarandeerd en het programma moet de daarmee bedoelde doelstellingen bereiken. Het is niet geheel duidelijk of voor de in het programma opgenomen depositiedoelstellingen een resultaatverplichting geldt.

Figuur 2

Beoordelingskader Programmatie Aanpak Stikstof (PAS)



Bron: PBL

Met behulp van het AERIUS-model wordt vastgesteld voor welke natuurgebieden de PAS in principe doorgang kan vinden. Ook wordt de omvang van de depositieruimte bij aanvang van het programma vastgesteld.

De wet lijkt hier voor meerdere interpretaties vatbaar. Vóór een resultaatsverplichting pleit het feit dat de berekende doelstellingen de basis zijn geweest waarop de depositieruimte die kan worden uitgegeven, is bepaald. De wetstekst laat echter ook een interpretatie toe op grond waarvan alleen de hiervoor weergegeven doelen voor stikstofgevoelige natuur in de PAS moeten worden gerealiseerd en de depositiedoelstellingen slechts streefwaarden zijn. De regering lijkt uit te gaan van deze laatste opvatting.

Om te waarborgen dat de stikstofdepositie, het effect van maatregelen en de ontwikkeling van stikstofgevoelige natuur verlopen zoals beoogd, moet een monitoringsprogramma worden opgezet. Hiermee kan waar nodig worden bijgestuurd om de natuurdoelen te blijven waarborgen. De *monitoring* richt zich op het in kaart brengen van de ontwikkeling van de kwaliteit van de stikstofgevoelige natuur (zes- of twaalfjaarlijks), de stikstofdepositie per PAS-natuurgebied (jaarlijks), de

stikstofemissies (jaarlijks), de uitvoering (jaarlijks) en het effect van bron- en herstelmaatregelen (driejaarlijks) en de ontwikkeling van de toebedeelde (jaarlijks) en beschikbare ontwikkelingsruimte (driejaarlijks).

Depositieruimte wordt onderverdeeld in een vergunningsvrij deel en in ontwikkelingsruimte

Een deel van de depositieruimte is bestemd voor vergunningsvrije activiteiten. Ten eerste omdat deze geen toestemming nodig hebben, denk bijvoorbeeld aan de groei van het wegverkeer. Ten tweede zijn er activiteiten die een relatief beperkte impact hebben op een PAS-natuurgebied. Vooral nog is het voornemen hiervoor een grenswaarde te hanteren van maximaal 1 mol stikstofdepositie per hectare per jaar. Om de natuurdoelen te waarborgen moet de overheid bijhouden om hoeveel van dergelijke activiteiten het gaat. Bij elkaar opgeteld kan de impact daarvan immers wel groot zijn. Voor dergelijke activiteiten geldt dan ook een meldplicht.

Figuur 3

Samenstelling depositieruimte Programmatische Aanpak Stikstof (PAS)



Bron: PBL

De depositieruimte in de PAS is opgebouwd uit ruimte voor activiteiten zonder vergunningsplicht en ruimte die via een vergunning aan activiteiten wordt uitgegeven (ontwikkelingsruimte). Bij de reservering wordt voorrang gegeven aan prioritaire activiteiten.

Naast de vergunningsvrije activiteiten zijn er ten derde grootschaliger activiteiten waarvoor wel een vergunning moet worden aangevraagd. De depositieruimte die daarvoor beschikbaar is, heet *ontwikkelingsruimte*. Een deel van deze ruimte is gereserveerd voor prioritaire activiteiten die van nationaal en provinciaal belang zijn (segment 1), zoals de uitbreiding van snelwegen en industrieterreinen. Dit is doelmatig omdat deze activiteiten gemiddeld per eenheid ontwikkelingsruimte relatief veel bijdragen aan de economie. Het overgebleven gedeelte is niet op voorhand geclaimd en is beschikbaar voor overige activiteiten (segment 2), zoals grote agrarische uitbreidingen die uitkomen boven de voorgenomen grenswaarde van 1 mol per hectare per jaar (dit is ongeveer 0,1 procent van de gemiddelde depositie). In vergelijking met de eerdergenoemde prioritaire activiteiten hebben deze activiteiten gemiddeld gezien een lagere economische bijdrage (toegevoegde waarde) per eenheid ontwikkelingsruimte. Figuur 3 geeft een overzicht van de samenstelling van de depositieruimte.

II De opzet van de botsproef

Kansen en bedreigingen voor doelbereik PAS bij uitvoering in de praktijk

De toenmalige minister van LNV (inmiddels EZ) heeft de Tweede Kamer in 2010 een door het PBL uit te voeren ex-anteonderzoek toegezegd naar de in de PAS te treffen maatregelen. In overleg met het ministerie van EZ heeft het PBL, in het licht van het juridisch kader van de PAS, het accent van dit onderzoek gelegd bij de uitvoeringsrisico's van de maatregelen en de onzekerheden bij het realiseren van de depositiedoelen. Het juridisch kader vereist namelijk dat deze maatregelen en depositiedoelen binnen de daarvoor gestelde termijn

worden gerealiseerd en dat de maatregelen de gewenste effecten halen. Lukt dit niet, dan zal moeten worden bijgestuurd (via het 'hand-aan-de-kraan'-principe) om de doelen voor stikstofgevoelige natuur te blijven waarborgen (zie handelingsopties in figuur 4).

In zijn onderzoek kijkt het PBL vooral naar de eerste programmaperiode, waarin het Rijk en de provincies de PAS-maatregelen moeten uitvoeren om daarmee de doelen voor de stikstofgevoelige natuur te waarborgen. Deze periode loopt van 2015 tot en met 2020. Als onderzoeksmethodiek is een zogenoemde 'botsproef' gehanteerd. Hiermee toetsen we de uitvoering van de PAS-maatregelen op basis van het juridisch kader van het programma. De gedachte daarachter is te doorgronden wat er gebeurt als de PAS straks in werking treedt, dat wil zeggen als de bron- en herstelmaatregelen worden uitgevoerd en in ruil daarvoor op voorhand depositieruimte wordt uitgegeven. De uitgifte van depositieruimte vindt immers plaats op basis van een PAS-referentieprognose. De werkelijke depositiedaling wordt later op basis van monitoringgegevens vastgesteld. In het gunstigste geval verloopt alles volgens plan. De vraag is echter wat de consequenties zijn voor de vergunningverlening (economische ontwikkeling) en voor het natuurherstel als de doeleinden van de PAS niet worden gehaald of als de PAS niet voldoet aan de (juridische) voorwaarden. En wat kan de overheid doen om dergelijke consequenties te voorkomen? Dit onderzoek is gebaseerd op het concept-ontwerp Programma Aanpak Stikstof 2015-2021 van juli 2014, het door de Tweede Kamer aangenomen wetsvoorstel voor een wijziging van de Natuurbeschermingswet 1998, de gegevens van AERIUS Monitor 2014 en het Monitoringsplan PAS versie 1.0.

De aandachtsvelden die in de botsproef aan bod komen, zijn daarom afgeleid van het juridisch kader van de PAS. Dit zijn de drie centrale bestanddelen van de PAS waarmee het Rijk wil waarborgen dat de doelen voor de stikstofgevoelige natuur worden gerealiseerd, te weten de *bronmaatregelen*, de *herstelmaatregelen* en het niveau van stikstofdepositie zoals vastgelegd per PAS-natuurgebied, ofwel de *PAS-depositiedoelen*. Hierbij kijkt het PBL in deze studie of de PAS voldoet aan de juridische waarborging van het resultaat doordat de maatregelen afdwingbaar zijn en de monitoring voldoende is voor een adequate bijsturing. Het PBL schat daarnaast in hoe groot de kans is op mee- en tegenvallers bij het tijdig realiseren van de benodigde resultaten voor de bron- en herstelmaatregelen en de depositiedoelen. Het PBL brengt de mogelijke consequenties van tegenvallers in beeld en geeft aan wat de overheid a) nu al zou kunnen doen om deze tegenvallers te voorkomen, en b) bij de evaluatie halverwege het programma zou kunnen doen om de tegenvallers weg te werken.

De PAS is robuust als kader voor vergunningverlening tegen tegenvallende resultaten mits adequate bijsturing kan plaatsvinden

Het Rijk en de provincies mogen de depositieruimte die de PAS creëert voor meldplichtige en vergunningsplichtige activiteiten, alleen uitgeven als is gewaarborgd dat de doelen voor stikstofgevoelige natuur worden gehaald. Deze aanpak heeft echter een achilleshiel, omdat onzeker is of deze waarborgen tijdig worden gerealiseerd en omdat schending hiervan juridische consequenties kan hebben. De PAS kan alleen als kader dienen voor vergunningverlening als:

- a. de gebiedsanalyses met correcte, actuele en robuuste kennis zijn onderbouwd. Deze kennis moet beschikbaar of achterhaalbaar zijn op het moment dat het Rijk en de provincies het programma vaststellen;
- b. de uitvoering van de bron- en herstelmaatregelen juridisch afdwingbaar is;
- c. het programma adequaat wordt bijgestuurd als uit monitoringsgegevens blijkt dat er tegenvallers zijn – het zogenoemde ‘hand-aan-de-kraan’-principe.

Als er tegenvallers zijn, dan is de evaluatie halverwege de eerste programmaperiode (rond 2018), dus drie jaar na de start van de PAS, het eerste moment waarop de bijsturing moet worden gerealiseerd. Dit geldt voor het resultaat van de bron- en herstelmaatregelen en voor de depositiedoelen als hiervoor een resultaatsverplichting bestaat. Als de depositiedoelen streefwaarden zijn, dan moet hierop alleen worden bijgestuurd als de natuurdoelen in het geding dreigen te raken. Het exacte moment van de evaluatie is nog niet bekend. Als het Rijk een evaluatie wil baseren op de monitoring over de eerste drie jaar, dan kan de evaluatie pas in het vierde jaar

plaatsvinden. Voor bijsturing is er dan nog maar twee jaar tijd.

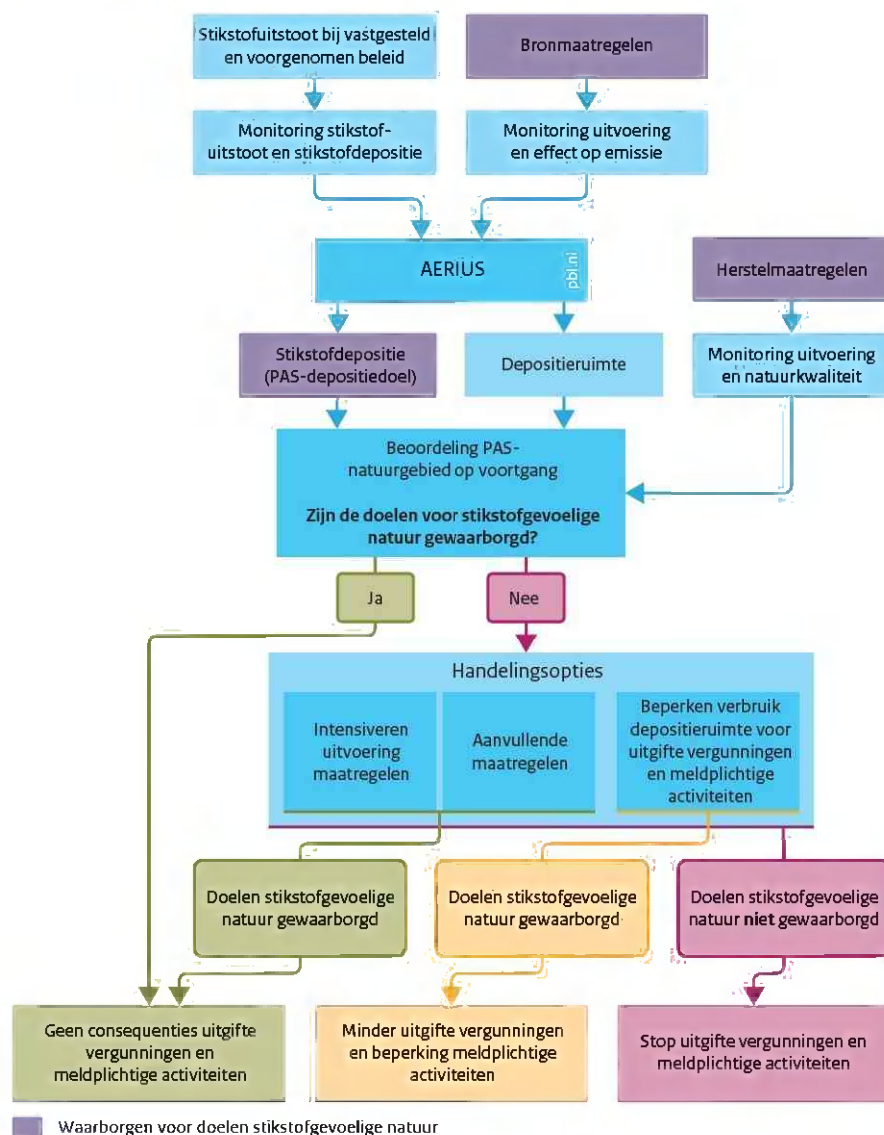
Een adequate bijsturing zal inhouden dat het Rijk en de provincies het PAS-programma bij tegenvallers zo aanpassen dat de doelen voor de stikstofgevoelige natuur gewaarborgd blijven. Voorbeelden van dergelijke tegenvallers zijn dat de bron- of herstelmaatregelen niet het gewenste effect hebben opgeleverd of dat er minder depositieruimte is dan gedacht. Het Rijk en de provincies kunnen dan bijvoorbeeld het verbruik van depositieruimte beperken, de bron- en herstelmaatregelen versnellen, strikter gaan handhaven of aanvullende bron- en herstelmaatregelen treffen (zie figuur 4).

Als de overheid voldoende inspanningen onderneemt om de doelen voor de stikstofgevoelige natuur te blijven waarborgen, is de vergunningverlening robuust. Dit betekent dat er geen gevolgen zijn voor het uitgeven van vergunningen die de PAS als kader gebruiken. Alleen als de overheid hiervoor de uitgifte van de ontwikkelingsruimte moet beperken, zullen er per gebied wel minder vergunningen kunnen worden verleend. Nieuwe ontwikkelingen zoals tegenvallende resultaten hebben geen direct effect op de vergunningverlening. Die worden meegenomen bij een volgende evaluatie of bij het vaststellen van een nieuw programma. Om dezelfde reden kunnen belanghebbenden bij tegenvallende resultaten de effectiviteit van het programma niet meteen bestrijden. Zelfs als aan het einde van de eerste programmaperiode blijkt dat de doelen voor de stikstofgevoelige natuur niet zijn gehaald, heeft dit geen directe gevolgen voor de vergunningverlening, mits het Rijk en de provincies voor de volgende programmaperiode voldoende aannemelijk maken dat het dan wel lukt de doelen te bereiken.

Op deze robuustheid van de vergunningverlening is één uitzondering: als een belanghebbende kan aantonen dat een gebied door de stikstofdepositie van nieuwe ontwikkelingen in natuurkwaliteit achteruitgaat of dat het doelbereik van de PAS op de lange termijn onmogelijk wordt, kan de vergunningverlening in het gedrang komen. Het lijkt echter moeilijk voorstelbaar dat zoiets kan worden aangetoond binnen de eerste programmaperiode. Ten eerste omdat de monitoring in de PAS de natuurkwaliteit voor de beschermde stikstofgevoelige natuur maar eens in de zes of twaalf jaar in beeld brengt. Ten tweede omdat het moeilijk is aan te tonen dat de achteruitgang van de natuurkwaliteit in een concreet gebied (mede) het gevolg is van stikstofdepositie. Een dergelijke achteruitgang kan namelijk vele oorzaken hebben, zoals natuurlijke fluctuaties, klimaatverandering en andere milieufactoren. In latere programmaperiodes neemt de kans op het stagneren van de

Figuur 4

Beoordeling voortgang Programmatie Aanpak Stikstof (PAS)



Bron: PBL

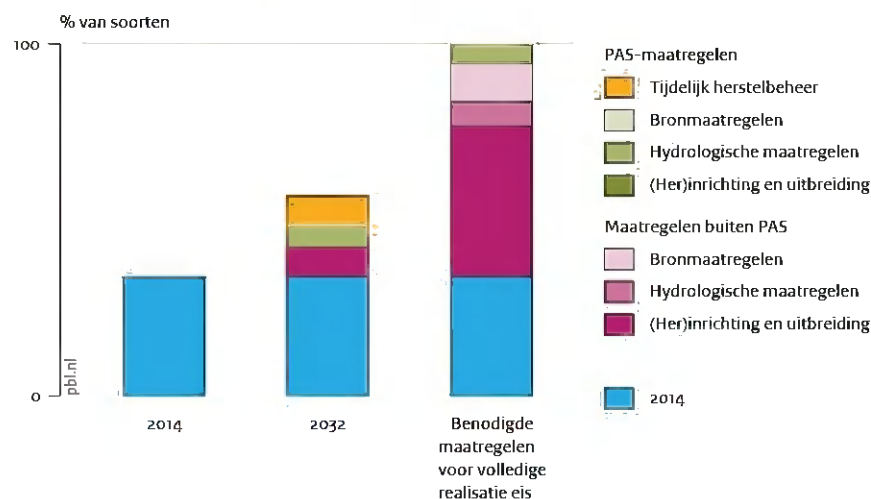
Het Rijk en de provincies beoordelen de PAS drie jaar na start van een programmaperiode op de voortgang. Als de resultaten achterblijven bij de afgesproken doelen, dan moeten zij het PAS-programma zo aanpassen dat de doelen voor de stikstofgevoelige natuur gewaarborgd blijven. Dit kan door de bron- en herstelmaatregelen te versnellen of door strikter te gaan handhaven, door aanvullende bron- en herstelmaatregelen te treffen of het verbruik van de depositieruimte te beperken.

vergunningverlening wel toe als uit monitoring blijkt dat de natuurkwaliteit in een PAS-natuurgebied achteruitgaat. Dit is vooral het geval als essentiële maatregelen in het betreffende gebied uitblijven. De rechter kan dan het programma ongeschikt verklaren als waarborg van de PAS-doelen voor de stikstofgevoelige natuur. In dat geval kunnen vanaf dat moment in het

betreffende gebied op basis van de PAS geen vergunningen meer worden verstrekt.

Figuur 5

Inschatting van effect van maatregelen voor realiseren van Europese eis voor duurzaam voortbestaan van stikstofgevoelige natuur



Bron: PBL

Bij volledige uitvoering van de PAS neemt het aantal soorten dat duurzaam kan voortbestaan, tussen 2014 tot 2032 toe met ruim 20 procentpunten. Toename in doelrealisatie komt vooral door de inzet op PAS-herstelmaatregelen, namelijk tijdelijk herstelbeheer en hydrologische maatregelen. Voor volledige doelrealisatie resteert na 2032 nog een forse opgave.

III Conclusies van de botsproef

De inzet op herstelmaatregelen in de PAS is effectief

De provincies zetten in de PAS vooral in op herstelmaatregelen, namelijk tijdelijk herstelbeheer en hydrologische maatregelen (het bestrijden van verdroging). Het tijdelijk herstelbeheer heeft een beperkte en tijdelijke effectiviteit, de hydrologische maatregelen hebben een potentieel groot en langdurig effect op de natuur.

Met een volledige uitvoering van de PAS, in samenhang met ander beleid (Natuurpact en bronbeleid in het kader van de nationale emissieplafonds, NEC), kan de realisatie van het duurzaam voortbestaan van de stikstofgevoelige natuur sneller dichterbij komen. Het aantal soorten waarvoor de condities duurzaam zijn, neemt dan toe van ruim 45 procent in 2014 tot bijna 70 procent in 2032 (figuur 5). De herstelmaatregelen in de PAS – tijdelijk herstelbeheer en hydrologische maatregelen – dragen hieraan relatief het meeste bij en zijn het meest kosteneffectief. Ze zijn dus effectiever dan de bronmaatregelen in de PAS, die relatief duur zijn en de stikstofdepositie maar beperkt terugdringen.

Voortgaand bronbeleid is noodzakelijk omdat tijdelijk herstelbeheer niet duurzaam is

Het grote nadeel van tijdelijk herstelbeheer is dat deze maatregel slechts een beperkte houdbaarheid heeft: het positieve effect is tijdelijk en bij een veelvuldig gebruik van deze maatregel kunnen de negatieve neveneffecten gaan overheersen. Bij een te hoge frequentie van plaggen wordt bijvoorbeeld de zaadbank uitgeput waaruit nieuwe planten kunnen ontkiemen. Als dat gebeurt, kunnen bepaalde stikstofgevoelige soorten en leefgebieden zelfs verdwijnen. Deze maatregel is in de PAS dan ook bedoeld om de gevolgen van een te hoge stikstofdepositie tijdelijk te bestrijden. Hij biedt op termijn geen garantie voor het waarborgen van de doelen voor de stikstofgevoelige natuur. Daarvoor is het zaak dat het (provinciaal, nationaal en Europees) bronbeleid de stikstofdepositie in de tussenliggende periode voldoende doet afnemen tot een duurzaam niveau.

Na 2032 zijn naar verwachting nog niet alle knelpunten opgelost die een volledige realisatie van het duurzaam voortbestaan van de stikstofgevoelige natuur in de weg staan. Er resteert nog een forse opgave om alle knelpunten van vermesting, verdroging, versnippering en tekort aan leefgebied op te lossen. Vooral de inzet op (her)inrichting en uitbreiding van leefgebieden blijft effectief om de knelpunten op te lossen (zie figuur 5).

Met de PAS-herstelmaatregelen geven de provincies het herstel van de natuur een impuls

Met de PAS geven de provincies een impuls aan het herstel van de PAS-natuurgebieden. De realisatie van hydrologische maatregelen, in het verleden vaak lastig uitvoerbaar, komt door de bestuurlijke context van de PAS naar verwachting beter van de grond. Ten eerste worden er meer kennis en meer middelen ingezet. Ten tweede leidt de nieuwe bestuurlijke context bovenal tot meer bestuurlijke daadkracht vanwege het verplichtende karakter van de PAS. Ten derde is er naar verwachting meer draagvlak van betrokken partijen doordat er meer duidelijkheid is over de toekomst van de gebieden. De provincies hebben de afgelopen jaren benut om voor de PAS-natuurgebieden een planproces in werking te stellen en onder druk van de PAS-introductie zijn de gebiedsanalyses en beheerplanprocessen grotendeels afgerond. Hierdoor is duidelijk wat er in deze gebieden moet gebeuren. Met de bovenstaande ontwikkelingen kan de PAS in potentie een groot deel oplossen van de bestuurlijke problemen die al jaren spelen. De beoogde effecten van antiverdrogingsmaatregelen zullen overigens niet altijd meteen zichtbaar zijn, omdat de beoogde effecten op de natuur pas na enkele tot vele jaren optreden.

Vertraging dreigt door sturingsproblemen bij de bestrijding van verdroging

Het lijkt echter niet reëel dat de doelen voor de stikstofgevoelige natuur van de eerste PAS-programma-periode tijdig worden gerealiseerd. Om de achteruitgang in natuurkwaliteit van de met stikstof overbelaste natuur binnen zes jaar tot stilstand te brengen, moet het tempo van het tijdelijk herstelbeheer en van de uitvoering van de hydrologische maatregelen vele malen hoger zijn dan in het verleden is gerealiseerd. De PAS geeft hieraan weliswaar een impuls, maar lost waarschijnlijk niet overal de bestaande problemen tijdig op. Zo zijn er naar verwachting grondeigenaren die zich tegen vernattingsmaatregelen blijven verzetten. Bovendien heeft een goede afstemming tussen de te nemen (beleids) maatregelen van provincies, waterschappen en gemeenten veel voeten in de aarde.

In gebieden waar dergelijke sturingsproblemen spelen, blijft het risico bestaan dat niet alle maatregelen tijdig worden uitgevoerd. De depositieruimte die beschikbaar is, wordt dan al vrijgegeven terwijl de herstelmaatregelen mogelijk uitblijven. De kwaliteit van de natuur in deze gebieden dreigt dan, in strijd met de doelen voor de stikstofgevoelige natuur, verder achteruit te gaan doordat het potentieel van de herstelmaatregelen niet wordt verzilverd. De huid is in dat geval al verkocht voordat de beer geschoten is. Toch zal de vergunningverlening nabij de PAS-natuurgebieden hierdoor vooralsnog niet in het

gedrang komen, mits de provincies voldoende inspanningen verrichten om te verzekeren dat de benodigde herstelmaatregelen worden gerealiseerd. De vergunningverlening kan wel in de problemen komen als uit metingen zou blijken dat essentiële maatregelen uitblijven en de natuur aantoonbaar achteruitgaat. Zulke metingen zijn naar verwachting pas rond de tweede programmaperiode beschikbaar. De rechter kan dan oordelen dat het programma niet aan de juridische randvoorwaarden voldoet. Als dat het geval is, kunnen er op basis van de PAS in het betreffende gebied geen vergunningen meer worden verstrekt.

Er is een kans dat de stikstofdepositie in de praktijk niet voldoende daalt

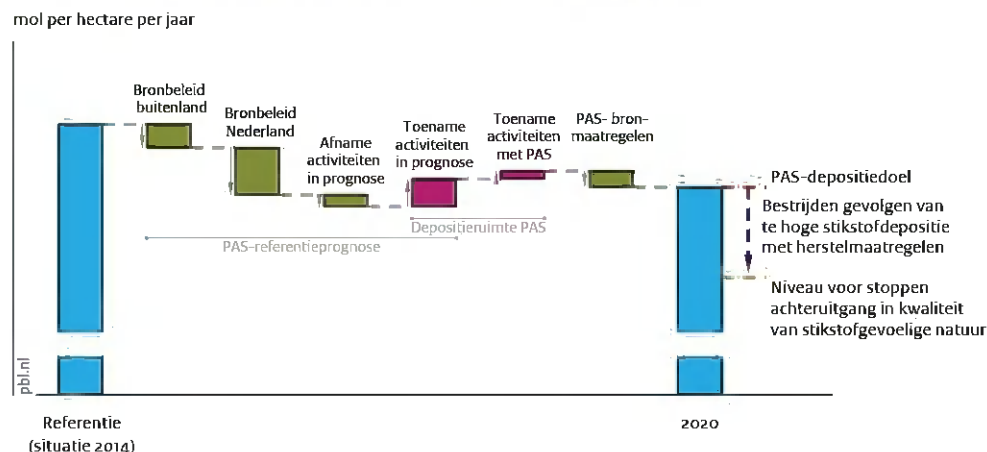
In de prognose waarmee de PAS in het AERIUS-model werkt, is bij de vaststelling van het programma rekening gehouden met een voor alle PAS-natuurgebieden gemiddelde afname van de stikstofdepositie op stikstofgevoelige natuur van circa 1.360 naar 1.315 mol per hectare per jaar van 2014 tot en met 2020. Deze hoeveelheid is het saldo van het effect van 1) het vastgestelde en voorgenomen bronbeleid in Nederland en het buitenland, 2) een afname van activiteiten in de prognose, 3) een groei van activiteiten in de prognose en met de PAS, en 4) het PAS-bronbeleid in Nederland (zie figuur 6). De cijfers zijn het gemiddelde voor alle PAS-natuurgebieden.

De ontwikkelingen in de PAS-prognose zijn echter met onzekerheden omgeven. Als de uiteindelijke depositiedaling groter blijkt te zijn dan waarmee in de PAS rekening is gehouden, dan is er geen probleem. De depositiedoelen worden in dat geval gehaald en er is voldoende depositieruimte om nieuwe economische ontwikkelingen te vergunnen. Blijft de depositiedaling echter achter bij de inschatting in de prognose, dan komen de depositiedoelen en daarmee de natuurdoelen voor de stikstofgevoelige natuur en de uitgifte van vergunningen in gevaar.

Het kabinet gaat bij de prognose uit van een hoge economische groei, van 2,5 procent per jaar, om een extra buffer in te bouwen voor de onzekerheden in de depositieontwikkeling. Gemiddeld komt de PAS op het beoogde stikstofdepositieniveau uit en mee- en tegenvallers zouden elkaar (deels) kunnen compenseren. De onzekerheden in de stikstofdepositie worden hoofdzakelijk bepaald door de effectiviteit van het bronbeleid en de economische groei in de landbouw (omvang van de veestapel) en in de overige sectoren (omvang overige activiteiten in figuur 7). De verwachte reductie als gevolg van de bronmaatregelen is onzeker; deze is in het verleden vaak achtergebleven bij de verwachtingen. Daarnaast is de uiteindelijke omvang van

Figuur 6

Stikstofdepositie volgens Programmatie Aanpak Stikstof (PAS), 2020



Bron: PBL

De stikstofdepositie daalt vooral door het bronbeleid in Nederland en de omliggende landen. De daling is onvoldoende om de kwaliteitsachteruitgang van de stikstofgevoelige natuur te stoppen. Door de inzet van herstelmaatregelen in de PAS, die de gevolgen van een te hoge stikstofdepositie bestrijden, kan deze achteruitgang een halt worden toegevoerd. De grafiek is illustratief en komt niet overeen met werkelijke waarden.

de veestapel onzeker (zie figuur 7) en is de economische groei vrijwel zeker lager dan 2,5 procent, waardoor een meevaller in de depositieontwikkeling zal kunnen optreden. De onzekerheden maken dat rekening moet worden gehouden met onzekerheidsmarges in de stikstofdepositie ten opzichte van de PAS-depositiedoelen tot circa 10 procent. De onzekerheden zijn substantieel, want uitgedrukt in stikstofdepositie overtreffen ze in bijna alle gebieden de beschikbare hoeveelheid depositieruimte. Dit betekent dat er in het slechtste geval rekening mee moet worden gehouden dat het niveau van stikstofdepositie in veel PAS-natuurgebieden uiteindelijk toch boven de PAS-depositiedoelen ligt.

In het slechtste geval kan een deel van de ontwikkelingsruimte al zijn vergeven, terwijl deze achteraf met het oog op de natuurdoelen beter niet had kunnen worden vergeven. Zulke tegenvallers hoeven niet meteen gevolgen te hebben voor de vergunningverlening. De PAS mag ook dan nog aan de vergunningverlening ten grondslag worden gelegd, mits kan worden aangetoond dat bijsturing doelbereik niet onmogelijk maakt. In het slechtste geval is de tegenvaller halverwege zo groot dat voor het doelbereik van de PAS-depositiedoelen aanvullende maatregelen nodig zijn, met een potentieel dat groter is dan de nationale PAS-bronmaatregelen. In dat geval wordt doelbereik onmogelijk doordat hiervoor op de korte termijn niet voldoende maatregelen beschikbaar zijn. In dat geval moet de PAS worden

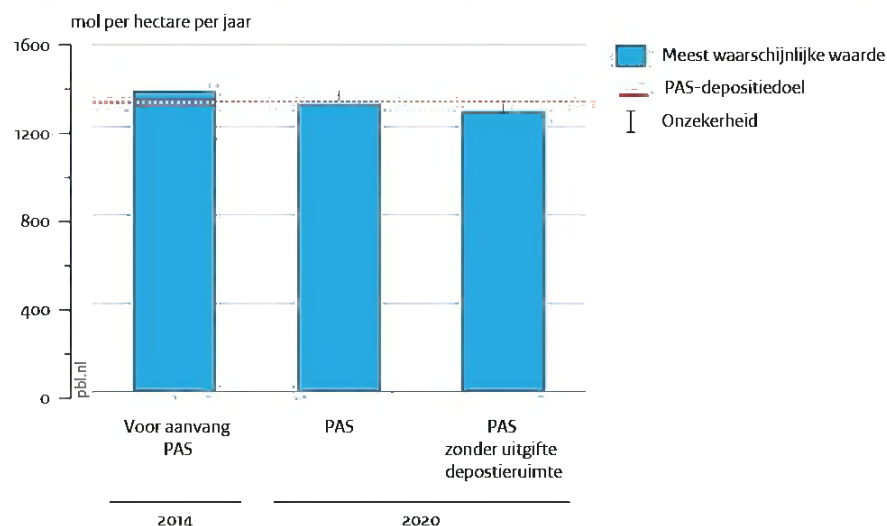
aangepast zodat de natuurdoelen alsnog zijn gewaarborgd, of moet de uitgifte van depositieruimte tot de volgende planperiode worden opgeschort.

De nationale PAS-bronmaatregelen leveren naar verwachting minder op dan hun technisch potentieel

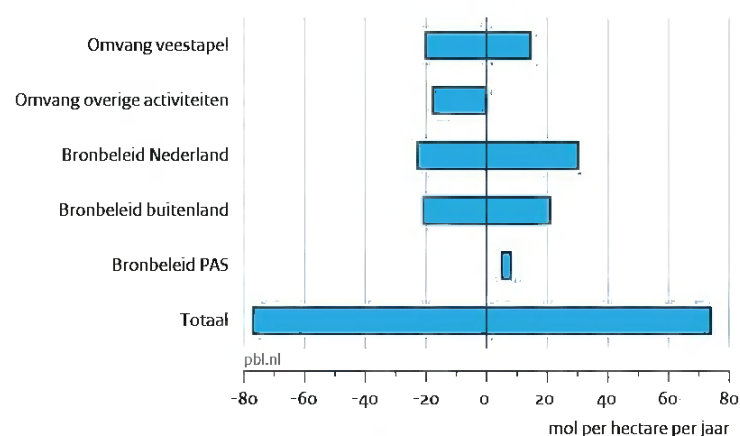
Het Rijk en zeven sectororganisaties in de landbouw hebben een convenant afgesloten om de landelijke ammoniakemissie uit de landbouw te verminderen. Het technisch potentieel van deze maatregelen ligt circa 10 procent (0,7 kiloton) lager dan het beoogde potentieel van 5,7 kiloton in 2020. Dit komt doordat een deel van het effect in de PAS-referentieprognose al optreedt zonder de PAS-maatregelen. Het Rijk houdt bij deze maatregelen rekening met de wensen van de landbouwsector en de kosten van de maatregelen, wat in het verleden niet altijd het geval was. De juridische afdwingbaarheid en controleerbaarheid van de bronmaatregelen blijven echter een probleem voor de handhaving en het toezicht. De uitvoering van de voer- en managementmaatregelen zijn onvoldoende bindend en voor toezicht en handhaving slecht controleerbaar. Ook de maatregelen voor emissiearm bemesten zijn slecht controleerbaar. Door uitvoeringsproblemen ligt het uiteindelijke potentieel dat in de praktijk naar verwachting wordt gerealiseerd, circa anderhalve kiloton lager dan het beoogde potentieel van 5,7 kiloton in 2020.

Figuur 7:

Stikstofdepositie door Programmatie Aanpak Stikstof (PAS) voor alle PAS-natuurgebieden



Onzekerheden stikstofdepositie, 2020



Bron: Ministerie van Economische Zaken, RIVM; bewerking PBL

De PAS-depositiedoelen worden gemiddeld gezien gerealiseerd, maar door onzekerheden in de ontwikkeling van de stikstofdepositie is zowel overschrijding als onderschrijding van deze depositiedoelen mogelijk. Dit komt vooral door de onzekerheid over het resultaat van het bronbeleid en de economische groei in de landbouw (omvang veestapel) en overige sectoren (omvang overige activiteiten).

Monitoring en juridische afdwingbaarheid van maatregelen zijn onvoldoende uitgewerkt

De PAS voldoet op dit moment nog niet aan enkele van de juridische randvoorwaarden die de doelen voor de stikstofgevoelige natuur moeten waarborgen. Zo is de afdwingbaarheid van alle bron- en herstelmaatregelen nog niet formeel geregeld. Het Rijk heeft bijvoorbeeld nog niet aangegeven hoe het de afspraken over voer- en managementmaatregelen bij landbouwbedrijven gaat afdwingen of welke alternatieve maatregelen het wil nemen, mochten de boeren niet vrijwillig meewerken.

Ook de meeste provincies hebben nog niet formeel geregeld hoe ze maatregelen gaan afdwingen wanneer de benodigde vrijwillige medewerking van particuliere grondeigenaren hierbij uitblijft. Het is overigens niet noodzakelijk de afdwingbaarheid per direct te regelen. Het Rijk en de provincies kunnen ook later bekijken hoe ze dit punt gaan aanpakken, in het uiterste geval nog tijdens een eventuele beroepsprocedure. Om hier tijdig op te kunnen inspelen zouden het Rijk en de provincies de juridisch afdwingbaarheid van maatregelen echter moeten voorbereiden.

Daarnaast moeten het Rijk en de provincies, om adequaat te kunnen bijsturen, de monitoring van de bron- en herstelmaatregelen verder uitwerken dan nu het geval is. Hierbij dienen ze ook aan te geven op basis van welke criteria de voortgang van het programma wordt getoetst. Bovendien is snelheid geboden omdat de monitoring moet starten voordat de maatregelen worden getroffen (nulmeting). Daarnaast dienen de resultaten van de getroffen maatregelen beschikbaar te zijn tijdens de evaluatie halverwege het programma. Wanneer het erom gaat de effecten te monitoren die de herstelmaatregelen hebben op de natuurkwaliteit, is een nadere uitwerking vereist van de monitoring van soorten die helpen om kwaliteitsveranderingen tijdig te signaleren. Ook hiervoor moet ook een nulmeting worden opgezet. Omdat een deel van de noodzakelijke herstelmaatregelen wordt uitgevoerd in het kader van de Kaderrichtlijn Water (KRW), zou de monitoring van de bron- en herstelmaatregelen in het kader van de PAS kunnen worden uitgewerkt door aan te sluiten bij de monitoring van de KRW-maatregelen.

De monitoring moet de resultaten van de maatregelen voldoende representatief in beeld brengen. Bij maatregelen voor bemesting en stalemissie is die representativiteit op dit moment nog niet voldoende. Dit komt doordat bij bemesting de monitoring is gebaseerd op selecte steekproeven en bij stalemissies op gegevens van enkele provincies. De representativiteit kan worden gewaarborgd door het gebruik van landsdekkende gegevens over stalemissies te gaan toepassen om de hoeveelheid landelijke stalemissies vast te stellen.

Ten slotte kent de vaststelling van de stikstofdepositieniveaus op stikstofgevoelige natuur in de PAS grote onzekerheden. Nieuwe inzichten kunnen door methodische wijzigingen leiden tot depositiewaarden die lokaal tot een factor twee hoger of lager zijn dan nu. De verwachting is echter dat zulke wijzigingen geen gevolgen hebben voor de vergunningverlening. De duiding van de ecologische beginsituatie zal niet wijzigen. Ook zal de eerder geprognoseerde verlaging in depositieniveau veelal blijven bestaan, net als het verwachte effect van de herstelmaatregelen. Het beoogde resultaat van de maatregelen in de PAS voor realisatie van de natuurdoelen blijft daarmee gewaarborgd.

IV Oplossingsrichtingen

De provincies kunnen achteruitgang van natuurkwaliteit voorkomen door afdwingbaarheid van maatregelen voor te bereiden

In de praktijk worden de noodzakelijke anti-verdrogingsmaatregelen naar verwachting niet overal tijdig uitgevoerd. De provincies kunnen dergelijke problemen ondervangen door hierbij gebiedspartijen te betrekken en hen vertrouwen te geven, en tegelijkertijd stappen voor te bereiden om de realisatie van de maatregelen in het geval van gebrek aan medewerking af te dwingen. De provincie kan ook aanvullende maatregelen voorbereiden, maar vaak zijn er alleen tijdelijke of helemaal geen alternatieve maatregelen achter de hand die hetzelfde effect kunnen sorteren als de antiverdrogingsmaatregelen. Totdat de maatregelen zijn gerealiseerd, is een beperking van de uitgifte van depositieruimte de enige manier om risico's voor de natuur te vermijden, althans in de meeste gebieden waar geen alternatieve maatregelen voorhanden zijn. In zulke gebieden kan 'de kraan pas veilig open' als de maatregelen zijn getroffen (zie figuur 4).

Het Rijk kan op mogelijke tegenvallers in de depositie reageren door tijdig te anticiperen

De tegenvallers in de stikstofdepositie zijn mogelijk op te vangen door jaarlijks de voortgang van het programma bij te sturen. Het Rijk en de provincies kunnen grote tekorten halverwege de eerste programmaperiode (rond 2018) voorkomen door 'de vinger aan de pols te houden'. De belangrijkste oorzaken voor tegenvallers – tegenvallende effecten van het bronbeleid – kunnen immers met beleidsinterventies worden beïnvloed. Het is in dat geval noodzakelijk de resultaten van het stikstofreductiebeleid op basis van de jaarlijkse monitoringsgegevens van de Emissieregistratie te volgen en bij te sturen. Denk bijvoorbeeld aan het verkleinen van de nalevingstekorten door een betere controle en handhaving. Bijsturing in de PAS is noodzakelijk om de kansen op overschrijding van PAS-depositiedoelen te beperken en het doelbereik te waarborgen, ook omdat het onmogelijk lijkt op voorhand alle risico's uit te sluiten en omdat het zo veel mogelijk willen beperken van risico's kan leiden tot buitensporige voorzorgsmaatregelen.

De overheid kan op tegenvallers anticiperen door tijdig voldoende aanvullende maatregelen voor te

bereiden en door maatregelen te intensiveren en beter te handhaven. Daarnaast kan ze voor de tweede helft van het programma voldoende ontwikkelingsruimte reserveren. Wat voldoende is, zal per PAS-natuurgebied moeten worden bepaald. Om het risico op het niet realiseren van de doelen van de PAS te verkleinen, zou de overheid de inzet van al deze opties kunnen overwegen.

Het Rijk kan het effect van de voer- en managementmaatregelen vergroten door de controle hiervan verder uit te werken. Het potentieel van emissiearm bemesten kan meer worden benut door de controle en handhaving bij het bemesten op te schroeven. Dit is wel relatief duur.

Maatregelen om de ammoniakemissie op korte termijn verder te beperken zijn maar beperkt mogelijk. Het technisch potentieel hiervan is beperkt tot hooguit enkele kilotonnen (circa 10-15 mol stikstof per hectare per jaar). Slechts een deel hiervan lijkt in de praktijk echt realiseerbaar, omdat de maatregelen extra kosten met zich meebrengen en slecht controleerbaar zijn voor de handhaving en het toezicht. Hiermee kunnen het Rijk en de provincies dus geen grote tegenvallers opgevangen. Mogelijke aanvullende maatregelen betreffen rantsoenaanpassingen bij varkens. Ook verdergaande aanscherpingen van emissie-eisen voor stalsystemen zijn mogelijk met ingang van 2015. Zo beschikken Noord-Brabant en Limburg sinds 2010 al over zulke emissie-eisen, namelijk via Provinciale Verordeningen. Op de iets langere termijn (na 2020) liggen er mogelijkheden om verdergaande rantsoen- en managementmaatregelen bij het melkvee te treffen.

In de PAS moet een *evenwichtig* deel van de ontwikkelingsruimte voor de tweede helft van het programma gereserveerd worden. Het is aan te raden dat het Rijk en de provincies daarbij voldoende ontwikkelingsruimte reserveren. Wat voldoende is, zal per PAS-natuurgebied moeten worden bepaald. De PAS kan worden gebruikt om bijvoorbeeld de groei van de veestapel in de omgeving van PAS-natuurgebieden te beheersen, via de vergunningverlening en de meldplicht. Daarnaast zou het zinvol zijn de uitgifte van ontwikkelingsruimte voor de tweede helft van het programma voorwaardelijk te koppelen aan de resultaten van de evaluatie. Zo kan worden voorkomen dat er al ruimte wordt uitgegeven waarvan achteraf blijkt dat deze met het oog op de natuurdoelen beter niet had kunnen worden uitgegeven.

Ten slotte kunnen tegenvallers worden voorkomen door een tegenprestatie te vragen van ondernemers die ontwikkelingsruimte claimen. De PAS biedt de provincies de mogelijkheid om beleidsregels op te stellen die de toedeling van de ontwikkelingsruimte in goede banen leiden. De provincies kunnen dan bijvoorbeeld eisen stellen aan de milieuprestatie van nieuwe activiteiten. Hoe strenger deze eisen, hoe minder ruimte nodig is of

hoe meer bedrijven van dezelfde hoeveelheid schaarse ontwikkelingsruimte kunnen profiteren. Hier ligt ook een kans om de efficiëntie van het PAS-programma te vergroten; de maatschappelijke baten worden hoger en de maatschappelijke kosten lager. Bovendien draagt de PAS op die manier bij aan de verduurzaming van de landbouw. Dergelijke mogelijkheden blijven onbenut als de overheid de ontwikkelingsruimte op volgorde van aanvraag uitdeelt. Zo'n soort aanpak vergt wel een nadere juridische uitwerking, omdat een vergunning op grond van de Natuurbeschermingswet niet zo maar mag worden geweigerd om andere redenen dan natuur.

VERDIEPING
ЛЕБДИЕНИЕ

Inleiding

De PAS voor verbetering van natuur én economie

De afgelopen jaren zijn, als uitvloeisel van het Europese natuurbeleid, in heel Europa gebieden aangewezen die van belang zijn voor de bescherming van de natuur en de biodiversiteit: de Natura 2000-gebieden. Rondom deze gebieden moeten nieuwe economische activiteiten worden getoetst op de mogelijke nadelige effecten die ze kunnen hebben op de natuur. In Nederland vormt de neerslag – of depositie – van stikstof een belangrijk probleem. Hoewel deze depositie al jaren daalt, hebben veel van de in ons land voorkomende leefgebieden (habitats) voor planten en dieren last van een te hoge stikstofdepositie. De te hoge concentratie stikstof staat een duurzaam bestaan in deze gebieden in de weg.

De eisen voor natuurbescherming maken het lastig voor individuele ondernemers, vooral in de veehouderij, om een vergunning te krijgen voor nieuwe activiteiten rondom Natura 2000-gebieden die te kampen hebben met een te hoge stikstofbelasting (Leneman et al. 2012). Ze moeten namelijk aantonen dat de voorgenomen activiteit geen nadelig effect heeft op het nabij gelegen Natura 2000-gebied. Dit is lastig in een met stikstof overbelast gebied, zelfs voor activiteiten die een geringe bijdrage leveren aan de stikstofdepositie in een gebied waar de stikstofdepositie afneemt (EZ & IenM 2014). Hierdoor dreigt sinds 2008 de economische ontwikkeling ter plaatse vast te lopen.

Met de Programmatische Aanpak Stikstof (PAS) wil het kabinet deze problemen aanpakken. De PAS kent dan ook

twee doelen. Ten eerste moet het programma eraan bijdragen dat bedreigde habitattypen worden behouden en hersteld. Ten tweede moet het ruimte maken voor economische ontwikkeling in de buurt van Natura 2000-gebieden waar zich stikstofgevoelige leefgebieden van vogels en planten bevinden: de PAS-natuurgebieden. Een belangrijk neven doel is dat het proces van vergunningverlening aanzienlijk wordt vereenvoudigd (EZ 2014b).

De PAS kent harde juridische voorwaarden

De PAS is bij uitstek een integraal programma. Niet alleen door de tweeledige doelstelling – natuur herstellen en economische ontwikkelingen faciliteren – maar met name doordat de realisatie van het economische doel is gekoppeld aan de natuurdoelen: als de natuurdoelen niet worden gehaald, is er ook geen ruimte voor economische ontwikkelingen. Deze integrale aanpak moet het mogelijk maken dat een project dat de ontwikkelingsruimte uit de PAS als kader heeft, bij de vergunningverlening niet meer afzonderlijk hoeft te worden getoetst aan de wettelijke randvoorwaarden voor stikstofgevoelige natuur. Dit kan onder de voorwaarde dat het PAS-programma in zijn geheel de doelen waarborgt. Om het integrale resultaat te garanderen zijn in de PAS verschillende juridische waarborgen ingebouwd.

Ten eerste moet in een gebiedsanalyse ecologisch zijn onderbouwd dat de PAS voldoet aan de wettelijke randvoorwaarden en daarmee het bereiken van de doelen voor stikstofgevoelige natuur verzekert. In een

gebiedsanalyse moet daarom worden aangetoond dat in elk gebied het pakket aan herstelmaatregelen in combinatie met de verwachte stikstofdepositie en de vrije ontwikkelingsruimte er minimaal toe leidt dat de achteruitgang van de natuur in de eerste programmaperiode tot stilstand wordt gebracht. Daarnaast moet de gebiedsanalyse aantonen dat herstel van de stikstofgevoelige natuur plaatsvindt of ten minste niet onmogelijk wordt, en dat de PAS niet leidt tot een onevenredige vertraging van dat herstel ten opzichte van een situatie waarin wel de mogelijke maatregelen worden genomen om de natuurdoelen te realiseren maar geen ontwikkelruimte voor economische activiteiten wordt uitgegeven. Om het resultaat van de PAS te garanderen is het vereist dat de stikstofdepositie daadwerkelijk daalt naar het niveau dat in het programma is vastgelegd: de PAS-depositiedoelen. Daarbij moeten de bron- en herstelmaatregelen uit de PAS worden uitgevoerd binnen de gestelde termijnen. Voor deze maatregelen geldt dan ook een resultaatsverplichting. Het is onzeker in hoeverre het behalen van de depositiedoelen zelf een resultaatsverplichting is. Dit zou uit de wet kunnen voortvloeien, maar de wet kan mogelijk ook zo worden geïnterpreteerd dat alleen voor de in de PAS gestelde natuurdoelen voor stikstofgevoelige natuur een resultaatsverplichting geldt en dat de depositiedoelen slechts streefwaarden zijn die helpen verzekeren dat de natuurdoelen worden bereikt.

Ten tweede is het verplicht om de natuurkwaliteit, de stikstofdepositie, de uitgifte van ontwikkelingsruimte en de effecten van de maatregelen te monitoren. Bij tegenvallende resultaten kan dan tijdig worden bijgestuurd. De monitoring moet representatief zijn, om een goed beeld van de resultaten te kunnen krijgen. Bovendien moet de monitoring op de juiste momenten plaatsvinden, zodat de tussenresultaten goed in kaart kunnen worden gebracht en halverwege het programma beschikbaar zijn. De overheid stuurt bij via het 'hand aan de kraan'-principe: als de randvoorwaarden om de doelen voor stikstofgevoelige natuur te halen in het gedrang dreigen te komen, moet worden ingegrepen. Ingrijpen houdt in dat de ontwikkelingsruimte voor nieuwe vergunningen wordt ingeperkt, maatregelen worden geïntensiveerd of aanvullende maatregelen worden getroffen. Monitoring vindt deels jaarlijks plaats, deels na drie jaar en deels na zes jaar. Minstens eens in de drie jaar moet een rapportage worden opgesteld op basis waarvan bijsturingsbeslissingen kunnen worden gemaakt. Het exacte moment waarop die rapportage moet plaatsvinden, is nog niet bekend. Als het Rijk een vergelijkende evaluatie wil baseren op de monitoring over de eerste drie jaar, dan kan de evaluatie in het loop van het vierde jaar plaatsvinden en is er nog twee jaar tijd om bij te sturen.

Beleidscontext van de PAS

De PAS en de doelen uit de PAS hebben raakvlakken met ander natuurbeleid, met milieubeleid en met landbouwbeleid. Zo hebben het Rijk en de provincies de PAS ontwikkeld in samenhang met het beleid dat voortvloeit uit het zogenoemde Natuurpact. Via dit pact werken de provincies en het Rijk samen aan de ontwikkeling en het beheer van de natuur in Nederland. Het Rijk heeft in dit kader ook de middelen voor de PAS-herstelmaatregelen beschikbaar gesteld. Een deel van de benodigde maatregelen wordt getroffen in het kader van het beleid voor de kaderrichtlijnwater (KRW), die een goede ecologische kwaliteit van het grond- en oppervlaktewater in Nederland beoogt. Dit beleid heeft effect op de stikstofgevoelige natuur, vooral via hydrologische maatregelen. Het beleid waarmee het kabinet, in het kader van de Nationale Emissie Plafonds (NEC), de effecten van luchtverontreiniging voor de gezondheid van de mens en de natuur wil beperken, richt zich op het terugdringen van de stikstofdepositie en heeft daarmee direct effect op de depositiedoelen van de PAS.

Daarnaast hebben het landbouwbeleid en de PAS samen invloed op de omvang van de veestapel. De PAS maakt het onder voorwaarden mogelijk de veestapel uit te breiden, doordat het ruimte verstrekt voor economische ontwikkelingen: de depositieruimte. In 2015 komt er een einde aan het Europese systeem van melkquotering. De omvang van de melkveehouderij wordt dan niet meer direct begrensd maar naast de PAS vooral beïnvloed door de voorschriften uit de Meststoffenwet. De hoeveelheid mest die op het land mag worden uitgereden, is hierdoor aan een maximum gebonden. Hoe lager dit maximum, des te meer mest moet worden verwerkt of geëxporteerd. Doordat mestverwerking en export duur zijn ten opzichte van mest uitrijden, wordt de kostprijs van melk in Nederland relatief hoger en wordt het minder aantrekkelijk om hier melk te produceren. Daarnaast speelt indirect ook het Europese beleid een rol waarbij Nationale Emissie Plafonds (NEC) zijn afgesproken om de effecten van luchtverontreiniging te beperken. Via voorschriften rond huisvesting (Besluit huisvesting) en technische voorschriften rond bemesten (Besluit gebruik meststoffen) wordt beoogd de ammoniakemissie onder het overeengekomen emissieplafond te houden. In de varkens- en pluimveehouderij wordt daarnaast, vooralsnog tot 2018, vastgehouden aan het stelsel van productierechten. Dit is een voorwaarde van de Europese Commissie waaronder tussen 2014 en 2017 vrijstelling (derogatie) kan worden verleend van bepaalde eisen in de Nitraatrichtlijn voor het gebruik van dierlijke mest op landbouwgrond (EZ 2014).

Nadruk in dit onderzoek: uitvoering van de PAS in de eerste programmaperiode

De toenmalige minister van LNV heeft de Tweede Kamer een ex-anteonderzoek van het PBL naar de in de PAS te treffen maatregelen toegezegd (Tweede Kamer 2010). In overleg met het ministerie van Economische Zaken (EZ) heeft het PBL het accent van dit onderzoek gelegd bij de uitvoeringsrisico's van de PAS-maatregelen en de onzekerheden bij het realiseren van de depositiedoelen (EZ 2014a). Dit onderzoek is gebaseerd op het concept-ontwerp Programma Aanpak Stikstof 2015-2021 van juli 2014 (EZ & lenM 2014), het door de Tweede Kamer aangenomen wetsvoorstel voor een wijziging van de Natuurbeschermingswet 1998 (Kamerstuk 33669), de gegevens van AERIUS Monitor 2014 en het Monitoringsplan PAS versie 1.0 (DLG 2013). Het doel van dit onderzoek is om bij te dragen aan de kwaliteit van de PAS. Het is namelijk van belang dat de maatregelen en depositiedoelen van de PAS binnen de daarvoor gestelde termijn worden gerealiseerd en dat de maatregelen de gewenste effecten sorteren. Lukt dat niet, dan zal moeten worden bijgestuurd om de natuurdoelen van de PAS te waarborgen. Daarbij komt dat verschillende partijen inmiddels veel andere elementen van de PAS hebben onderzocht. Te denken valt aan de wetenschappelijke onderbouwing van het berekenen van stikstofdepositie en de herstelstrategieën en de houdbaarheid van het wettelijke kader indien dit wordt geconfronteerd met de Europese regelgeving.

In deze studie kijken we naar de eerste programmaperiode van de PAS: 2015 tot en met 2020. In deze periode geldt een resultaatsverplichting voor de effecten van de bron- en herstelmaatregelen. Dit resultaat waarborgt samen met het depositieniveau dat in het programma is vastgelegd het realiseren van de natuurdoelen. We beoordelen het resultaat van de PAS op hoofdlijnen voor heel Nederland. Omdat de gebiedsanalyses gedetailleerde analyses zijn, blijven deze buiten beschouwing.

Haalt de overheid met de uitvoering van de PAS in de praktijk de beoogde doelen? Dat is de hoofdvraag van deze studie. Deelvragen hierbij zijn:

1. Voldoet de PAS aan de juridische eisen die het beoogde resultaat moeten waarborgen?
2. Zijn er tegen- of meevallers te verwachten bij de uitvoering van bron- en herstelmaatregelen en bij het vastgelegde depositieniveau?
3. Wat zijn, gegeven het juridische kader, de mogelijkheden om op tegenvallers te reageren?
4. Wat zijn de langetermijneffecten van de PAS op de stikstofgevoelige natuur?

Werking van de PAS afgezet tegen het juridisch kader

Om de uitvoeringsrisico's in beeld te krijgen voeren we een zogenoemde 'botsproef' uit. Hierbij bekijken we het effect van de mogelijke risico's op basis van het juridische kader van de PAS en op basis van de verwachte werking van de PAS in de praktijk. De gedachte daarachter is dat we willen doorgronden wat er gaat gebeuren als de PAS straks in werking treedt. Dat wil zeggen als de bron- en herstelmaatregelen worden uitgevoerd en in ruil daarvoor ontwikkelingsruimte gaat worden uitgegeven. In het gunstigste geval verloopt alles volgens plan: de maatregelen realiseren de beoogde doelen, er is voldoende ontwikkelingsruimte voor nieuwe activiteiten. Maar wat zijn de consequenties als er tegenvallers zijn? Wat als bijvoorbeeld de bronmaatregelen minder resultaat opleveren? Wat als de herstelmaatregelen niet op tijd gerealiseerd zijn? Wat als de stikstofdepositie hoger is dan vastgelegd in het programma? Wat als de PAS onvoldoende borgt dat de beoogde resultaten worden gerealiseerd? Wat als de monitoring ontoereikend is om adequaat bij te kunnen sturen? Deze studie gaat in op dergelijke vragen.

Allereerst komen in hoofdstuk 2 de uitgangspunten van de PAS aan bod. De precieze aandachtsvelden die in de botsproef aan bod komen, zijn afgeleid van het juridische kader van de PAS (hoofdstuk 3). De botsproef richt zich op de drie centrale bestanddelen van de PAS, te weten: de bronmaatregelen (hoofdstuk 4), de herstelmaatregelen (hoofdstuk 5) en de PAS-depositiedoelen (hoofdstuk 6). Hoofdstuk 7 tot slot gaat over het potentieel en de doelmatigheid van de PAS voor de stikstofgevoelige natuur.

Uitgangspunten Programmatische Aanpak Stikstof

Dit hoofdstuk gaat over de uitgangspunten en de werking van de PAS. Allereerst komen aan de orde de randvoorwaarden waarbinnen de PAS moet werken (paragraaf 2.1). In paragraaf 2.2 worden de doelen van de PAS besproken: de verbetering van de stikstofgevoelige natuur en het ruimte geven aan de economie. Dit laatste doel kent daarbij als voorwaarde dat de natuurdoelen zijn gewaarborgd. In paragraaf 2.3 beschrijven we de referentieprognose die ten grondslag ligt aan de berekening van de depositieruimte: de ruimte die ontstaat voor economische ontwikkelingen doordat de stikstofdepositie daalt. Ten slotte wordt in paragraaf 2.4 aangegeven hoe deze depositieruimte is opgebouwd.

2.1 Wettelijke eisen als randvoorwaarden voor de PAS

Het Europese en nationale natuurbeschermingsrecht vormen de randvoorwaarden waaraan de PAS moet voldoen. Deze randvoorwaarden komen voort uit het Europese en nationale natuurbeleid dat de biodiversiteit moet waarborgen. Hiervoor heeft de Europese Unie in de Vogelrichtlijn en de Habitatrichtlijn (tezamen VHR) doelen geformuleerd voor de bescherming van soorten en leefgebieden (habitats). In het kader van deze richtlijnen moeten EU-lidstaten gebieden aanwijzen die van belang zijn voor de bescherming van deze soorten en habitats: de Natura 2000-gebieden. Voor deze gebieden geldt vervolgens een strikt beschermingsregime. In Nederland

zijn zo'n 160 Natura 2000-gebieden aangewezen en de richtlijnen zijn via de Natuurbeschermingswet 1998 geïmplementeerd in de Nederlandse regelgeving. Met deze wet schept het Rijk ook de wettelijke kaders van de PAS binnen de randvoorwaarden van de VHR. De PAS richt zich hierbij specifiek op het waarborgen van de natuurdoelen voor stikstofgevoelige natuur in de Natura 2000-gebieden (PAS-natuurgebieden).

De Europese regelgeving vereist ten eerste dat de kwaliteit van beschermde habitats en soorten in elk van de aangewezen Natura 2000-gebieden niet (significant) mag afnemen (artikel 6 lid 2 Habitatrichtlijn). Ten tweede vereist de Europese regelgeving dat een duurzaam voortbestaan wordt gerealiseerd voor de beschermde soorten en habitats: de zogenoemde 'gunstige staat van instandhouding' (artikel 2 lid 2 Habitatrichtlijn). Aan deze eis is geen termijn gekoppeld; de gunstige staat van instandhouding moet op een zo redelijk mogelijke termijn worden bereikt. In de PAS gaat het bij deze eisen specifiek om beschermde stikstofgevoelige natuur. De eis dat natuur duurzaam moet kunnen voortbestaan, geldt op lidstaatsniveau en dus niet voor elk Natura 2000-gebied afzonderlijk. Dit betekent dat in Nederland voldoende plekken met goed ontwikkelde ecosystemen moeten voorkomen die voldoende karakteristieke soorten herbergen in voldoende grote populaties. Nederland heeft beide eisen vertaald naar doelen voor elk Natura 2000-gebied. Voor veel habitattypen en soorten in een groot aantal gebieden is dat een behoudoelstelling die overeen komt met het tot

stilstand brengen van de achteruitgang van de natuurkwaliteit (artikel 6 lid 2 Habitatrichtlijn). Voor sommige habitats en soorten in sommige gebieden geldt in Nederland een verbeterdoelstelling. Het stoppen van de achteruitgang is de minimumeis. Pas als aan deze eis is voldaan, kan worden toegewerkt naar herstel voor een duurzaam voortbestaan van de natuur.

De wetgever vat de PAS op als een plan dat in zijn geheel aan de eisen van het Europese recht wordt getoetst. Voor de individuele beoordeling van de effecten van stikstofdepositie op beschermde natuur van een activiteit, kan daarom gebruikgemaakt worden van de zogenoemde ‘passende beoordeling’ in de PAS. Activiteiten waarvoor voldoende ontwikkelingsruimte kan worden toegekend voldoen op dit aspect daarmee aan de eisen voor stikstofgevoelige natuur. Dit brengt met zich mee dat de PAS niet tot een significante verslechtering van stikstofgevoelige natuur mag leiden ten opzichte van een situatie zonder PAS (autonome ontwikkeling) (artikel 6 lid 3 Habitatrichtlijn). Uit het wettelijk kader vloeit verder voort dat de PAS de achteruitgang in kwaliteit van stikstofgevoelige natuur sneller moet beëindigen dan het geval zou zijn in een situatie zonder de PAS. De Raad van State ten slotte heeft uit het wettelijk kader afgeleid dat de PAS, ten opzichte van een situatie waarin wel instandhoudingsmaatregelen worden genomen maar geen ontwikkelingsruimte wordt toebedeeld, er niet toe mag leiden dat het doel van een op termijn duurzaam voortbestaan van de stikstofgevoelige natuur onevenredig veel later wordt gerealiseerd (Raad van State 2012: 19). Het is overigens niet zeker of het Hof van Justitie zal accepteren dat de PAS in zijn geheel als plan wordt beschouwd, mocht deze vraag ooit ter beoordeling worden voorgelegd.

2.2 Waarborgen natuurdoelen voor economische ontwikkeling

De PAS zet in op het verbeteren van natuur en het ruimte geven aan de economie. Randvoorwaarde bij dit laatste doel is dat de natuurdoelen zijn gewaarborgd. Monitoring is daarbij een belangrijk instrument.

Doel 1: Natuur behouden en herstellen

Met de PAS heeft het kabinet 18 jaar de tijd om de hiervoor besproken doelen voor stikstofgevoelige natuur te waarborgen. In de eerste zes jaar (2015 tot en met 2020) mag de natuur in stikstofgevoelige Natura 2000-gebieden (PAS-Natuurgebieden) niet verder achteruitgaan. In de twaalf jaar daarna (2021 tot en met 2032) moet de PAS bijdragen aan het realiseren van een duurzaam voortbestaan van stikstofgevoelige natuur in

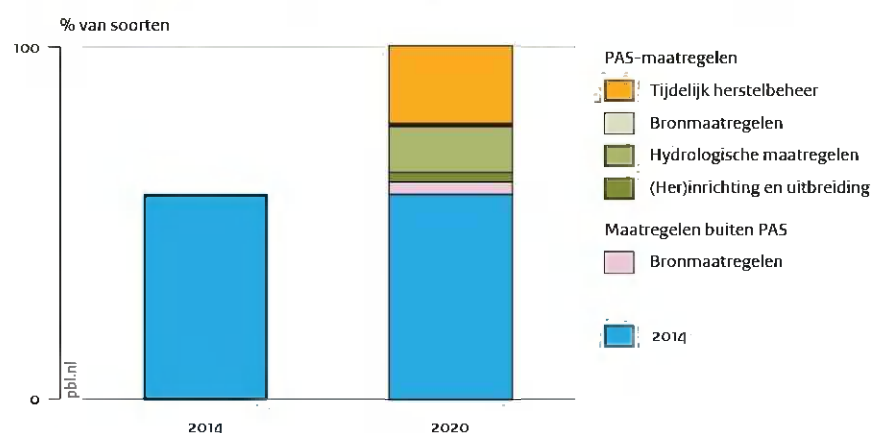
Nederland (de gunstige staat van instandhouding). Voor de PAS-natuurgebieden betekent dit dat de stikstofgevoelige natuur zich verder uit moet breiden en verbeteren, voor zover sprake is van een verbeterdoelstelling in deze gebieden. De PAS moet daarbij de eisen voor stikstofgevoelige natuur sneller realiseren dan volgens de autonome ontwikkeling (situatie zonder de PAS). Tezamen zijn dit de doelen voor stikstofgevoelige natuur in de PAS.

Om de natuurdoelen te waarborgen volgt de overheid twee sporen:

1. De daling van de stikstofdepositie een impuls geven via zogenoemde *bronmaatregelen*. Hierbij gaat het om een pakket aan maatregelen die landbouwsectoren moeten nemen om de daling te versnellen van de stikstofdepositie die al plaatsvindt. Het totale pakket, dat is vastgesteld in samenspraak met zeven organisaties uit het agrarisch bedrijfsleven, moet leiden tot een verminderde stikstofuitstoot van 10 kiloton – in de vorm van ammoniak – in 2032. De Rijksoverheid is uiteindelijk verantwoordelijk voor de realisatie van deze doelstelling. Daarnaast hebben ook enkele provincies, met name Noord-Brabant en Limburg, maatregelen opgelegd aan de landbouwsector. Het gaat hierbij om een aanvullende vermindering van de ammoniakuitstoot met 2,7 kiloton in 2030.²
2. De overbelaste leefgebieden herstellen via zogenoemde *herstelmaatregelen*. Herstelmaatregelen zijn maatregelen die de natuur bestendiger maken tegen een overbelasting met stikstof, maar die de stikstofbelasting zelf niet bestrijden. Ze hebben dus geen invloed op de hoogte van de stikstofdepositie. De stikstofdepositie daalt onvoldoende om de achteruitgang van de kwaliteit van de stikstofgevoelige natuur in Nederland op korte termijn te stoppen. Daarvoor zijn dus herstelmaatregelen nodig (figuur 2.1). Deze maatregelen gaan enerzijds de gevolgen tegen van een te hoge stikstofdepositie en verbeteren anderzijds bepaalde condities, waardoor de natuur beter bestand is tegen de te hoge depositie. Deze maatregelen zijn bedoeld om de gevolgen van een overbelasting met stikstof tegen te gaan en de leefomstandigheden in de habitats te verbeteren. Hierdoor kan de achteruitgang van de bedreigde habitattypen tot stilstand komen en kunnen deze uiteindelijk de kans krijgen om te herstellen. Per habitatype is een herstelstrategie opgesteld: een pakket aan maatregelen die de habitat in kwestie er bovenop kunnen brengen. Het kan gaan om beheermaatregelen als plaggen, afgraven of maaien, maar ook om het plaatselijk aanpassen van de waterstand, het verbeteren van de grondwaterkwaliteit, of het verwerven en inrichten van gronden.

Figuur 2.1

Inschatting van inzet van maatregelen voor realiseren van Europese eis voor stoppen van achteruitgang in kwaliteit van stikstofgevoelige natuur



Bron: PBL

Het Rijk en de provincies moeten in gebiedsanalyses aantonen dat de achteruitgang van beschermde planten- en diersoorten in de eerste programmaperiode tot stilstand komt. Het stoppen van de achteruitgang is de inzet van het beleid uit de PAS en het Natuurpact, waarbij vooral de herstelmaatregelen belangrijk zijn.

In hoofdzaak zijn de provincies verantwoordelijk voor de uitvoering van de herstelmaatregelen in de PAS. Voor elk stikstofgevoelig Natura 2000-gebied hebben ze een gebiedsanalyse gemaakt om te zien hoe ze de aanwezige habitattypen het best kunnen ondersteunen. Daarna volgt een onafhankelijk ecologisch oordeel over de gebiedsanalyses (de zogenaamde opnametoets), waarbij wordt gekeken of de maatregelen afdoende zijn om de natuurdoelen te waarborgen. Vervolgens leggen de provincies de benodigde maatregelen vast in een beheerplan voor de eerste zes jaar, in samenspraak met overige betrokkenen. Uiteindelijk zijn ook de provincies verantwoordelijk voor de uitvoering van dit plan. Het Rijk en de provincies hebben afspraken gemaakt over de ontwikkeling en het beheer van de natuur in Nederland tot en met 2027. Deze afspraken zijn vastgelegd in het Natuurpact. Het Rijk heeft hiermee ook de middelen voor de PAS-herstelmaatregelen beschikbaar gesteld.

Doel 2: economie de ruimte geven

Om rondom stikstofgevoelige Natura 2000-gebieden economische activiteiten waarbij stikstof vrijkomt weer mogelijk te maken, kent de PAS het begrip 'depositieruimte'. Depositieruimte ontstaat doordat een gedeelte van de daling van de stikstofdepositie in Nederland als het ware weer mag worden opgevuld met uitbreiding van economische activiteiten zoals verkeer, industrie en landbouw. Het gaat hierbij zowel om de

daling door het beleid in alle sectoren als om de daling door de extra nationale bronmaatregelen in het kader van de PAS in de landbouw.

Monitoring en bijsturing als sluitstuk om natuurdoelen te garanderen

De overheid zet monitoring en bijsturing in als sluitstuk om de doelen voor stikstofgevoelige natuur te garanderen. Ze moet via monitoring in kaart brengen of de maatregelen zijn getroffen, of deze de beoogde effecten opleveren en of de ontwikkeling van de stikstofdepositie binnen de randvoorwaarden van de PAS blijft. Als de ontwikkelingen achterblijven bij de beoogde doelen, dan moet de overheid bijsturen om de natuurdoelen te kunnen blijven garanderen.

De PAS-monitoring bestaat uit het *jaarlijks* monitoren van de landelijke stikstofemissies, de stikstofdepositie per PAS-natuurgebied en de toebedeelde ontwikkelingsruimte. Daarnaast wordt jaarlijks de uitvoering van bron- en herstelmaatregelen gevolgd.

Eens in de drie jaar wordt gekeken naar de veranderingen in de kwaliteit van stikstofgevoelige natuur per PAS-natuurgebied, naar de effecten van bron- en herstelmaatregelen en naar de ontwikkeling van de beschikbare ontwikkelingsruimte. Bij het bepalen van de kwaliteit en het effect worden standplaatscondities niet alleen direct gemeten maar wordt ook gebruikgemaakt van op dat

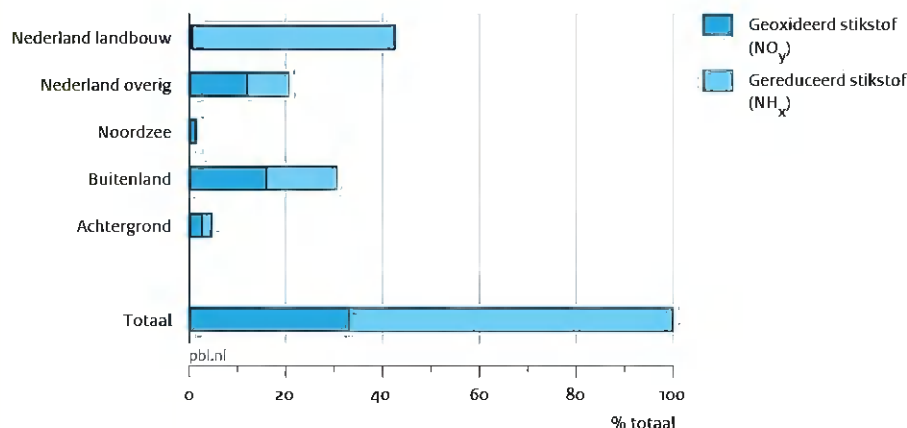
Oorzaken van de stikstofproblemen in de Nederlandse natuur

In 124 van de 164 aangewezen Natura 2000-gebieden in Nederland is de stikstofbelasting zo hoog dat habitats in hun voortbestaan worden bedreigd (EZ & IenM 2014). Hoewel de stikstofbelasting door in het verleden ingezette beleidsinspanningen sinds 1980 met bijna een derde is gedaald (Koelemeijer et al. 2010), ligt de druk in deze gebieden nog vaak ver (een factor 2 à 3) boven een duurzame depositiesituatie (dat wil zeggen het niveau waaronder geen negatieve effecten meer optreden: de kritische depositiewaarde). In 2013 bedroeg de stikstofdepositie in Nederland gemiddeld 1.655 mol per hectare (Velders et al. 2014).

Het stikstofprobleem is geen lokaal probleem; zowel bronnen binnen als buiten Nederland dragen bij aan de depositie (zie figuur 2.2). Stikstofdepositie ontstaat door de uitstoot van ammoniak (twee derde deel) en door stikstofoxiden (een derde deel). De Nederlandse landbouw levert gemiddeld gezien de grootste bijdrage (zo'n 40 procent) aan de stikstofdepositie, door de uitstoot van ammoniak. Doordat landbouwbedrijven bovendien vaak dichtbij Natura 2000-gebieden liggen dan andere bronnen, is de landbouw vaak voor een nog groter deel verantwoordelijk voor de overbelasting van dergelijke gebieden. Een belangrijk deel (15-40 procent) van de ammoniakemissie slaat immers neer binnen een straal van 10 kilometer (Koelemeijer et al. 2010). Ook buitenlandse bronnen hebben gemiddeld een aanzienlijk aandeel (30 procent) in de gemiddelde stikstofdepositie in Nederland. Doordat deze bronnen ver weg liggen, leveren zij echter geen extra lokale bijdrage aan de achteruitgang van de PAS-natuurgebieden. Het Nederlandse verkeer ten slotte is verantwoordelijk voor 7 procent van de gemiddelde stikstofdepositie (Velders et al. 2014).

Figuur 2.2

Herkomst vermestende depositie, 2012



Bron: RIVM 2013

De stikstofdepositie in Nederland wordt veroorzaakt door bronnen binnen en buiten Nederland. De Nederlandse landbouw levert gemiddeld gezien de grootste bijdrage.

moment beschikbare vegetatiekarteringen en monitoringsresultaten van zogenoemde 'proces-indicatoren'. Deze procesindicatoren zijn veelal algemene soorten (dus geen beschermde soorten) die kunnen helpen om tijdig (binnen drie jaar) *veranderingen* in de kwaliteit van stikstofgevoelige natuur vast te stellen zodat bijsturing mogelijk is.

Eens in de zes jaar geeft de PAS-monitoring per PAS-natuurgebied voor de stikstofgevoelige natuur een beeld

van de *toestand* in kwaliteit en duurzaam voortbestaan. Voor de minder stikstofgevoelige natuur gebeurt dat eens in de twaalf jaar (EZ & IenM 2014).

Tabel 2.1

Kentallen PAS-referentieprognose

Indicator	2010	PAS-referentieprognose 2020
Economische groei (bbp)	-1,2 %	2,5% per jaar
Inwoners	16,2 miljoen	17,2 miljoen
Varkens (excl. biggen)	7,1 miljoen	7,1 miljoen*
Pluimvee	103 miljoen	106 miljoen
Melkkoeien	1,48 miljoen	1,63 miljoen
Melkproductie	11,8 miljard liter	14,2 miljard liter
Voertuigkilometers zwaar en licht verkeer	126 miljoen	139 miljoen

Bron: op basis van bovenraming (PBL & ECN 2010, 2012) en CBS

* De PAS-referentieraming wijkt op een punt af van de bovenraming van PBL, waar het aantal varkens (exclusief biggen) is geraamd op 5,9 miljoen in 2020.

2.3 Referentieprognose

Om de in de toekomst te verwachten depositieruimte in te schatten koos het Rijk bij het opstellen van de PAS het 'bovenraming'-scenario van het PBL als basis (PBL & ECN 2010, 2012). Omdat dit scenario uitgaat van een relatief hoge economische groei, is de kans op meevallers in de depositieontwikkeling namelijk groter als de daadwerkelijke groei lager uitpakt. Het Rijk hanteert voor de PAS een PAS-referentiescenario dat voor de sector landbouw afwijkt in dieraantallen van de bovenraming van het PBL, en vooral in het aantal varkens. In het 'bovenraming'-scenario is voor sommige diersoorten voor 2020 (ten opzichte van 2010) een afname voorzien, zoals bij varkens en jongvee in de melkveehouderij (op basis van Berkhout et al. 2011). In de berekeningen met het AERIUS-model – dat de stikstofdepositie van projecten en plannen op de PAS-natuurgebieden berekent – wordt uitgegaan van een stabilisatie (ten opzichte van 2012). Dit heeft tot gevolg dat het aantal varkens in 2020 in het PAS-referentiescenario groter is dan in de bovenraming van het PBL. Voor jongvee in de melkveehouderij zijn de verschillen gering, omdat de veronderstelde krimp in 2020 al grotendeels in 2012 is opgetreden.

Met de keuze voor het bovenramingsscenario (inclusief de stabilisatie van de varkensstapel) heeft het Rijk als het ware een extra buffer ingebouwd om tegenvallers in de stikstofdepositie op te vangen (zie ook hoofdstuk 6). Dit scenario geeft een mogelijke ontwikkeling van activiteiten die bepalend zijn voor de stikstofdepositie. Het gaat hierbij om activiteiten die stikstofoxiden (NO_x) of ammoniak (NH_3) uitstoten. Dit scenario gaat uit van een hoge economische groei (2,5 procent per jaar) en van het vastgestelde en voorgenomen stikstofreductiebeleid (het zogenoemde BBR-scenario) (Velders et al. 2014). Het voorgenomen stikstofreductiebeleid omvat de extra

ationale bronmaatregelen die de stikstofdepositie verder moeten verminderen. De PAS-referentieprognose bevat uiteraard niet de PAS-bronmaatregelen. De karakteristieken van dit scenario staan in tabel 2.1. De eerste programmaperiode loopt in 2020 af. In de bespreking volgen we daarom de prognose van 2020.

Bronbeleid verkeer bepalend voor afname uitstoot van stikstofoxiden

De belangrijkste bronnen voor de NO_x -uitstoot zijn het wegverkeer, de zeescheepvaart en de industrie- en energiesector (tabel 2.2). In de referentieprognose neemt de uitstoot van NO_x tussen 2010 en 2020 af met circa 24 procent. Het grootste gedeelte van deze afname komt uit het wegverkeer, doordat voertuigen schoner worden.

Het scenario bevat het vastgestelde en het voorgenomen beleid. Belangrijk hierbij is dat het Europese beleid voor emissienormen voor licht en zwaar wegverkeer is meegenomen: de zogenoemde Euro 5- en Euro 6-normen. Het scenario bevat verder de snelheidsverhoging op de rijkswegen. Bij de zeescheepvaart zijn de afspraken over nieuwe emissienormen voor de uitstoot van NO_x voor nieuwe motoren opgenomen. De afspraken uit het energieakkoord zijn ook opgenomen in het scenario. Voor een uitgebreide beschrijving van het vastgestelde en voorgenomen, zie Velders et al. (2014) en PBL en ECN (2012).

Bronbeleid in de landbouw bepalend voor de ammoniakuitstoot

De landbouw is de belangrijkste bron voor de uitstoot van ammoniak. In de PAS-referentieprognose (tabel 2.2) daalt de ammoniakemissie uit de landbouw tussen 2010 en 2020 met circa 10 kiloton. De emissie uit de stallen daalt met 6 à 7 kiloton door de implementatie van emissiearme stallen. Verder daalt vooral de emissie bij bemesting met circa 3 kiloton door minder toevoer van

stikstof naar landbouwbodem via dierlijke mest en kunstmest als gevolg van aangescherpte bemestingsnormen. Het grootste deel van de daling wordt dus veroorzaakt door het al vastgestelde beleid. Hieronder gaan we in op het beleid in deze raming omdat in de PAS de aanvullende landbouwmaatregelen centraal staan (zie hoofdstuk 4).

Afschaffing melkquotering: 20 procent hogere melkproductie

De PAS-referentieprognose gaat ervan uit dat de melkquotering in 2015 vervalt. Hierdoor zal het aantal melkkoeien met naar schatting 10 procent stijgen. In combinatie met een autonome melkproductiestijging per melkkoe van circa 1 procent per jaar, zal de melkproductie in 2020 naar verwachting 20 procent hoger liggen dan in 2010. De omvang van de jongveestapel zal daarentegen afnemen met circa 17 procent, van 0,83 naar 0,7 stuks per melkkoe (Berkhout et al. 2011). Verder zal in 2020 ongeveer een kwart van het melkvee zijn gehuisvest in emissiearme stallen. Dit komt doordat meer melkveehouders hun dieren permanent opstallen (in 2020 circa 37 procent van de melkkoeien). Voor nieuw te bouwen stallen geldt sinds 2008 dat zij moeten voldoen aan de eis van emissiereductie (VROM 2001; VROM et al. 2009).

Varkensstapel stabiliseert, pluimveestapel stijgt licht

Ten opzichte van het bovenramingsscenario van het PBL zijn er in het PAS-referentiescenario in 2020 naar schatting 16 procent meer vleesvarkens en 23 procent meer fokzeugen vergeleken met de bovenraming. Dit leidt bijvoorbeeld voor de varkenssector tot zo'n 20 procent extra ammoniakemissie vanuit stallen en mestopslag (+2 kiloton). De bovenraming van het PBL ging ervan uit dat de marktvooruitzichten voor de varkenssector niet rooskleurig zijn en dat de sector om mestafzetruimte concurreert met de beter renderende melkveehouderij (Berkhout et al. 2011). Op basis van de huidige inzichten lijkt een stabilisatie van de varkensstapel tot aan 2020 reëel (CBS 2014; PBL & WUR 2013; LTO et al. 2013).

De omvang van de pluimveestapel neemt wel iets toe ten opzichte van 2010: het aantal leghennen neemt toe met circa 5 procent, terwijl het aantal vleeskuikens stabiliseert. Het aantal stuks rundvee voor de vleesproductie daalt met circa 7 procent; de vleeskalveren vormen hierop een uitzondering, met een daling van slechts enkele procenten.

Emissiearme varkensstallen: meer luchtwassers door lokaal milieubeleid

In de PAS-referentieprognose zijn alle varkens en kippen in 2020 gehuisvest in emissiearme stallen, die ook

voldoen aan de welzijnseisen die van kracht zijn sinds respectievelijk 2013 (Varkensbesluit, LNV 1994) en 2012 (Legkippenbesluit, LNV 2003). Daarbovenop komt dat het lokale milieubeleid voor ammoniak, geur en fijn stof resulteert in extra maatregelen bij uitbreidingen en nieuw te bouwen vestigingen van varkens- en pluimvee-houderijen. Zo zal volgens de referentieprognose ruim 20 procent van de varkens in 2020 zijn gehuisvest in stallen met luchtwassers, die niet alleen de emissie van ammoniak verminderen met (meer dan) 70 procent, maar ook die van fijn stof en geur. Inschatting is verder dat daar bovenop circa 5 tot 10 procent van de varkens staat in stallen waar een luchtwasser aanwezig is op een nieuwe (extra) stal, om te compenseren voor oudere, nog niet emissiearme stallen op hetzelfde bedrijf. In deze situatie gaan we uit van een netto-emissiereductie van circa 50 procent ammoniak ten opzichte van een standaard niet-emissiearme stal.

Mestproductie ruim 5 procent lager en 10 procent meer mestexport en mestverwerking

In 2020 ligt in de PAS-referentieprognose de totale mestproductie enkele procenten onder het met de EU afgesproken mestproductieplafond – dit is gelijk gesteld aan de mestproductie (stikstof en fosfaat) in 2002. In dit scenario zal de verdere aanscherping van het mestbeleid (zodat Nederland kan voldoen aan de Nitraatrichtlijn) ertoe leiden dat minder mesttoevoer plaatsvindt naar landbouwgrond. De aanname hierbij is dat de verwerking van vooral varkensdrijfmest van de grond komt.

In 2020 wordt circa een derde van de mestproductie in de landbouw geëxporteerd of verwerkt. Ter vergelijking: in 2010 was dit nog geen kwart van de totale mestproductie. In 2010 werd er vooral pluimveemest geëxporteerd en verwerkt. De groei in de verwerking van mest van 2010 tot 2020 komt in de referentieprognose vooral voor rekening van de varkensmest. De export en verwerking hiervan neemt toe van ruim 10 procent in 2010 (alleen export) naar bijna 60 procent (merendeels verwerking) van de varkensmest in 2020.

Stikstofgift via kunstmest: 10 procent lager door inzet stikstofrijke mestverwerkingsproducten

De PAS-referentieprognose houdt rekening met een circa 5 procent lagere toevoer van stikstof als gevolg van de aanscherping van de gebruiksnormen voor dierlijke mest. Door mestverwerking (bijvoorbeeld mestscheiding) worden meer stikstofrijke mestproducten in de landbouw worden afgezet, waardoor het gebruik van stikstof-kunstmest afneemt. In de referentieprognose daalt hierdoor het gebruik van stikstofkunstmest met circa 10 procent en blijft het gebruik van stikstof via dierlijke mest (inclusief mestverwerkingsproducten) ongeveer op hetzelfde niveau. Bemesting met stikstofrijke mest-

Tabel 2.2

Emissieopbouw in de PAS-prognose

Stikstofemissie (kiloton/jaar)	Basisjaar (2010)		PAS-referentieprognose (2020)	
	NH ₃	NO _x	NH ₃	NO _x
Sectoren				
Industrie, energie en afval	2,0	66,5	2,2	65,1
Landbouw*)	110,9	18,2	100,6	12,4
Afkomstig uit:				
stallen	55,8		49,3	
mestopslagen (buiten stal)	2,9		2,4	
Ontstaan bij:				
beweiding (koeien, schapen)	1,9		1,8	
bemesten land met dierlijke mest	40,1		38,4	
bemesten met kunstmest	10,2		8,8	
Huishoudens	11,6	12,7	12,1	5,9
Handel, dienst, overheid en bouw	0,5	14,0	0,5	6,3
Zeescheepvaart	0	104,4	0	100,6
Verkeer	2,6	164,4	2,6	99,5
Totaal Basisjaar en PAS-referentieprognose	127	380	118	290
Effect aanvullend PAS (PAS-prognose)				
Rijksbronmaatregelen			-5,7**	
Provinciale bronmaatregelen			-0,5	
Nieuwe ontwikkelingen met PAS (extra depositieruimte Rijksbronmaatregelen)			2,4***	
Totaal PAS-prognose			114	290

Bron: Ministerie van EZ, RIVM en PBL

*) Ammoniakemissies op basis van meest actuele inzichten over de ammoniakemissies uit melkveestallen. Voor basisjaar 2010 tevens op basis van nieuwe inzichten over de naleving van het mest- en ammoniakbeleid; dit geldt mogelijk ook voor de prognose, maar is daarin niet meegenomen. Zie hiervoor paragraaf 3.3.

**) Op basis van interpolatie van het effect van PAS-maatregelen in de bijlage bij het convenant over generieke maatregelen in het kader van de PAS: rantsoen- en managementmaatregelen 3 kiloton; aanscherping maximale emissie-eisen stallen 0,7 kiloton in 2020) en aanscherping maximale emissie-eisen bemesting 2 kiloton (zowel in 2018 als in 2021).

*** In AERIUS wordt de extra depositieruimte (50 procent van de reductie van de rijksbronmaatregelen) bepaald ten opzichte van de situatie zonder de PAS. Zonder PAS treedt stagnatie op in de groei van de veehouderijen door problemen bij de vergunningverlening. De ammoniakemissie is hierdoor circa 0,9 kiloton lager. Het netto-effect van de PAS-maatregelen komt daardoor niet op 5,7 maar op 4,8 kiloton in 2020. De ontwikkelingsruimte is daarom gebaseerd op de helft van 4,8 kiloton, oftewel 2,4 kiloton (AERIUS Monitor 2014).

producten in plaats van stikstofkunstmest leidt gemiddeld gezien echter tot een hogere in plaats van een lagere ammoniakemissie. Hier is in de PAS-referentieprognose rekening mee gehouden.

PAS-prognose bevat PAS-bronbeleid en uitgifte van depositieruimte

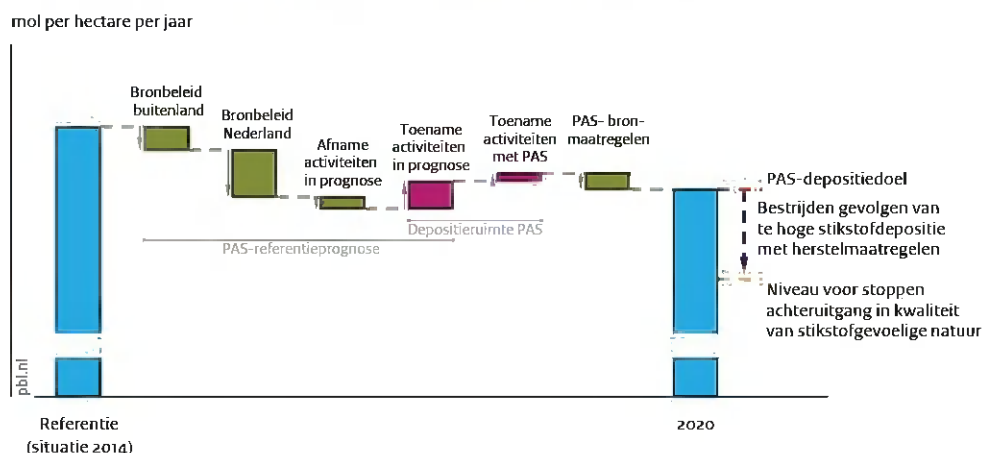
Het Rijk gaat er in de PAS vanuit dat de bronmaatregelen in het kader van de PAS in 2032 een reductie van 10 kiloton ammoniak opleveren ten opzichte van de PAS-referentieprognose. In 2020 wordt een afname ingecalculeerd van 5,7 kiloton ammoniak ten opzichte van de PAS-referentieprognose (op basis van interpolatie tussen de beoogde reducties in 2018 en 2021). Het kabinet

heeft toegezegd dat het de stikstofdepositie die overeenkomt met circa de helft van deze reductie (5,6 kiloton ammoniak), beschikbaar zal stellen voor nieuwe ontwikkelingen tot en met 2032. In de eerste PAS-programmaperiode van 2015-2020 gaat het hierbij om een stikstofdepositie die overeen komt met 2,4 kiloton ammoniakuitstoot (zie opmerking bij tabel 2.2).

De provinciale bronmaatregelen zijn ook in de PAS-prognose meegenomen. In 2020 leveren deze maatregelen 0,5 kiloton ammoniakreductie op (tabel 2.2). Het Rijk en de provincies hebben besloten dat deze maatregelen niet bijdragen aan de hoeveelheid depositieruimte. Het effect van deze maatregelen mag

Figuur 2.3

Stikstofdepositie volgens Programmatische Aanpak Stikstof (PAS), 2020



Bron: PBL

De stikstofdepositie daalt vooral door het in Nederland en omringende landen gevoerde bronbeleid. De daling is onvoldoende om de achteruitgang van de kwaliteit van de stikstofgevoelige natuur in Nederland te stoppen. Door herstelmaatregelen in te zetten om de gevolgen van een te hoge stikstofdepositie te bestrijden, kan deze achteruitgang in de PAS een halt worden toegeeroepen. De grafiek is illustratief en komt niet overeen met werkelijke waarden.

dus niet deels worden opgevuld met nieuwe economische activiteiten, maar draagt volledig bij aan de daling van de stikstofdepositie.

2.4 Opbouw depositie- en ontwikkelingsruimte

Om ervoor te zorgen dat ondernemers niet hoeven te wachten totdat daadwerkelijk vast is komen te staan of en, zo ja, in welke mate er een daling van de stikstofdepositie plaatsvindt, heeft het Rijk besloten de depositie- en ontwikkelingsruimte van te voren in te schatten en alvast uit te geven. Achteraf moet uit de monitoring van de daadwerkelijke reductie van de stikstofdepositie blijken of de voorspelde ruimte inderdaad is ontstaan. Om tot een inschatting en monitoring te komen is het AERIUS-model ontwikkeld, in opdracht van de twaalf provincies en de ministeries van EZ, Infrastructuur en Milieu (IenM) en Defensie. AERIUS berekent de stikstofdepositie van projecten en plannen op de PAS-natuurgebieden. Bovendien ondersteunt het de overheid bij de vergunningverlening van economische activiteiten die gepaard gaan met de uitstoot van stikstof en monitort het of de totale stikstofdepositie blijft dalen.

Met de PAS-referentieprognose is het effect van het PAS-bronbeleid en het gebruik van depositieruimte voor nieuwe ontwikkelingen in kaart gebracht. Hiermee zijn de effecten van het beleid op de stikstofuitstoot en

-depositie berekend. Op basis van dit stikstof-depositieniveau zijn de gebiedsanalyses vastgesteld. Als hieruit blijkt dat de natuurdoelen voor de stikstofgevoelige natuur met dit niveau van stikstofdepositie en de inzet van herstelmaatregelen zijn gewaarborgd, dan mag de ingeschatte depositieruimte daadwerkelijk worden uitgegeven.

Depositieruimte biedt ruimte voor groei in de prognose en extra groei

De stikstofdepositie daalt door het in Nederland en omringende landen gevoerde bronbeleid. De PAS beoogt deze daling te versnellen door de inzet van extra bronbeleid. De PAS beoogt hiermee de daling van de stikstofdepositie een impuls te geven, terwijl de depositieruimte wordt gebruikt voor nieuwe economische ontwikkelingen, die weer stikstofdepositie veroorzaken.

De stikstofdepositie neemt ten eerste af doordat het vastgestelde en het voorgenomen bronbeleid leiden tot een afname van de depositieruimte. Deze daling vindt al jaren plaats en zal zich in de toekomst voortzetten. Zo neemt de depositie in de PAS-referentieprognose af door bronbeleid in zowel Nederland als buitenland. Ook neemt de stikstofdepositie in de PAS-referentieprognose wat toe, namelijk doordat de activiteiten die gepaard gaan met stikstofuitstoot in omvang toenemen (bijvoorbeeld de groei van de melkveestapel) ('Toename activiteiten in prognose' in figuur 2.3). Ten tweede daalt de stikstofdepositie nog extra doordat het Rijk in de PAS extra

Figuur 2.4

Samenstelling depositieruimte Programmatische Aanpak Stikstof (PAS)

Bron: PBL

De depositieruimte in de PAS is opgebouwd uit ruimte voor activiteiten zonder vergunningsplicht en ruimte die via een vergunning aan activiteiten wordt uitgegeven (ontwikkelingsruimte). Bij de reservering hebben prioritaire activiteiten voorrang.

maatregelen treft (figuur 2.3). Door te waarborgen dat maximaal de helft van deze winst via de depositieruimte voor extra activiteiten wordt gebruikt, beoogt de PAS dat de stikstofdepositie per saldo gemiddeld sneller afneemt dan volgens de autonome ontwikkeling.

De depositieruimte wordt uitgedrukt in stikstofdepositie (mol) per oppervlakte PAS-natuurgebied (ha) per jaar, en is berekend uit twee elementen. Het eerste element is de stikstofdepositie die overeenkomt met de verwachte toename door nieuwe activiteiten in de PAS-referentieprognose bij een landelijke economische groei van 2,5 procent per jaar. Er is hierbij rekening gehouden met regionale ontwikkelingen en projecten uit het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT) en de ontwikkeling van landbouwsectoren, luchthavens, de Tweede Maasvlakte en het Rijnmondgebied (EZ & IenM 2014). In de PAS bedraagt dit eerste onderdeel gemiddeld 45 mol stikstof per hectare per PAS-natuurgebied, van 2015 tot en met 2020 (op basis van AERIUS Monitor 2014). Het tweede onderdeel is de stikstofdepositie voor extra activiteiten bovenop de 2,5 procent economische groei (extra depositieruimte). Deze ruimte komt overeen met de stikstofdepositie van circa de helft van de door de nationale PAS-maatregelen veroorzaakte ammoniakreductie (2,4 kiloton ammoniak, zie tabel 2.2) in de eerste programmaperiode (in figuur 2.3 gelabeld als 'Toename activiteiten met PAS'). Dit tweede element van de depositieruimte is in de eerste programmaperiode gemiddeld 9 mol stikstof per hectare per jaar per PAS-natuurgebied. In totaal bedraagt de depositieruimte dus gemiddeld 55 mol stikstof per hectare per jaar per PAS-natuurgebied.

Depositieruimte opgesplitst naar activiteiten met en zonder vergunningsplicht en naar prioritaire projecten

Er zijn twee categorieën activiteiten die gebruikmaken van de depositieruimte. De eerste categorie omvat de zogenoemde 'vergunningsvrije activiteiten' (zie figuur 2.4). Het gaat hierbij ten eerste om activiteiten waarvoor geen toestemming op grond van de natuurbeschermingswetgeving nodig is. Een voorbeeld is de toename van het wegverkeer. Ten tweede gaat het om activiteiten waarvoor in principe wel een vergunning op grond van de Natuurbeschermingswet 1998 zou moeten worden aangevraagd, maar waarvoor een vrijstelling wordt verleend. Dit geldt bijvoorbeeld voor activiteiten die gepaard gaan met een heel beperkte stikstofdepositie op een nabij gelegen PAS-natuurgebied. Het voornemen is hiervoor een grenswaarde in te voeren, bijvoorbeeld van 1 mol per hectare. Activiteiten die onder deze grenswaarde blijven en geen andere mogelijk significante gevolgen voor een Natura 2000-gebied kunnen hebben, worden vrijgesteld van de vergunningsplicht. Voor deze activiteiten geldt alleen een meldingsplicht. Deze meldingsplicht is ingesteld om te kunnen bijhouden of de totale ruimte die voor deze categorie activiteiten beschikbaar is, niet wordt overschreden. In het geval van overschrijding kan de overheid de grenswaarde inperken of zelfs opheffen. Dan is ook een vergunning nodig voor activiteiten die gepaard gaan met de uitstoot van relatief kleine stikstofdeposities.

De tweede categorie activiteiten die gebruikmaken van de depositieruimte, zijn activiteiten waarvoor op grond van de Natuurbeschermingswet een vergunningsplicht geldt. Dit gedeelte van de depositieruimte heet ontwikkelingsruimte (zie figuur 2.4). Een belangrijk kenmerk van de ontwikkelingsruimte is dat de overheid

de uitgifte ervan reguleert. Als de totale stikstofdepositie te hoog dreigt uit te vallen, kan de overheid ingrijpen door de ontwikkelingsruimte te beperken.

De ontwikkelingsruimte zelf bestaat uit twee segmenten: prioritaire ontwikkelingsruimte en vrije ontwikkelingsruimte (respectievelijk segment 1 en segment 2; zie figuur 2.4). Prioritaire ontwikkelingsruimte is bestemd voor activiteiten waaraan het Rijk en de provincies voorrang geven. Voorbeelden zijn de MIRT-projecten, grote industrieën, haven- of bedrijventerreinen. Via een ministeriële regeling kunnen het Rijk en de provincies prioritaire ruimte reserveren. De ontwikkelingsruimte die overblijft na aftrek van de depositieruimte voor toestemmingsvrije autonome ontwikkelingen, de depositieruimte voor activiteiten onder de grenswaarde en de ontwikkelingsruimte voor prioritaire projecten, zijn beschikbaar voor segment 2. Deze ruimte is vrij beschikbaar voor agrarische en andere activiteiten waarvoor toestemming is vereist.

Voor elk PAS-natuurgebied berekent de overheid de ontwikkelingsruimte apart zoals hiervoor besproken. Om tot een dergelijke berekening te komen is het AERIUS-model ontwikkeld. De berekening gebeurt op basis van de stikstofdepositieniveaus van de PAS-prognose. Als uit de gebiedsanalyse blijkt dat de natuurdoelen voor stikstofgevoelige natuur met de PAS zijn gewaarborgd, dan is de berekende depositieruimte beschikbaar voor uitgifte in het betreffende gebied. De depositieruimte wordt vervolgens vastgelegd in het PAS-programma. De provincies kennen de ontwikkelingsruimte toe door een vergunning op basis van de Natuurbeschermingswet af te geven; in een aantal gevallen doet het Rijk dit.

Ten slotte zijn er nog enkele regels waaraan bij de toedeling van ontwikkelingsruimte moet worden voldaan. De toedeling en reservering van deze ruimte moet evenwichtig over de eerste en tweede helft van de programmaperiode zijn verdeeld. Voor de vrije ontwikkelingsruimte (segment 2) geldt hierbij dat minimaal 40 procent van de ruimte beschikbaar moet blijven voor de tweede helft van de programmaperiode, maar voor de prioritaire ontwikkelingsruimte (segment 1) geldt in principe geen beperking, mits in totaal een evenwichtig deel van de totale ontwikkelingsruimte gereserveerd blijft voor de tweede helft van de programmaperiode. Een belangrijk deel van de toekenning van ontwikkelingsruimte voor segment 1 zal naar verwachting in het eerste tijdvak van de programmaperiode plaatsvinden (EZ & IenM 2014).

Een deel van deze regels is nog niet uitgekristalliseerd. Zo onderhandelen het Rijk en de provincies op dit moment over regels die aangeven hoe de claims worden afgehandeld op ontwikkelingsruimte die nog niet is gereserveerd. Ook onderhandelen ze nog over de vraag wat er moet gebeuren als er niet genoeg ruimte is om aan alle aanvragen te voldoen (EZ 2014b).

De depositieruimte is vooral voorzien voor de landbouw

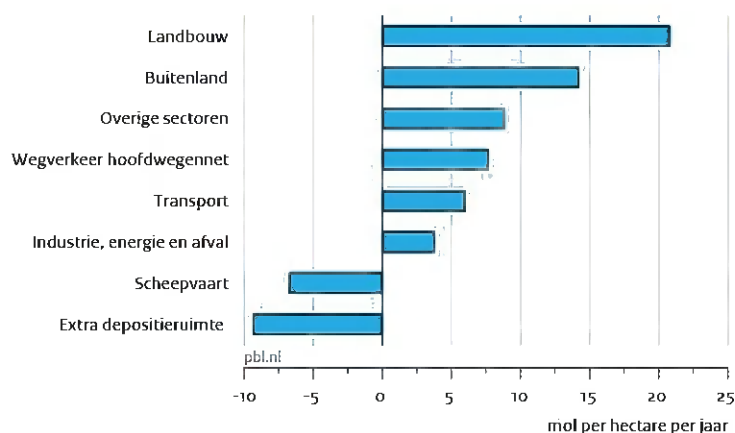
In de PAS-referentieprognose neemt in veel sectoren het aantal activiteiten op nationale schaal per saldo toe (autonome groei). Ondanks deze groei neemt de stikstofdepositie af door het effect van beleidsmaatregelen. De in de PAS-referentieprognose uitgerekenende gemiddelde depositiedaling in Nederland komt voor twee derde tot stand door maatregelen in Nederland en voor één derde door maatregelen in het buitenland (zie figuur 2.5). De Nederlandse maatregelen in de landbouw en in relatie tot het verkeer zijn goed voor de helft respectievelijk één vijfde van de totale depositiedaling (figuur 2.5).

De autonome groei veroorzaakt stikstofdepositie doordat activiteiten die stikstofdepositie veroorzaken toenemen. Het gaat hierbij om de stikstofdepositie die overeenkomt met de verwachte toename door nieuwe activiteiten in de PAS-referentieprognose bij een landelijke economische groei van 2,5 procent per jaar. Gemiddeld over Nederland neemt de landbouw bijna de helft (45 procent) van de stikstofdepositie van deze autonome groei ten opzichte van 2010-2020 voor zijn rekening. Het gaat hierbij hoofdzakelijk (voor 40 procent) om een groei van de melkproductie, namelijk met 20 procent. Doordat de melkopbrengst per koe stijgt, is de melkveestapel in 2020 circa 10 procent groter dan in 2010. Ook, maar in mindere mate, speelt de toename van het pluimvee een rol (5 procent). De ontwikkelingen in de PAS-referentieprognose bij verkeer, industrie (inclusief energie) en scheepvaart nemen 25 respectievelijk 15 en 10 procent van de groei voor hun rekening. In deze prognose is alleen de nettogroei per deelsector in beeld gebracht. Vooral in de landbouw is de brutogroei in de PAS van belang. Bij de vergunningverlening gaat het immers om alle nieuwe activiteiten en niet om het nettoresultaat van nieuwe activiteiten verminderd met beëindigde activiteiten (bedrijven die zijn opgeheven).

Niet alleen nemen in de PAS-referentieprognose de activiteiten toe, ook biedt de PAS hiervoor in principe extra ruimte: de helft van de ruimte die de nationale bronmaatregelen creëren, komt beschikbaar voor nieuwe activiteiten. Als de PAS volledig wordt uitgevoerd en de volledige depositieruimte wordt gebruikt voor nieuwe activiteiten, dan daalt de stikstofdepositie per PAS-

Figuur 2.5:

Afname van stikstofdepositie volgens PAS-referentieprognose, 2014 – 2020



Bron: Ministerie van Economische Zaken 2014

De afname van de stikstofdepositie in de PAS-referentieprognose (percentage van totaal) komt voor twee derde door bronbeleid in Nederland. De helft van de winst van de nationale PAS-bronmaatregelen wordt ingezet voor extra activiteiten (extra depositieruimte).

natuurgebied in de eerste programmaperiode van gemiddeld¹ 1.360 mol per hectare per jaar in 2014 naar 1.315 mol per hectare per jaar in 2020 (AERIUS Monitor 2014). Dit komt overeen met een daling van de stikstofdepositie van circa 45 mol per hectare per jaar per PAS-natuurgebied. In de eerste programmaperiode is de nettobijdrage van PAS-bronmaatregelen aan deze daling bijna 25 procent (11 mol per jaar per hectare), waarvan 20 procent (9 mol per jaar per hectare) het gevolg is van rijksmaatregelen en 5 procent (2 mol per jaar per hectare) van provinciaal beleid (AERIUS Monitor 2014).

Noten

- 1 Een passende beoordeling is een onderzoek waarin gekeken is of activiteiten significant negatieve effecten kunnen hebben op een Natura 2000-gebied.
- 2 In Noord-Brabant is deze maatregel bestaand beleid en geen PAS-maatregel.
- 3 Er is bij middeling gewogen naar het areaal stikstof gevoelige natuur per PAS-natuurgebied.
- 4 Er is bij middeling gewogen naar het areaal stikstofgevoelige natuur per PAS-natuurgebied.

Juridisch kader als beoordelingskader

De PAS moet de vergunningverlening voor nieuwe activiteiten vlot kunnen trekken om zijn doelen voor natuur en economie te realiseren. Daarvoor is het essentieel dat het wettelijke PAS-kader voldoet aan de Europese en nationale juridische randvoorwaarden voor de Natura 2000-gebieden. In dit hoofdstuk kijken we naar deze eisen en naar de vraag wat de consequenties van eventuele tekortkomingen zijn voor de vergunningverlening. Eerst beschrijven we de juridische eisen waaraan het programma bij vaststelling moet voldoen (paragraaf 3.1). Vervolgens kijken we naar de eisen die worden gesteld aan de bijsturing van het PAS-programma op basis van monitoringgegevens (paragraaf 3.2). Paragraaf 3.3 gaat over de mogelijkheden die het juridisch kader biedt om te reageren op mogelijke tegenvallende resultaten; denk bijvoorbeeld aan de mogelijkheden om het programma te wijzigen. De juridische analyse is gebaseerd op het wetsvoorstel voor een wijziging van de Natuurbeschermingswet 1998 (Kamerstuk 33669). Ten slotte geven we in paragraaf 3.4 aan welke elementen uit het juridisch kader worden gebruikt voor de botsproef in deze studie.

3.1 Juridische randvoorwaarden voor de PAS

Juridisch toetsingskader

Het juridisch toetsingskader voor de PAS wordt vooral gevormd door de Europese Habitatrichtlijn en door de

Natuurbeschermingswet 1998 waarmee Nederland deze richtlijn heeft geïmplementeerd (zie paragraaf 2.1). Hieruit vloeien vier eisen voort voor de PAS, de zogenoemde doelen voor stikstofgevoelige natuur. De Europese regelgeving vereist ten eerste dat de stikstofgevoelige natuur in de aangewezen Natura 2000-gebieden (PAS-natuurgebieden) niet in kwaliteit mag achteruitgaan (artikel 6 lid 2 Habitatrichtlijn). Ten tweede is vereist dat de in Nederland te beschermen soorten en habitats in een gunstige staat van instandhouding worden gebracht. Dat wil zeggen dat zij duurzaam moeten kunnen voortbestaan in Nederland (artikel 6 lid 1 junctio 2 lid 2 Habitatrichtlijn). Aan deze laatste eis is geen termijn gekoppeld en het geldt niet voor individuele PAS-natuurgebieden. Wel is het zo dat voor een aantal PAS-natuurgebieden een verbeterdoelstelling is vastgesteld. Deze verbeterdoelstelling is nodig om landelijk een gunstige staat van instandhouding te realiseren.

Het Rijk beschouwt de PAS in zijn geheel als een plan (artikel 6 lid 3 Habitatrichtlijn). Voor de individuele beoordeling van de effecten van stikstofdepositie op beschermde natuur van een activiteit, kan daarom gebruikgemaakt worden van de zogenoemde passende beoordeling¹ in de PAS. Activiteiten waarvoor voldoende ontwikkelingsruimte kan worden toegekend, voldoen op dit aspect daarmee aan de eisen voor stikstofgevoelige natuur. De wetgever heeft de PAS bedoeld als aanvullend instrument dat de situatie in de aangewezen gebieden moet verbeteren ten opzichte van de autonome ontwikkeling (ontwikkeling zonder PAS). Dit geldt zowel

voor het tempo van het beëindigen van achteruitgang van de kwaliteit van stikstofgevoelige natuur als ook het realiseren van het duurzaam voortbestaan van stikstofgevoelige natuur (Raad van State 2012; artikel 19 kg e.v. Natuurbeschermingswet 1998). Hieruit vloeit een derde eis voort, namelijk dat de PAS tot een snellere daling van de stikstofdepositie moet leiden dan in het geval van een autonome ontwikkeling zonder de PAS. Deze eis is uitdrukkelijk vastgelegd in de Natuurbeschermingswet (artikel 19 kg lid 2 Natuurbeschermingswet 1998).

Ten vierde heeft de Raad van State uit het Europees-rechtelijk kader afgeleid dat Nederland, onafhankelijk van de PAS, de verplichting heeft om de nodige maatregelen te nemen om zo snel als redelijkerwijs mogelijk is de achteruitgang van de kwaliteit van de habitats en soorten in de Natura 2000-gebieden te stoppen en toe te werken naar een gunstige staat van instandhouding. De PAS mag, zo oordeelt de Raad van State, er niet toe leiden dat het doel van een op termijn duurzaam voortbestaan van de stikstofgevoelige natuur onevenredig veel later wordt gerealiseerd, ten opzichte van een situatie waarin wel maatregelen worden genomen maar geen ruimte wordt uitgegeven voor economische activiteiten die tot een verhoging van de stikstofdepositie leiden (Raad van State 2012: 19).

Mogelijkheden om de PAS door de rechter te laten toetsen

Tegen het PAS-programma zelf kan geen beroep worden aangetekend. De wet sluit dit expliciet uit. Wel is het mogelijk in beroep te gaan tegen besluiten over projecten die de PAS als kader gebruiken. Dit geldt ook voor de projecten die zijn opgenomen in de PAS zelf.

Elke belanghebbende – meestal gaat het om natuur- of milieuorganisaties of particulieren – kan beroep aantekenen tegen een besluit om toestemming te verlenen voor een project waarbij de PAS als kader is gebruikt. Als dit gebeurt, zal de rechter impliciet ook de PAS zelf gaan toetsen.² De PAS biedt namelijk het kader waarbinnen is aangetoond dat deze projecten niet in strijd zijn met de doelen voor stikstofgevoelige natuur (artikel 19 kh lid 6 Natuurbeschermingswet 1998). Er zijn vier verschillende gronden waarop de PAS kan worden getoetst. Ten eerste op de vraag of de informatie die ten tijde van de vaststelling van de PAS is gebruikt bij het opstellen van het programma juist, voldoende volledig en actueel was. Ten tweede op de vraag of voldoende zeker is dat de voorziene maatregelen worden getroffen binnen de in het programma afgesproken termijn. Ten derde op de vraag of verzekerd is dat de depositieniveaus die in het programma zijn vastgelegd, niet worden overschreden. Ten vierde op de vraag of een adequate monitoring is

verzekerd en – indien nodig – bijsturing van het programma mogelijk is. Ten slotte helpt deze toets de rechter om te beoordelen of de PAS waarborgt dat de hiervoor beschreven eisen voor stikstofgevoelige natuur worden gehaald. Deze vijf gronden worden hieronder kort besproken.

Gebiedsanalyse gebaseerd op gebrekkige informatie zet vergunningverlening voor dat gebied op losse schroeven

In de gebiedsanalyses tonen het Rijk en de provincies aan dat ze met de voorgenomen maatregelen waarborgen dat de doelen voor stikstofgevoelige natuur worden bereikt. Deze 124 analyses vormen daarom de juridische ruggengraat van de PAS. Als in een beroepsprocedure tegen een besluit blijkt dat de gebiedsanalyse bij het vaststellen van het PAS-programma niet op de juiste informatie was gebaseerd, dan moet het bevoegd gezag ervoor zorgen dat tijdens de procedure alsnog de juiste kennis wordt toegepast. Als het bevoegd gezag in gebreke blijft, kan dit gevolgen hebben voor de vergunningverlening.

Cruciaal hierbij is dat de rechter toetst op de juistheid en robuustheid van de informatie *op het tijdstip waarop de PAS werd vastgesteld*. Het gaat hierbij om actuele informatie die beschikbaar of redelijkerwijs achterhaalbaar was op het moment waarop het programma werd vastgesteld. Nieuwe inzichten die pas na de vaststelling van de PAS aan het licht komen, zullen niet snel leiden tot ‘aantasting’ van de juridische waarde en de bruikbaarheid van de PAS (de uitzonderingen bespreken we verderop). Bovendien moet de informatie ten tijde van de vaststelling niet alleen actueel zijn, maar ook robuust. Dat wil zeggen dat de informatie representatief moet zijn voor de te verwachten situatie. Zo kan de stikstofdepositie gemeten in een bepaald jaar weliswaar actueel zijn, maar door extreme meteorologische omstandigheden niet representatief voor de komende jaren.

Mocht blijken dat bepaalde gebiedsanalyses op gebrekkige informatie zijn gebaseerd, dan zal de rechter naar verwachting kritisch oordelen. De rechter kan dan besluiten dat de PAS voor dit gebied niet meer als basis voor de vergunningverlening mag worden gebruikt. Om dit risico te verkleinen hebben ecologen in een zogenoemde opnametoets een controle uitgevoerd van de ecologische onderbouwing van de gebiedsanalyses. In deze studie hebben we daar niet nader naar gekeken, omdat we ons deze studie beperken tot de werking van de PAS op hoofdlijnen. Bovendien waren de gebiedsanalyses niet beschikbaar.

De resultaten van maatregelen en depositiedoelen moeten worden gerealiseerd

In het programma wordt per PAS-natuurgebied vastgelegd bij welk stikstofdepositieniveau en met welke maatregelen het resultaat ervan de doelen voor stikstofgevoelige natuur waarborgt. Het is niet geheel duidelijk of de in het programma opgenomen depositiedoelstelling (zie artikel 19kh, eerste lid sub e Natuurbeschermingswet 1998) een resultaatsverplichting inhoudt. Artikel 19kh is per amendement in de wet terechtgekomen en daardoor weinig toegelicht. Vóór de aanname dat de depositiedoelstellingen resultaatsverplichtingen zijn, pleit het feit dat de uit te geven depositieruimte op grond van de berekende doelstellingen is bepaald. De wetstekst laat echter ook een lezing toe op grond waarvan alleen de hiervoor weergegeven vier doelstellingen van het programma moeten worden bereikt en de depositiedoelstellingen slechts streefwaarden zijn. De regering lijkt uit te gaan van deze laatste opvatting.

De juridische status van de depositiedoelen heeft vooral betekenis voor de bijsturing. Als de depositiedoelen een resultaatsplicht kennen, dan moet bij dreigende overschrijding bijsturing plaatsvinden. Blijft bijsturing uit, dan kan dit consequenties hebben voor de vergunningverlening. Als de depositiedoelen streefwaarden zijn, dan hoeft dreigende overschrijding niet automatisch tot bijsturing te leiden. Bijsturing is dan nodig als de natuurdoelen in het geding dreigen te komen. Dit betekent voor appellanten dat zij, om bijsturing af te dwingen, meer bewijs nodig hebben dan een mogelijke overschrijding van de depositiedoelen. Aan de andere kant zal de overheid een plausibel ecologisch onderbouwd verhaal moeten hebben waarom een mogelijke overschrijding van de depositiedoelen de natuurdoelen niet in gevaar zou brengen. Ontbreekt deze onderbouwing, dan kan dit ook consequenties hebben voor de vergunningverlening.

De PAS moet verzekeren dat de maatregelen het beoogde effect realiseren en dat de depositiedoelen niet worden overschreden. Als het beoogde effect van maatregelen uitblijft of de depositiedoelen overschreden worden, dan zijn de beoogde natuurdoelen niet meer gegarandeerd. In deze studie toetsen we of te verwachten is dat aan het einde van de eerste programmaperiode de beoogde resultaten worden gehaald.

De maatregelen moeten juridisch afdwingbaar zijn

Een ander aspect dat bij de rechter ter discussie kan worden gesteld, is de concreetheid van de maatregelen die in de PAS zijn opgenomen. Het programma moet garanderen dat aan het einde van de looptijd aan de doelen voor stikstofgevoelige natuur wordt voldaan. Om

dit verzekeren moeten de maatregelen concreet zijn en binnen de programmaperiode worden uitgevoerd. Voor deze maatregelen geldt een resultaatsplicht. Als het gaat om maatregelen die zijn gebaseerd op vrijwillige medewerking van particulieren of bedrijven, dan moet het verantwoordelijke bestuursorgaan aangeven hoe het bij gebrek aan medewerking de maatregelen tijdig gaat afdwingen⁹ of vervangende maatregelen neemt. Ook moet uit de gebiedsanalyse blijken dat de doelen niet in gevaar komen als er in eerste instantie niets gebeurt. In deze studie toetsen we of is voldaan aan de voorwaarde dat maatregelen afdwingbaar moeten zijn.

De monitoring moet representatief en voldoende frequent zijn

Als de resultaten van het programma dreigen achter te blijven, dan moet het PAS-programma adequaat worden bijgestuurd om de doelen voor stikstofgevoelige natuur te kunnen blijven waarborgen. Om adequaat te kunnen bijsturen is het nodig om halverwege de programmaperiode het volledige programma te evalueren. Dit betekent dat in kaart moet worden gebracht of de maatregelen zijn getroffen, of ze de beoogde effecten opleveren, of de ontwikkeling van de stikstofdepositie binnen de randvoorwaarden van de PAS blijft en of de ontwikkeling van de natuurkwaliteit aan de eisen voldoet. Het is dan zaak om de uitvoering van de getroffen maatregelen, de effecten van deze maatregelen, de ontwikkeling van de stikstofdepositie en de ontwikkeling van de stikstofgevoelige natuur goed te monitoren. Als in een beroepsprocedure tegen een besluit blijkt dat in het programma niet goed in de monitoring is voorzien, kan dat gevolgen hebben voor de vergunningverlening. Dit geldt ook als blijkt dat de monitoring niet op de juiste manier wordt uitgevoerd.

In de wet is opgenomen dat de PAS moet aangegeven hoe de monitoring eruit ziet (art. 19kh lid 1 sub f Natuurbeschermingswet 1998). Uit de eisen die de wet aan het programma stelt, volgt dat de monitoring de daadwerkelijke effecten van de maatregelen in beeld moet brengen en de ontwikkeling van de stikstofdepositie goed moet weergeven. Om dit goed te kunnen doen is ten eerste het tijdstip van monitoring van belang. Een nulmeting moet de stand van zaken aangeven op het moment voordat een bepaalde maatregel wordt getroffen. Zo'n nulmeting is nodig om het effect van de maatregel goed in beeld te kunnen brengen. Ten tweede zijn metingen nodig op het moment van de evaluatie halverwege het programma. Verder moeten de metingen representatief zijn: ze moeten het daadwerkelijke effect weergeven. Zo is het bijvoorbeeld belangrijk dat de metingen voor landelijke bronmaatregelen representatief zijn voor heel Nederland, en niet voor bijvoorbeeld slechts één provincie. In deze

studie toetsen we de monitoring op representativiteit en frequentie.

Het bereiken van de doelen voor stikstofgevoelige natuur moet verzekerd zijn

Een randvoorwaarde van de PAS is dat verzekerd moet zijn dat de in het programma voorziene doelen voor stikstofgevoelige natuur worden gerealiseerd. Dit houdt voor de eerste programmaperiode in dat in elk geval de achteruitgang van de natuur op de korte termijn moet worden gestopt. De waarborging van de natuurdoelen is een uitgangspunt van de PAS. Voldoet een gebied niet aan deze voorwaarde, dan wordt dit gebied niet in het programma opgenomen en kunnen op basis van de PAS geen vergunningen in de omgeving van dit gebied worden verstrekt. In deze studie toetsen we niet rechtstreeks aan deze doelen, dat gebeurt in de afzonderlijke gebiedsanalyses.

3.2 Gevolgen problemen bij de uitvoering van de PAS

Nieuwe inzichten en tegenvallers bij maatregelen hebben geen effect op de vergunningverlening mits de bijsturing adequaat is

Nieuwe inzichten, bijvoorbeeld over de effectiviteit van maatregelen, die pas beschikbaar zijn nadat het PAS-programma is vastgesteld, hebben geen gevolgen voor de bruikbaarheid van het programma, mits er adequaat wordt bijgestuurd en het niet onmogelijk wordt het doel te realiseren. Dit betekent dat overheden voldoende inspanningen moeten blijven verrichten om te waarborgen dat de doelen voor stikstofgevoelige natuur binnen de gestelde termijnen kunnen worden gerealiseerd. Deze (extra) inspanning moet dusdanig zijn dat geloofwaardig is dat de in paragraaf 3.1 beschreven juridische eisen aan de PAS in acht zullen worden genomen. Nieuwe inzichten moeten wel worden meegenomen bij de evaluatie halverwege het programma.

Deze beweringen baseren we op uitspraken die de Raad van State heeft gedaan in relatie tot het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL⁴). De Raad van State heeft aangegeven dat het NSL als kader voor besluitvorming kan dienen zolang 'niet kan worden aangetoond dat het redelijkerwijs niet mogelijk is – ook niet met een verdere bijstelling van het programma – de grenswaarden op de betrokken data te halen' (AB RvS 30 november 2011, 201100819/1/R4). Dat uit monitoring blijkt dat de uitgangspunten in het programma bijstelling behoeven, is volgens de Raad van State dus niet voldoende reden om het NSL als kader voor besluitvorming te

verwerpen (AB RvS 28 november 2012, 200909832/1/R1). Wel heeft de Raad van State in deze uitspraak gesteld dat er een streep door de vergunningverlening zou kunnen gaan wanneer geen adequate uitvoering wordt gegeven aan de mogelijkheden voor bijsturing.

Het juridisch kader voor de luchtkwaliteit bevat echter geen norm die vergelijkbaar is met artikel 6 van de Habitatrichtlijn. De PAS moet aantonen dat het programma niet leidt tot een significante aantasting van de te beschermen habitats en soorten. Het NSL dient alleen aan te tonen dat de grenswaarden naar verwachting zullen worden gehaald. In zoverre ligt de lat voor de PAS hoger. De verwachting is echter dat de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State bij tegenvallende resultaten een gelijksoortige redeneerlijn als bij het NSL zal volgen. Ook dan zal de PAS nog aan de vergunningverlening ten grondslag mogen worden gelegd, mits kan worden aangetoond dat door bijsturing en verdere bijstelling van het programma de zekerheid kan worden verkregen dat de PAS niet bijdraagt aan een significante aantasting van de te beschermen habitats en soorten in de Natura 2000-gebieden.

De vergunningverlening komt wel ter discussie te staan als (er een gevaar bestaat dat) de PAS bijdraagt aan een verslechtering van de kwaliteit van de stikstofgevoelige natuur in Natura 2000-gebieden of als de instandhoudingseisen voor die gebieden door het programma (anderszins) in gevaar komen. Dit heeft te maken met het feit dat de Habitatrichtlijn vereist dat een verslechtering van de natuurkwaliteit van beschermde gebieden wordt voorkomen (artikel 6 lid 2 Habitatrichtlijn) en dat een plan geen significante gevolgen mag hebben voor een aangewezen gebied (artikel 6 lid 3 Habitatrichtlijn). Deze eisen vormen een 'ijzeren randvoorwaarde', ongeacht het systeem dat voor de toelating van projecten en plannen geldt. Dit is een belangrijk verschil tussen het toetsingskader van het NSL (luchtverontreiniging) en dat van de PAS (PAS Natura 2000-gebieden).

Hierop voortbordurend is het waarschijnlijk dat de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State ingrijpt als wordt aangetoond dat de PAS eraan bijdraagt dat de natuurkwaliteit in een PAS-natuurgebied, mede door de blootstelling aan te veel stikstof, achteruitgaat. Voorwaarde is dan wel dat de appellant aantoont of aannemelijk maakt dat de natuurkwaliteit door een te hoge stikstofdepositie is verslechterd en dat deze zonder ingrijpen verder achteruit zal gaan. Bovendien moet aannemelijk worden gemaakt dat deze achteruitgang niet was ingetreden als wel de noodzakelijke en mogelijke instandhoudingsmaatregelen waren genomen maar geen ontwikkelingsruimte was toegekend.

Aan deze voorwaarde zal echter lastig kunnen worden voldaan. Het aantonen of aannemelijk maken van verslechtering vergt ten eerste ecologische waarnemingen die over een langere periode aantonen dat een verslechtering optreedt. Ten tweede moet aannemelijk worden gemaakt dat deze schade (mede) wordt veroorzaakt door stikstofbelasting. Toenemende stikstofdepositie hoeft namelijk niet automatisch te leiden tot een achteruitgang van de natuurkwaliteit.

In de praktijk betekent dit dat appellanten bij natuurschade in de eerste programmaperiode de effectiviteit van het programma zeer lastig zullen kunnen bestrijden. Aangezien de ecologische monitoring in de PAS eens in de zes of twaalf jaar plaatsvindt, is het bijvoorbeeld praktisch onmogelijk de verslechtering via ecologische waarnemingen aan te tonen; dat kan op zijn vroegst pas na deze zes jaar. Op de lange termijn neemt de kans toe dat een verslechtering van de natuurkwaliteit door stikstofdepositie kan worden aangetoond of aannemelijk gemaakt, omdat er dan metingen over langere periodes hebben plaatsgevonden. Een kanttekening hierbij is dat bij een tussentijdse toets van de PAS niet kan worden voorspeld welke betekenis een rechter toekent aan de eis dat het bevoegd gezag de zekerheid moet hebben verkregen dat de nieuwe activiteit geen achteruitgang van de stikstofgevoelige natuur veroorzaakt.

Als uit de monitoring blijkt dat de natuurkwaliteit in de PAS-natuurgebieden achteruitgaat en essentiële maatregelen in een volgende programmaperiode weer uitblijven, dan neemt het risico toe dat de rechter het programma ongeschikt verklaart om de doelen van de PAS te waarborgen. In dat geval kunnen er in het betreffende gebied geen vergunningen op basis van de PAS worden verstrekt.

Tegenvallende resultaten hebben geen directe gevolgen voor de ontwikkelingsruimte

In het PAS-programma moeten doelstellingen worden opgenomen die aannemelijk maken dat de juridische randvoorwaarden voor de PAS in acht worden genomen (zie artikel 19 kg voorstel Natuurbeschermingswet 1998). De wet legt slechts in zeer beperkte mate vast welke concrete (depositie)doelstellingen als toetsingscriterium in het programma moeten worden opgenomen en uitgewerkt. Anders dan in de huidige wet, zal in de toekomstige wet bijvoorbeeld niet meer worden bepaald dat in de planperiode een gelijkmatige reductie van de depositie moet optreden. Vereist is dat het programma:

- een 'ambitieuze en realistische' afname van stikstofdepositie waarborgt;
- de juridische eisen, zoals uitgewerkt in paragraaf 3.1 van dit rapport, in acht neemt.

Hoe concreet deze criteria worden uitgewerkt, is overgelaten aan de opstellers van de PAS. De wet biedt deze partijen relatief veel flexibiliteit. Zij kunnen bijvoorbeeld flexibeler omgaan met het toestaan van economische ontwikkelingen. In tegenstelling tot nu (zie het huidige artikel 19 km lid 3 Natuurbeschermingswet 1998) mag, met de start van het PAS-programma, straks al ontwikkelingsruimte aan projecten worden toegedeeld voordat de maatregelen zijn getroffen die leiden tot vermindering van de stikstofdepositie (artikel 19 km lid 1 Natuurbeschermingswet 1998, het huidige lid 3 vervalt). Voorwaarde hierdoor is dat de instandhoudingseisen voor stikstofgevoelige natuur niet in gevaar komen.

Daarnaast is het bij tegenvallers niet meteen nodig de ontwikkelingsruimte in te perken. Ten eerste is er een aantal jaren spelruimte voordat moet worden opgetreden. Het PAS-programma moet worden aangepast als uit de monitoring blijkt dat de resultaten dreigen af te wijken van de afspraken. Dit moet in elk geval om de drie jaar, dus bij een evaluatie halverwege het programma of bij de vaststelling van een nieuw programma. In de PAS is een tussentijdse evaluatie voorzien na drie jaar, maar het exacte moment ervan is nog niet bekend. Als het Rijk een evaluatie halverwege het programma bijvoorbeeld baseert op de monitoring over de eerste drie jaar, dan kan de evaluatie pas in het vierde jaar plaatsvinden. Ten tweede zijn er, indien het alsnog nodig is om in te grijpen, alternatieven voorhanden. Als op basis van de tussentijdse evaluatie blijkt dat de uitvoering van maatregelen substantiële vertraging ondervindt of dat wezenlijke maatregelen niet worden genomen of niet het beoogde effect sorteren, moeten er stappen worden gezet. Het Rijk en de provincies kunnen er dan voor kiezen de ontwikkelingsruimte te beperken door het programma te wijzigen (zie figuur 3.1). Ze kunnen echter ook andere stappen nemen, zoals het treffen van aanvullende bronmaatregelen. Indien adequaat wordt bijgestuurd, hoeft dat geen gevolgen te hebben voor de nog niet uitgegeven ontwikkelingsruimte.

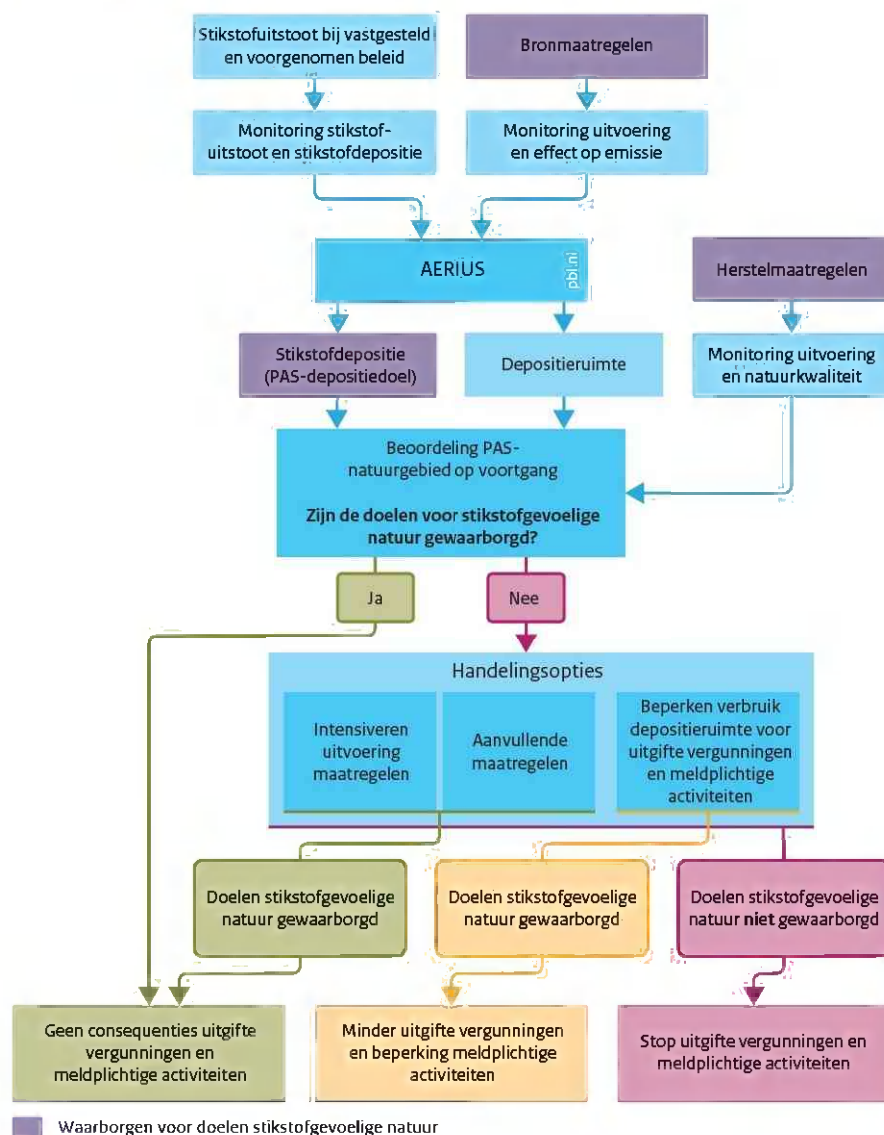
3.3 Mogelijkheden voor aanpassingen van de PAS

Ministers kunnen de PAS tussentijds eenvoudig wijzigen

Het wetsvoorstel waarin de PAS is opgenomen, biedt mogelijkheden om het programma tussentijds te wijzigen. Een eerste formeel moment daartoe is na drie jaar, dus halverwege de eerste programmaperiode (zie artikel 19 kha). De wet biedt daarnaast verschillende mogelijkheden om het programma op elk moment aan te passen.

Figuur 3.1

Beoordeling voortgang Programmatische Aanpak Stikstof (PAS)



Bron: PBL

Het Rijk en de provincies beoordelen de PAS halverwege het programma op zijn voortgang. Als de resultaten achterblijven bij de afgesproken doelen, moeten het Rijk en de provincies het PAS-programma zo aanpassen dat de doelen voor stikstofgevoelige natuur gewaarborgd blijven. Dit kan door de bron- en herstelmaatregelen te versnellen of strikter te gaan handhaven, door aanvullende bron- en herstelmaatregelen te treffen dan wel het verbruik van de depositieruimte te beperken.

De ministers van EZ en IenM kunnen maatregelen wijzigen, aanvullende maatregelen opnemen of de ontwikkelingsruimte voor toekomstige vergunningen aanpassen (artikel 19ki). Als de aanpassingen samenhangen met een wijziging van de maatregelen in de PAS, hoeft niet de uniforme openbare voorbereidingsprocedure te worden gevolgd. Ook is er

geen verplichting om de gebiedsanalyse(s) te herzien. Gedeputeerde Staten van de betreffende provincie moeten instemmen met een beperking van de ontwikkelingsruimte op basis van deze aanpassingen (zie artikel 19 ki lid 1 juncto 19a Natuurbeschermingswet). De ministers kunnen de ontwikkelingsruimte ook aanpassen zonder de maatregelen te wijzigen. Een dergelijke

aanpassing vergt echter wel een openbare voorbereidingsprocedure⁵ (19 kg lid 6) en, indien inhoudelijk nodig, een aanpassing van de gebiedsanalyses. Een aanpassing van de gebiedsanalyses is dus niet nodig als de ministers kunnen motiveren dat de gebiedsanalyse voldoende actueel is en geldig blijft.

Het is ook mogelijk dat belanghebbenden de ministers vragen de PAS aan te passen. De ministers moeten gemotiveerd op zo'n aanvraag reageren. Dit zal een beperkt effect op het programma hebben omdat deze plicht weinig eisen kent en het Rijk de doelstelling heeft om de PAS robuust te maken en wijzigingen daarmee zoveel mogelijk te voorkomen (Tweede Kamer 2013: 39).

Het verlagen van de grenswaarde voor vergunningsvrije activiteiten (artikel 19 kh lid 7 Natuurbeschermingswet 1998) is een andere mogelijkheid die de regering heeft om bij te sturen. De voorgestelde grenswaarde van 1 mol per hectare per jaar (Tweede Kamer 2014) heeft betrekking op de hoogte van de stikstofdepositie die een project veroorzaakt op nabij gelegen PAS-natuurgebieden. De hoogte van de grenswaarde zal worden vastgelegd in een algemene maatregel van bestuur (AMvB; artikel 19 kh lid 7 Natuurbeschermingswet 1998). Als uit de monitoring blijkt dat het cumulatieve gebruik van de grenswaarde tot te hoge stikstofdeposities leidt en daarmee de natuurdoelen van de PAS in gevaar brengt, dan kan de regering de grenswaarde verlagen of op nul stellen zonder dat zij het PAS-programma hoeft te wijzigen. Een ontwerp van de AMvB om de hoogte van de grenswaarde(n) die daarin zijn opgenomen te veranderen, moet worden toegezonden aan beide Kamers van de Staten Generaal.

De overheid moet de PAS-maatregelen uitvoeren, maar belanghebbenden hebben slechts beperkte mogelijkheden dit af te dwingen

De overheid moet de bron- en herstelmaatregelen die zijn opgenomen in de PAS, binnen de gestelde termijn uitvoeren (artikel 19 kj Natuurbeschermingswet 1998). Als een bepaald bestuursorgaan een cruciale maatregel niet kan nemen, dan heeft dit gevolgen. Als de juridische randvoorwaarden voor de PAS dan bijvoorbeeld alleen nog gewaarborgd kunnen worden door de ontwikkelingsruimte te verkleinen, dan zal dit moeten gebeuren (artikel 19 ki Natuurbeschermingswet 1998). Het bestuursorgaan kan besluiten hiervan af te zien, maar dit besluit moet dan wel worden onderbouwd. Bijvoorbeeld door te motiveren dat de maatregel niet meer hoeft te worden genomen omdat de stikstofdepositie, bijvoorbeeld vanwege het achterblijven van de economische groei, lager uitvalt dan verwacht. Dit moet vervolgens ook blijken uit de monitoringsgegevens.

Het Rijk kan decentrale overheden via toezichts-instrumenten dwingen de afgesproken maatregelen te nemen. Omgekeerd is dat niet het geval: er is geen bestuursorgaan dat het Rijk kan dwingen maatregelen te nemen.

Verder biedt de Natuurbeschermingswet (artikel 19 kp) de overheid de mogelijkheid om partijen die stikstofdepositie veroorzaken op een PAS-natuurgebied te dwingen de activiteiten te staken of te beperken (artikel 19 kp Natuurbeschermingswet 1998). Deze mogelijkheid dient als vangnet om te kunnen voldoen aan de Habitatrichtlijn (artikel 6 lid 2). Volgens de letter van de wet en de tot nu toe verschenen jurisprudentie⁶ heeft deze bepaling een potentieel ruime strekking. In een voorkomend geval zou deze bevoegdheid ook kunnen worden ingezet om bij tegenvallende resultaten bij te sturen. Het is echter onzeker in hoeverre dit kan bij projecten waarvoor eerder, met toepassing van de PAS, expliciet toestemming is verleend.

Als de overheid de uitvoering van een PAS-maatregel die juridisch is vastgelegd, niet of niet goed handhaaft, kunnen belanghebbenden maatregelen proberen af te dwingen. Denk bijvoorbeeld aan een bronmaatregel die is vastgelegd in een AMvB, zoals de AMvB Huisvesting. In zo'n geval dient een belanghebbende bij het bevoegd gezag een verzoek te doen om de betreffende maatregel te handhaven. Hij kan dan bijvoorbeeld eisen dat een dwangsom als sanctie wordt opgelegd wanneer het bevoegd gezag in gebreke blijft. Weigert het bevoegd gezag het verzoek, dan kan de belanghebbende in beroep gaan de bestuursrechter. Deze kan het bevoegd gezag vervolgens eventueel dwingen om handhavend op te treden.

Als aan het einde van de eerste PAS-programmaperiode blijkt dat de doelen niet zijn gehaald, dan geeft dit de belanghebbenden weinig rechten. De overheid moet dan een volgend programma opstellen waarin ze aannemelijk maakt dat het in de komende planperiode wel lukt om de beoogde doelstellingen te realiseren. Het kan ook zijn dat het Rijk de doelstellingen dan verlaagt. Dit kan alleen indien verzekerd blijft dat er een ambitieuze en realistische daling van de door binnenlandse emissies veroorzaakte stikstofdepositie komt en dat de overige juridische randvoorwaarden voor de PAS in acht worden genomen (artikel 19 kg leden 1 en 2 Natuurbeschermingswet 1998).

Dit gebrek aan rechten voor belanghebbenden is inherent aan een programmatische aanpak. Elk programma moet op papier plausibel zijn. Blijkt het in de praktijk toch anders te gaan dan in het programma voorzien, dan is er weinig gelegenheid om daartegen te ageren. De enige

garantie die belanghebbenden hebben, is dat een nieuw, wederom op papier plausibel, programma wordt opgesteld.

Dit betekent overigens niet dat het uitblijven van maatregelen altijd zonder consequenties blijft. De rechter kan namelijk oordelen dat het programma op een gegeven moment niet meer plausibel is, dat niet meer verzekerd is dat de instandhoudingseisen niet in gevaar komen en dat het programma niet bijdraagt aan de doelen van de PAS. In het geval van de PAS neemt dit risico verder toe als uit metingen blijkt dat de natuurkwaliteit achteruit blijft gaan en essentiële maatregelen uitblijven. De rechter zal bij voortdurende problemen steeds kritischer oordelen of het programma op dezelfde manier kan worden voortgezet. Blijven de maatregelen bij een evaluatie of een nieuw programma vervolgens weer uit, dan neemt het risico verder toe dat de rechter het programma ongeschikt verklaart om de doelen van de PAS te waarborgen. In dat geval kunnen er geen vergunningen meer op basis van de PAS worden verstrekt.

Een gebied dat uit de PAS wordt gehaald, valt terug in de huidige juridische situatie

In theorie kan het Rijk een gebied uit de PAS halen. Dit kan bijvoorbeeld als maatregelen niet kunnen worden genomen of als de Raad van State oordeelt dat de PAS de Europese eisen voor stikstofgevoelige natuur niet waarborgt en de PAS voor dat gebied niet meer ten grondslag mag liggen aan de besluitvorming. Het Rijk heeft echter geen voordeel wanneer een gebied uit de PAS wordt verwijderd.

In een dergelijk geval komt de juridische situatie vanaf dat moment overeen met de huidige situatie, dat wil zeggen de situatie voordat de PAS in werking trad. Projecten die een stikstofdepositie veroorzaken op een stikstofgevoelig Natura 2000-gebied, moeten dan aantonen dat deze depositie de Europese eisen voor stikstofgevoelige natuur niet in gevaar brengt. Dit kan door in de vergunning bron- of herstelmaatregelen op te nemen die samenhangen met het betreffende gebied. Daarbij mag dan geen rekening worden gehouden met het effect van maatregelen die in een beheerplan zijn voorzien. Dergelijke maatregelen kunnen immers niet aan het betreffende project worden toegerekend.

In zo'n geval gaat het project in kwestie naar verwachting niet door. Het zal zeer moeilijk worden om aan de vereisten te voldoen, omdat in zo'n situatie al sprake is van een achteruitgang van de natuurkwaliteit. Mocht het project toch doorgang vinden, dan is de overheid verplicht om maatregelen te nemen. Doet zij dat niet, dan

komen de Europese eisen voor stikstofgevoelige natuur in het gedrang (artikel 6 lid 2 Habitatrichtlijn).

3.4 Botsproef toetsingscriteria

De juridische kern van de PAS is dat de voorgenomen maatregelen bij een vastgesteld stikstofdepositieniveau de doelen voor stikstofgevoelige natuur waarborgen. Mochten de resultaten tegenvallen, dan voorziet de PAS in monitoring, om de voortgang waar te nemen, en bijsturing, om het afgesproken resultaat alsnog te garanderen.

In de botsproef toetsen we de verwachte uitvoer in de praktijk aan het juridisch kader. Kunnen de beoogde effecten van de bron- en herstelmaatregelen en de depositiedoelen met het programma in de praktijk naar verwachting worden gerealiseerd? Zijn de maatregelen juridisch gewaarborgd? Voor deze maatregelen geldt immers een resultaatsplicht. Voor het geval de resultaten in de PAS tegenvallen, bekijken we of de PAS voldoet aan de juridische eisen om dit goed te monitoren. We toetsen hierbij of de monitoring representatief is en tijdig plaatsvindt. Binnen de juridische eisen die aan de PAS worden gesteld, brengen we in kaart wat de overheid kan doen om tegenvallers te voorkomen. Het gaat hierbij om het intensiveren van het beleid uit de PAS, het wijzigen van de PAS door aanvullende maatregelen te nemen of het beperken van de depositieruimte. Kortom, met de botsproef brengen we de mogelijke consequenties voor de vergunningverlening in kaart en kijken we naar handelingsperspectieven om deze consequenties te voorkomen.

Noten

- 1 Een passende beoordeling is een onderzoek waarin is gekeken of activiteiten significant negatieve effecten kunnen hebben op een Natura 2000-gebied.
- 2 De PAS bevat namelijk de door de Habitatrichtlijn vereiste passende beoordeling van projecten. En op grond van effectieve rechtsbescherming staat hier beroep tegen open (2003/35/EG, HvJ Eu Trianel, PM).
- 3 Zie in dit verband ook Hof van Justitie EU, 18 maart 1999, Cie. Vs. Frankrijk, C-166/97, rechtsoverweging 26 e.v. waarin het Hof 'agro-milieumaatregelen' die afhankelijk zijn van de vrijwillige medewerking van Franse agrarisch ondernemers, ontoereikend acht om de aan de orde zijnde vogelbeschermingsgebieden voldoende te beschermen.

- 4 De Natuurbeschermingswet en de Wet milieubeheer hebben voor een deel inhoudelijk grote overeenkomsten als kader voor de toetsing van het NSL respectievelijk de PAS (artikelen 5.12 en 5.14 Wet milieubeheer met de artikelen 19 kh en 19 ki Natuurbeschermingswet 1998). Hierbij is overigens niet duidelijk wat adequaat dan precies is.
- 5 Het voorstel tot wijziging moet ter inzage worden gelegd. Vervolgens kunnen belanghebbenden binnen zes weken zienswijzen naar voren brengen. Na afloop van deze termijn wordt het besluit genomen, waarbij rekening wordt gehouden met alle zienswijzen.
- 6 AB RvS 24 juli 2013, 201201033/1/R2. Deze uitspraak heeft betrekking op artikel 19ke Natuurbeschermingswet 1998. Dit artikel zal ten gevolge van het wetsvoorstel worden verplaatst naar artikel 19kp Natuurbeschermingswet 1998.

Bronmaatregelen in de landbouw

Dit hoofdstuk gaat over de effecten van de bronmaatregelen die het kabinet in de PAS heeft opgenomen om de ammoniakuitstoot in de landbouw terug te dringen, en de mogelijke mee- en tegenvallers hierbij. Het effect is bepaald ten opzichte van de PAS-referentieprognose zoals besproken in hoofdstuk 2. Paragraaf 4.1 geeft een overzicht van het technisch potentieel van deze maatregelen. In paragraaf 4.2 geven we aan welk gedeelte van dit potentieel naar verwachting in de praktijk wordt behaald, mede op basis van bestaande ervaringen rond de naleving van maatregelen. Vervolgens kijken we in hoeverre de invoering van de maatregelen voor de PAS adequaat wordt gemonitord (paragraaf 4.3). Tot slot confronteren we in paragraaf 4.4 de uitkomsten uit dit hoofdstuk met het juridisch kader. We beoordelen of de vormgeving, de monitoring en de uitvoering van de bronmaatregelen in de PAS aan de juridische voorwaarden voldoen, wat de eventuele consequenties voor de vergunningverlening zijn en wat de mogelijkheden zijn om ongunstige consequenties te voorkomen.

4.1 Technisch haalbaar potentieel

Het Rijk en zeven sectororganisaties in de landbouw (LTO Nederland, de Nederlandse Zuivelorganisatie, de Nederlandse Vereniging Diervoeders, CUMELA Nederland, de Nederlandse Melkveehouders Vakbond, de Nederlandse Vakbond Varkenshouders en de Nederlandse Vakbond Pluimveehouders) hebben op 18

maart 2014 een convenant afgesloten om de landelijke ammoniakemissie uit de landbouw te verminderen. Ze zijn overeengekomen dat in 2030 in het kader van de PAS een netto-reductie moet zijn gerealiseerd van ten minste 10 kiloton ammoniak ten opzichte van de ammoniakemissie in 2013. De PAS bevat een pakket van nationaal geldende maatregelen dat uit drie onderdelen bestaat: a) voer- en managementmaatregelen in de melkveehouderij; b) generieke stalmaatregelen; c) aanscherping van het emissie-arm bemesten. We geven hier per maatregel een korte omschrijving en een raming van het technisch haalbare potentieel (tabel 4.1). Het effect is bepaald ten opzichte van de PAS-referentieprognose in 2020 met een economische groei van 2,5 procent per jaar, met vaststaand en voorgenomen beleid en uiteraard zonder het PAS-bronbeleid (zie paragraaf 2.3). De PAS maakt gebruik van deze referentieprognose om de effecten in te schatten ten opzichte van de autonome ontwikkelingen zonder de PAS. Dit verschilt van het convenant van het Rijk en zeven sectororganisatie in de landbouw waar als referentiejaar 2013 is gebruikt om de effecten van maatregelen in te schatten.

Het technisch haalbare potentieel van de nationale bronmaatregelen ligt lager door overlap met maatregelen in de PAS-referentieprognose

In de eerste plaats worden in de PAS zogenoemde 'voer- en managementmaatregelen' onderscheiden. Hieronder vallen maatregelen zoals het gebruik van kracht- en ruwvoer met een laag eiwitgehalte, het minder aanhouden van jongvee door in te zetten op

levensduurverlenging van melkkoeien en het bevorderen van de beweiding. De PAS gaat ervan uit dat deze maatregelen leiden tot een reductie van 3 kiloton in 2020 (EZ en I&M 2014, op basis van Van Bruggen 2014a). Het PAS-programma sluit hiermee aan bij de plannen van de sector 'Kansen voor de Zuivelketen na 2015' (NZO & LTO 2013) en 'Koersvast richting 2020' (LTO et al. 2013). Deze plannen voor de zuivelsector hebben eveneens een totaal reductiepotentieel van 3 kiloton ammoniak (Rougoor et al. 2013), maar de bijdrage van de specifieke voer- en managementmaatregelen aan de emissiereductie wordt anders ingeschat (zie bijlage).

Het PBL schat het potentieel van voer- en managementmaatregelen op circa 1,5 kiloton ten opzichte van de referentieprognose in 2020. Dit is circa de helft lager (tabel 4.1 en bijlage) dan waarvan in de PAS wordt uitgegaan. Het verschil komt grotendeels doordat in de referentieprognose een aantal van deze maatregelen al verdisconteerd zijn. De belangrijkste dubbeltellingen betreffen een (beperkte) verlaging van het eiwitgehalte van het rantsoen (afname van 0,4 kiloton ammoniak), een daling van het aandeel jongvee (afname van 0,6 kiloton ammoniak) en een grotere productiviteitsstijging (afname van 0,5 kiloton ammoniak). In grote lijnen komt de door deze ontwikkelingen reeds veronderstelde emissiereductie in de referentieprognose overeen met hetgeen NZO en LTO hiervoor realistisch achten (zie bijlage).

In het plan van 'Kansen voor de Zuivelketen', waarbij de PAS aansluit, staan nog enkele andere managementmaatregelen, zoals een extra afname van het stikstofkunstmestgebruik, waardoor gewassen stikstof uit dierlijke mest efficiënter gaan benutten (zie ook Rougoor et al. 2013). Het is volgens het PBL niet waarschijnlijk dat de kunstmestgift extra zal dalen. In de prognose is namelijk verondersteld dat het vastgestelde beleid zal leiden tot een daling van de stikstofgift via dierlijke mest doordat de gebruiksnormen voor dierlijke mest worden aangescherpt. Een verdere daling van stikstofkunstmest ligt daarom niet voor de hand. Verder grijpt een deel van de managementmaatregelen aan op emissies uit gewassen. Doordat deze in de raming echter als bron ontbreken, kan hieraan geen reductie worden toegekend.

Van alle genoemde voer- en managementmaatregelen ziet het PBL ten opzichte van de PAS-referentieprognose vooral perspectief in het verder verlagen van het eiwitgehalte van het voer van melkkoeien, ook op de korte termijn. Een verlaging met 6 procent van het eiwitgehalte, bovenop de in de referentieprognose al veronderstelde verlaging met 2 procent, lijkt voor de periode tot 2020 haalbaar. Deze verlaging kan tot een

extra ammoniakreductie van 1,5 kiloton leiden ten opzichte van de referentieprognose (tabel 4.1).

De PAS zet ten tweede in op *generieke stalmaatregelen*. Nieuwe of aangescherpte nationale emissie-eisen voor stallen leiden tot een daling van de ammoniakemissie uit stallen. De eisen zijn van toepassing op de nieuwbouw en de uitbreiding van stallen. Op dit moment is formeel nog niet bekend voor welke aanscherping het kabinet zal kiezen. Op basis van het concept-ontwerp-Besluit emissiearme huisvesting landbouwhuisdieren (IenM 2014) heeft het PBL gerekend met mogelijke aanscherpingen van de emissie-eisen voor melkveestallen en pluimveestallen tussen 2015 en 2020. Voor vleesvarkens is vanaf 2015 op nationaal niveau een aanscherping met 6 procent emissiereductie voorzien. Tegelijkertijd wordt met terugwerkende kracht tot 2015 de huidige emissiegrenswaarde verhoogd. Deze voorgenomen versoepeling maakt het mogelijk om bij bepaalde (relatief duurdere) stalsystemen de varkens meer ruimte te geven (ter bevordering van het dierenwelzijn). Omdat het hier veelal relatief dure stalsystemen betreft, is de verwachting dat het aandeel van deze stallen beperkt blijft. Het is onduidelijk of deze maatregelen per saldo leiden tot een emissiereductie ten opzichte van de PAS-referentieprognose. De verwachting is dat het effect niet groot zal zijn.

Voor melkkoeienstallen is een aanscherping voorzien met circa 10 procent vanaf 2015 en vanaf 2018 een extra aanscherping met 5 tot 20 procent (dus in totaal 15 tot 30 procent reductie ten opzichte van de huidige emissiegrenswaarde). Voor legpluimveestallen bedraagt de aanscherping circa 45 procent en voor vleeskuikenstallen circa 20 procent vanaf 2015.

De aanscherpingen komen overeen met een technisch reductiepotentieel van circa 0,5 à 0,8 kiloton bij melkveestallen en 0,4 kiloton bij pluimveestallen, dus 0,9 à 1,2 kiloton ammoniak in totaal. Dit komt ongeveer overeen met de inschatting die Van Bruggen (2014a) voor deze diercategorieën maakte voor de periode tot 2020. In de PAS gaat het kabinet ervan uit dat generieke stalmaatregelen in 2020 circa 0,7 kiloton aan emissiereductie opleveren op basis van berekeningen met AERIUS Monitor 2014. Dit is lager dan het PBL inschat (afname van 1,1 kiloton ammoniak) en ook lager dan de afspraak in het convenant: volgens het convenant zou – op basis van interpolatie – in 2020 een reductie van 1,1 kiloton bereikbaar zijn. Het is niet duidelijk waarom de berekeningen met AERIUS tot een lagere emissiereductie leiden.

Ten derde zet de PAS in op *aanscherping van het emissiearme bemesten*. Deze maatregel behelst een aanscherping van

de nu al geldende, relatief vergaande emissie-eisen. Het Rijk beoogt met de PAS-maatregelen gericht op het verdergaand emissiearm aanwenden van mest een emissiereductie van 2 kiloton te behalen: 0,5 kiloton bij het bemesten op bouwland en 1,5 kiloton bij het bemesten op grasland. Dit komt ongeveer overeen met de PBL-schatting (tabel 4.1 en de bijlage). De aanscherping betreft ten eerste onbeteeld bouwland (bouwland zonder gewas), waar de mest zo in de bodem moet worden gebracht dat deze niet meer aan de buitenlucht wordt blootgesteld. In de praktijk betekent dit dat alle agrarische ondernemers op bouwland een bouwland-injecteur of zodenbemester moeten gebruiken. Dit leidt tot een emissiereductie van circa 0,8 kiloton ammoniak. Ten tweede is het kabinet voornemens om op grasland op veen- of kleigrond het gebruik van de zogenoemde sleepvoetbemester – deze legt de mest in stroken tussen het gras – niet meer toe te staan. Doordat het beschikbare alternatief – de zodenbemester, die de mest in een snede in de graszode legt – problemen geeft op veen- en kleigrond, zijn het Rijk en de agrarische sector overeengekomen meer tijd te nemen voor het ontwikkelen van alternatieven. De aangekondigde aanscherping zou ingaan per 1 januari 2014 maar is uitgesteld tot 1 januari 2017. Op dit moment is niet duidelijk hoe deze gaat worden ingevuld. Wel is aangegeven dat de emissiereductie van een alternatief gelijk moet zijn aan of hoger dan die van een zodenbemester. Onder deze voorwaarde is ook het gebruik van een sleepvoet toegestaan met aanvoer van de mest via een sleepslang nadat de mest met water is verdund. Het PBL heeft aangenomen dat de emissiereductie van een zodenbemester wordt geëvenaard en zal uitkomen op 1,6 kiloton in 2020. De totale emissiereductie door aanscherping van de emissiearme bemesting komt daarmee op 2,4 kiloton.

Het technisch haalbare potentieel van provinciale maatregelen kan lager uitpakken door overlap met bestaand beleid

In de PAS is 0,5 kiloton ammoniakreductie door aanvullend provinciaal beleid ingeboekt. Enkele provincies, met name Noord-Brabant en Limburg, hebben namelijk extra maatregelen ingesteld. Via provinciale verordeningen stellen deze provincies vanaf 2010 aanvullende eisen aan alle stallen bij nieuwbouw. In vergelijking met de aanscherpingen die mogelijk vanaf 2015 voor heel Nederland gaan gelden, lijken de eisen voor pluimveestallen in grote lijnen hetzelfde. Voor melkveestallen en vooral varkensstallen gaan de extra aanscherpingen verder. Voor melkveestallen geldt een reductie met 15 procent (in plaats van 10 procent op nationaal niveau) en voor varkens een reductie met 85 procent (oftewel 70 procent in plaats van 6 procent

reductie ten opzichte van een gangbare emissiearme stal met 50 procent ammoniakreductie).

Het PBL schat het effect van provinciale maatregelen ten opzichte van de referentieprognose in op circa 0,4 kiloton ammoniakreductie in de eerste programmaperiode van de PAS van 2015-2020. Dit is wat lager dan de inschatting die in het kader van de PAS is gemaakt. De verklaring hiervoor is dat in de referentieprognose al deels rekening is gehouden met aanvullende maatregelen die bedrijven treffen bij uitbreidingen en nieuw te bouwen vestigingen (in heel Nederland) onder invloed van het lokale milieubeleid voor ammoniak, geur en fijnstof. Het effect hiervan is circa -0,1 à -0,2 kiloton ammoniak tussen 2015 en 2020, waarmee het totale reductie-effect van de provinciale maatregelen dus goed overeenkomt met de inschatting die in het kader van de PAS is gemaakt.

De PAS brengt alleen de reductie van 2015-2020 in rekening. Volgens het PBL bedraagt dit circa 0,4 kilo ton ammoniak ten opzichte van de PAS-referentieprognose. De provinciale maatregelen zijn echter al ingegaan per 2010. Als het effect voor de gehele periode van 2010-2020 in rekening wordt gebracht, dan is het effect van deze maatregelen ten opzichte van de PAS-referentieprognose volgens het PBL circa 1,1 kilo ton ammoniak.

Het technisch potentieel van nationale PAS-bronmaatregelen ligt circa 10 procent lager

In totaal leiden de nationale bronmaatregelen volgens inschatting van het PBL tot een reductie van zo'n 5,0 kiloton ammoniak in 2020 ten opzichte van de PAS-referentieprognose. Dit is 0,7 kiloton oftewel circa 10 procent lager dan het resultaat waarvan het kabinet in de PAS uitgaat (tabel 4.1). Het verschil wordt grotendeels veroorzaakt doordat de inschatting in de PAS is gebaseerd op de ammoniakuitstoot in 2013. In de referentieprognose is een deel van het effect van de PAS-maatregelen (namelijk 1,5 kiloton ammoniak) al verdisconteerd, waardoor het potentieel, afgezet tegen de PAS-referentieprognose, lager uitvalt. Inschatting is dat dit effect tussen 2013 en 2020 circa 1 kiloton ammoniakreductie is, waarmee het totale technische potentieel van de PAS-maatregelen ten opzichte van 2013 volgens de raming van het PBL vrij goed overeenkomt met de door het kabinet gehanteerde te bereiken reductie in het PAS-programma.

Het PBL schat het effect van provinciale maatregelen ten opzichte van de referentieprognose in op circa 0,4 kiloton ammoniakreductie in de eerste programmaperiode van de PAS van 2015-2020. Het totale reductie-effect van de provinciale maatregelen komt dus ongeveer overeen met de inschatting die in het kader van de PAS is gemaakt.

Tabel 4.1'

Technisch haalbaar potentieel van bronmaatregelen in kiloton ammoniak in 2020

Bronmaatregelen	Raming technisch potentieel door PBL tov PAS-referentieprognose	Reductie in het PAS-programma*
Voer- en managementmaatregelen in de melkveehouderij	1,5	3
Stalmaatregelen generiek	1,1 (0,9 – 1,2)	0,7**
Aanscherpen eisen voor emissiearm bemesten	2,4	2,0
Totaal nationaal PAS-bronbeleid	5,0 (4,8 – 5,1)	5,7
Provinciaal beleid (stalmaatregelen)	0,4***	0,5****
Totaal bronbeleid	5,4 (5,2-5,5)	6,2

Bron: PBL, EZ

* De reductie in het PAS-programma is berekend ten opzichte van 2013 en heeft betrekking op de periode 2015-2020.

** Voor de generieke stalmaatregelen is dit de reductie zoals berekend met AERIUS Monitor 2014.

*** Dit is het potentieel voor de PAS-programmaperiode 2015-2020.

**** Betreft aanscherpingen van de emissiegrenswaarden voor stallen in Noord-Brabant en Limburg via Provinciale Verordeningen, die veelal verder gaan dan de nationale aanscherpingen vanaf 2015 en al vanaf 2010 van kracht zijn. De extra emissiereductie tussen 2015 en 2020 in Limburg maakt onderdeel uit van het PAS-programma. Voor Noord-Brabant is de bereikte extra emissiereductie geen onderdeel van de PAS, maar onderdeel van het bestaande beleid in de PAS-prognose.

4.2 Effect bij uitvoering in de praktijk

Het technisch potentieel van de bronmaatregelen zal naar verwachting in de praktijk niet volledig worden gehaald. Uit evaluaties blijkt dat in het verleden niet alle agrarische ondernemers onverwijld en volledig de maatregelen hebben doorgevoerd. In deze paragraaf gaan we daarom in op het uitvoeringspotentieel: het verwachte effect wanneer de maatregel in de praktijk wordt ingevoerd. Ten eerste schetsen we de sturingsproblemen die in het verleden zijn voorgekomen, en die samenhangen met de weerstand van agrariërs tegen maatregelen. Vervolgens geven we aan in hoeverre deze problemen in de PAS worden aangepakt. Ten slotte geven we een raming van het effect dat in de praktijk van de maatregelen is te verwachten.

Ervaring uit het verleden: agrariërs werken niet altijd volledig mee

De agrarische sector werkt er sinds enkele decennia aan om de schadelijke effecten terug te dringen die landbouwactiviteiten hebben op milieu en natuur, waaronder die van ammoniak. Tussen 1990 en 2010 is de ammoniakuitstoot met circa 70 procent teruggebracht. Dit komt vooral door het ammoniakbeleid: voorschriften voor de manier van bemesten en milieueisen aan de stallen. Verder is afgesproken de hoeveelheid stikstof in de mest te verminderen, via voer- en managementmaatregelen (PBL 2012). Ten slotte is er het mestbeleid: via de melkquotering en productierechten is er een limiet gesteld aan het aantal dieren, en er zijn

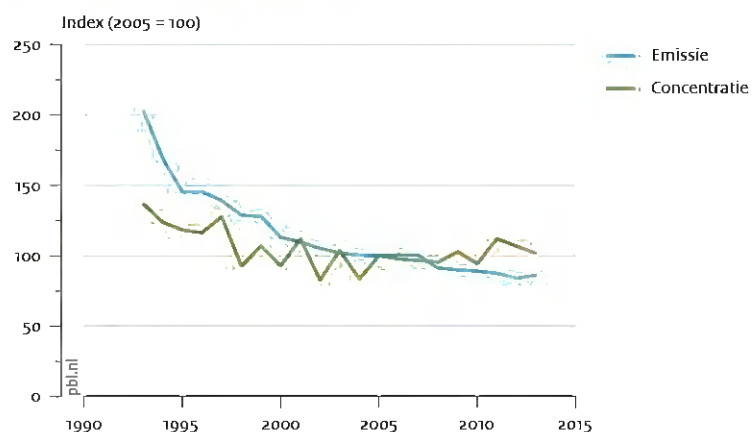
normen die de mestgift beperken. Desondanks zijn de doelstellingen voor de stikstofdepositie nog niet gehaald. Dit komt doordat Nederland een intensief landbouwland is, doordat nog niet alle technische mogelijkheden zijn benut, maar ook doordat de huidige maatregelen nog maar deels het gewenste effect hebben.

De gemiddelde gemeten ammoniakconcentratie in de lucht is de afgelopen jaren (2005-2013) niet gedaald, terwijl dit wel verwacht werd aangezien de berekende emissies afnemen (zie figuur 4.1). Er is nog geen duidelijke verklaring voor deze verschillen. De Commissie Deskundigen Meststoffenwet doet hier momenteel onderzoek naar. Mogelijke oorzaken voor dit verschil zijn dat de concentratiemetingen onvoldoende representatief zijn, dat een correctie voor weersomstandigheden bij het vaststellen van de emissies ontbreekt, een onderschatting van de uitstoot van bepaalde ammoniakbronnen, tekortkomingen in de weerscorrectie, de ruimtelijke verdeling van emissies en atmosferische processen in de verspreidingsberekeningen. Als de gemeten ammoniakconcentratie zich (deels) heeft ontwikkeld doordat de afname in ammoniakemissies niet daadwerkelijk is gerealiseerd, kan dat erop wijzen dat het reeds bestaande bronbeleid niet zo effectief is als gedacht.

Uit evaluaties blijkt dat er op drie onderdelen minder ammoniakreductie wordt geboekt dan de wetgever heeft bedoeld. Ten eerste is het beleid gericht op emissiearme bemesting minder effectief uitgevoerd dan beoogd. Uit

Figuur 4.1

Ammoniakemissie en -concentratie



Bron: RIVM 2014

De ontwikkeling van de ammoniakemissie volgt de laatste jaren niet de trend van de ammoniakconcentratie in de lucht.

metingen blijkt dat de vervluchtiging na ondiepe injectie van mest – met de zodenbemester – gaandeweg is toegenomen, waarschijnlijk doordat boeren deze minder diep inbrengen (Huijsmans & Schils 2009). Uit nalevingsrapportages van de AID (Algemene Inspectiedienst, sinds 2009 de NVWA, Nederlandse Voedsel- en Warenautoriteit) blijkt dat in 2008 bij circa 8 procent van de gecontroleerde gevallen niet volgens voorschrift werd bemest (Huijsmans & Verwijs 2008a); in 2009 en 2010 gebeurde dit bij 8,5 respectievelijk 6 procent van de gevallen (Van den Ham et al. 2011; Willems & Van Schijndel 2012). Het effect van de emissiearme bemesting werd geschat op 5 à 6 kiloton toename (15 procent) van de totale emissie tijdens bemesten (De Haan et al. 2009).

Ten tweede blijken luchtwassers op stallen vaak niet (goed) te functioneren. Handhavingsamenwerking Noord-Brabant constateerde in 2009 dat bij 40 procent van de boeren in Noord-Brabant de verplichte luchtwassers niet aanwezig waren of uit stonden. Bij nog eens 45 procent werden andere tekortkomingen geconstateerd (Handhavingsamenwerking Noord-Brabant 2013). Als dit representatief is voor heel Nederland, dan betekent dit dat slechts de helft van het technisch reductiepotentieel in de praktijk wordt gerealiseerd (Vonk et al. 2012). Naar aanleiding van dit onderzoek zijn de controles bij de boeren geïntensiveerd. Mede hierdoor is in Noord-Brabant het aandeel niet-geplaatste of niet-werkende luchtwassers gedaald tot 16 procent (Handhavingsamenwerking Noord-Brabant 2013). Bij de monitoring corrigeert de Emissieregistratie sinds enkele jaren voor het aandeel ontbrekende of niet

volledig functionerende luchtwassers (Van Bruggen et al. 2013). Door de correctie is bijvoorbeeld in 2010 de ammoniakemissie 1,4 kiloton hoger door de aanname dat 32 procent van de luchtwassers toen niet aanwezig was of uitstond.

Ten derde is er de vrijwillige afspraak die het Rijk en de melkveehouderij rond 2000 hebben gemaakt om met voer- en managementmaatregelen de ammoniakemissie te verminderen. Deze doelstelling is in 2010 voor ongeveer 70 procent gerealiseerd en in 2012 voor 90 procent (Productschap Zuivel 2013).

Aan het niet volledig waarmaken van het technisch potentieel van de verschillende emissiereducerende maatregelen ligt één centraal sturingsprobleem ten grondslag. Dit probleem heeft te maken met de aard van de agrarische sector, die uit zo'n 70.000 bedrijven van verschillende omvang bestaat. Hoewel het in het belang van de agrarische sector als geheel is om maatregelen te nemen en zo verdere aanscherping van het beleid te voorkomen, zijn het de individuele agrarische ondernemers die de benodigde ingrepen moeten plegen en de kosten daarvan dragen. Een individuele agrarische ondernemer laat zich bij zijn afweging om al dan niet mee te werken, leiden door de vraag: wat is het beste voor mijn bedrijf? Als hij tot de conclusie komt dat hij bij het nemen van de maatregelen meer te verliezen heeft dan te winnen, zal de motivatie om te handelen kleiner zijn.

Tabel 4.2

Risicoprofielen van maatregelen en schatting van het verschil tussen technisch en uitvoeringspotentieel

Risico op onvolledige uitvoering in de praktijk	Omschrijving	Verskil tussen technisch potentieel en uitvoeringspotentieel
Hoog: luchtwassers met geen/beperkte controle	Maatregel omstreden door hoge kosten of productiederving, geen of weinig controle en geen of geringe sanctie	30-50%
Midden: emissiearm bemesten, luchtwassers met intensieve controles	Maatregel niet omstreden, maar wel meerkosten en moeite, geen of geringe kans op sanctie	10-20%
Laag: emissiearme stal (constructie en inrichting)	Maatregel niet omstreden, controlesysteem is bijna waterdicht	0-5%

Overwegingen om niet mee te werken: kosten, afdwingbaarheid, pakkans

Agrarische ondernemers nemen verschillende overwegingen mee in hun beslissing om al dan niet mee te werken. Ten eerste kosten maatregelen vaak geld. Zo is het gebruik van een luchtwasser duur, vanwege de kosten voor energie, zuur en spoelwater (Van Dam & De Haan 2008). Economisch gezien is het aantrekkelijk de luchtwasser uit te zetten, omdat deze kosten zich niet terugverdienen. Ten tweede is een deel van de maatregelen vrijwillig, dus juridisch niet afdwingbaar, zoals de afspraken over voer- en managementmaatregelen die de melkveesector maakte met de minister van Landbouw. Doordat er geen juridische basis (wet- en regelgeving) is, ontbreekt de afdwingbaarheid voor individuele agrarische ondernemers (Van den Ham 2009). Ten derde is de pakkans vaak klein. Om na te gaan of een boer op de juiste wijze heeft bemest, zijn bijvoorbeeld intensieve en kostbare controles nodig. Hierdoor is het aantal controles relatief klein. Kosten, afdwingbaarheid en pakkans zijn redenen waardoor het technisch potentieel van de bronmaatregelen niet altijd volledig is benut.

De vormgeving van de maatregelen speelt daarnaast ook een rol bij het draagvlak. Zo levert het hanteren van middelvoorschriften in het algemeen meer weerstand op dan maatregelen met doelvoorschriften die naar eigen inzicht kunnen worden ingevuld.

Het draagvlak bij de agrarische sector voor de maatregelen in de PAS zal naar verwachting groter zijn dan eerder. Het is namelijk in het belang van de sector om maatregelen uit te voeren, omdat hier een beloning tegenover staat: ruimte voor uitbreiding van de sector. Maar het zijn nog steeds de individuele boeren die de benodigde ingrepen moeten plegen en de kosten daarvan dragen. Deze agrariërs zijn vaak niet dezelfde als degenen die de ruimte voor uitbreiding krijgen toebedeeld. Al met al is daarom niet goed te bepalen of het collectieve belang in de PAS ook daadwerkelijk voor meer draagvlak

en een betere uitvoering door individuele boeren gaat leiden. Hierna nemen we de maatregelen nader onder de loep.

De risico's van de maatregelen in de PAS

Of de PAS de sturingsproblemen uit het verleden oplost en welke problemen blijven bestaan, is niet exact te voorspellen. Wel is hierbij te leren van ervaringen uit het verleden, door de risico's te structureren. In tabel 4.2 zijn de risicoprofielen en de effecten op de uitvoering in de praktijk gecategoriseerd. Hierbij is als bovengrens (hoog risico) het tekort van 40 procent gebruikt dat zich tot 2010 voordeed bij de naleving van de regels over luchtwassers doordat er te weinig controle was. Nalevingstekorten van 10 tot 20 procent zijn van toepassing op de bemestingsmaatregelen, rantsoen- en managementmaatregelen en bij luchtwassers nadat vanaf 2010 de controles waren geïntensiveerd (midden risico). Er zijn ook maatregelen waar het controlesysteem bijna waterdicht is en/of de sancties groot (laag risico). Denk hierbij aan een goede uitvoering van emissiearme stallen via vloer- en kelderaanpassingen, maar ook aan op afstand controleerbare luchtwassers.

Vrijwillige voer- en managementmaatregelen door melkveehouders zijn onzekere factor in PAS-voorstel

Eerdere vrijwillige afspraken over voer- en managementmaatregelen bij melkveehouders zijn grotendeels nagekomen. Daarom veronderstelt het kabinet in de PAS dat deze in de toekomst ook effectief kunnen zijn. De maatregelen sluiten goed aan bij de dagelijkse praktijk en bieden veehouders instrumenten om te sturen. Het Rijk geeft veel ruimte om de maatregelen naar eigen inzicht in te vullen, door aan te sluiten bij plannen die de veehouderijsectoren zelf hebben gemaakt (LTO et al. 2013). Het plan 'Kansen voor de zuivelketen na 2015' (NZO & LTO 2013) dient bijvoorbeeld als basis voor de voer- en managementmaatregelen in de melkveehouderij, inclusief de zogenoemde kringloopwijzer als meetinstrument op boerderijniveau. In principe hebben

Tabel 4.3

Technisch potentieel en effect van bronmaatregelen in de praktijk, in kiloton ammoniak in 2020

Brongerichte maatregelen	Reductie in het PAS-programma*	Raming technisch potentieel door PBL tov PAS-referentieprognose	Raming uitvoerings-potentieel tov PAS-referentieprognose
Voer- en managementmaatregelen in de melkveehouderij	3,0	1,5	1,2 – 1,4
Stalmaatregelen generiek	0,7**	0,9 – 1,2	0,9 – 1,2
Aanscherpen emissiearm aanwenden van mest	2,0	2,4	1,9 – 2,2
Totaal landelijke maatregelen	5,7	5,0 (4,8 – 5,1)	4,4 (4,0 – 4,8)
Provinciaal beleid	0,5	0,4***	0,3****
Totaal PAS-bronbeleid	6,2	5,4 (5,2 – 5,5)	4,7 (4,2 – 5,1)

Bron: PBL, EZ

* De reductie in het PAS-programma is berekend ten opzichte van 2013 en heeft betrekking op de periode 2015-2020.

** Voor de generieke stalmaatregelen is dit de reductie zoals berekend met AERIUS Monitor 2014.

*** Dit is het potentieel voor de PAS-programmaperiode 2015-2020.

**** Betreft aanscherpingen van de emissiegrenswaarden voor stallen in Noord-Brabant en Limburg via Provinciale Verordeningen, die veelal verder gaan dan de nationale aanscherpingen vanaf 2015 en al vanaf 2010 van kracht zijn. De extra emissiereductie tussen 2015 en 2020 in Limburg maakt onderdeel uit van het PAS-programma. Voor Noord-Brabant is de bereikte extra emissiereductie geen onderdeel van de PAS, maar onderdeel van het bestaande beleid in de PAS-prognose.

deze maatregelen voldoende basis voor een goed draagvlak.

Er zijn echter ook factoren die de kans dat deze maatregelen daadwerkelijk worden ingevoerd, ongunstig beïnvloeden. Zo kunnen de voerkosten voor de boeren stijgen, zeker als ze moeten overgaan op specifiek voer. Verder brengen het verminderen van bemesting en het verminderen van het aandeel jongvee een risico voor de productie met zich mee. Ten slotte kan de voortgang van de sector nog niet goed worden gevolgd. De gedachte is hiervoor een databank zoals uit het initiatief Duurzame Zuivelketen (op basis van de kringloopwijzer) te gebruiken, maar deze is nog in ontwikkeling. Deze factoren tezamen maken dat de voer- en managementmaatregelen een gemiddeld risicoprofiel hebben. Hierdoor kan de ammoniakreductie in de praktijk 0,1 tot 0,3 kiloton ammoniak lager uitvallen dan volgens het technisch potentieel haalbaar is.

Stalmaatregelen uit de PAS zullen in de praktijk – geleidelijk – effect laten zien

De aanscherping van staleisen in de PAS geldt alleen voor stallen die worden uitgebreid of nieuw worden gebouwd. De PAS ontziet dus veehouders die geen uitbreidingsplannen hebben. Dit scheelt de veehouderij in de kosten, want het emissiearm maken van bestaande bouw is duur en lastig te realiseren. De stalmaatregelen zijn kosteneffectief. Zo blijkt voor de melkveehouderij dat

met 3 procent extra jaarkosten (per dierplaats) een emissiereductie van ruim 20 procent kan worden gehaald (IenM 2013). Dit alles is gunstig voor het draagvlak onder de veehouders. Wel zal het veel tijd kosten voordat een substantiële emissiereductie wordt gerealiseerd.

De controle en handhaving van deze maatregel is goed gewaarborgd, voor zover het gaat om de stalconstructie en -inrichting (zoals vloeren en mestkelders). Bij uitbreiding en nieuwbouw wordt over het algemeen zorgvuldig gepland en wordt rekening gehouden met de geldende staleisen. Bovendien dient er dan een nieuwe omgevings- en bouwvergunning te worden aangevraagd, waarbij wordt getoetst of het ontwerp aan de geldende eisen voldoet. Als bij controle na de bouw wordt geconstateerd dat de stal niet conform ontwerp is uitgevoerd, dan is de boer in overtreding en mag hij de stal niet gebruiken. Daarom mag ervan worden uitgegaan dat bij nieuwbouw en uitbreiding conform de eisen wordt gebouwd. Voor maatregelen die na oplevering van de stal geen aanvullende kosten met zich meebrengen, gaan we er daarom vanuit dat het uitvoeringspotentieel vrijwel overeenkomt met het technisch potentieel. Voor luchtwassers ligt dit anders, omdat deze na oplevering wel aanvullende kosten kennen. Plaatsing van extra luchtwassers bij varkensstallen is op nationaal niveau voorzien na 2020, omdat pas dan verdergaande aanscherpingen zijn voorzien. We veronderstellen daarom dat tot 2020 het effect van de invoering van alle

stalmaatregelen door de PAS, op nationaal niveau gelijk is aan het technisch potentieel.

De kans op het niet naleven van emissiearme bemesting blijft bestaan

De verplichting om op bouwland (zonder gewas) de mest in de bodem te brengen (zonder blootstelling aan de buitenlucht) is weinig omstreden: het is vaak al de huidige praktijk. Voor het verbod op het gebruik van de sleepvoetmachine op grasland op veen en klei geldt dit niet. Niet voor niets is de maatregel opgeschort tot 1 januari 2017 om de sector de tijd te geven een alternatief plan te ontwikkelen (Tweede Kamer 2012), bijvoorbeeld het verdunnen van de mest met water of het aanzuren van de mest. Deze maatregel zal dan op minder weerstand stuiten, maar er kunnen nog wel hoge kosten aan verbonden zijn. Bij aanzuren spelen mogelijk ook veiligheidsrisico's. Voor deze maatregel hanteren we het risico dat de emissiearme bemesting niet wordt nageleefd, zoals dat in het verleden is gebleken (tabel 4.2). Het uitvoeringspotentieel kan daardoor circa 10 tot 20 procent lager uitvallen, dat is 0,2 à 0,5 kiloton ammoniak lager dan het technisch haalbare potentieel.

Effecten maatregelen provinciaal beleid in de praktijk iets lager dan het technisch potentieel

De provinciale maatregelen in de PAS hebben een reductiepotentieel van 0,4 kiloton. Dit wordt bijna volledig door luchtwassers gerealiseerd. Bij de inzet van luchtwassers kennen we een midden risicoprofiel voor nalevingstekorten toe. Hierdoor komt de ammoniak-reductie op circa 0,3 kiloton in plaats van 0,4 kiloton.

Naar verwachting wordt driekwart van het technisch potentieel gehaald, tenzij handhaving en controle verbeteren

Volgens het PBL ligt het verwachte effect van de Rijksbronmaatregelen in de praktijk bijna anderhalve kiloton onder het resultaat van 5,7 kiloton reductie dat in de PAS is afgesproken (tabel 4.3). Er bestaat daarom een risico dat het afgesproken resultaat in de praktijk niet wordt gehaald. Dit komt vooral doordat de naleving van de maatregelen lastig te controleren en te handhaven is. De komst van de PAS heeft in dit opzicht niet geleid tot een trendbreuk met het verleden: er zijn geen voorzieningen getroffen om de naleving van dergelijke maatregelen in de toekomst scherper te gaan controleren. De frequentie hiervan zal mede bepalend zijn voor het gedrag van de ondernemers. Een volledige controle en handhaving is echter te kostbaar omdat controle ter plekke en soms ook op het juiste moment (bemesting) nodig is. Wel is via ontwerp meer mogelijk. Zo kunnen de luchtwassers worden uitgerust met een tachograaf die op afstand kan worden uitgelezen. Voor voer- en managementmaatregelen is een dergelijke

controle lastiger. Hier is koppeling met gegevens van aanleverende en verwerkende partijen in de landbouw een beter begaanbare weg, via de zogenoemde kringloopwijzer: een instrument dat stikstof-, fosfaat- en koolstofstromen op melkveebedrijven inzichtelijk maakt. Hierdoor is het mogelijk om betere beslissingen te nemen, efficiënter om te gaan met grondstoffen en zo de milieudruk te verminderen. Het gaat hierbij om gegevens zoals voerverbruik, melkproductie, melkureumgetal (een maat voor de ammoniakemissie) en mestproductie. Volgens LTO Nederland kan 70 tot 95 procent van de benodigde gegevens buiten de boer om worden geleverd.

4.3 Monitoring

Een adequate monitoring vergt frequentere en representatievere metingen

Het Rijk en zeven landbouworganisaties zijn in een convenant overeengekomen dat in het kader van de PAS een projectgroep wordt ingesteld die de gegevens over bronmaatregelen gaat verzamelen. Het gaat er hierbij om na te gaan of de maatregelen daadwerkelijk zijn getroffen en of ze het beoogde effect leveren. In deze groep nemen de ondertekenaars van het convenant plaats. Deze groep bespreekt jaarlijks de resultaten en stelt eens in de drie jaar een rapportage op voor eventuele bijsturingsbeslissingen. Bij afwijkingen beslist de stuurgroep van het convenant over de benodigde bijsturing. Zolang de afwijkingen van de bronmaatregelen echter binnen de gestelde tolerantiegrenzen blijven, is bijsturing niet aan de orde. Deze tolerantiegrenzen moeten nog nader worden uitgewerkt (EZ & IenM 2014).

De projectgroep maakt gebruik van landelijke cijfers, die ook worden gebruikt voor de Emissieregistratie. Het RIVM voert de regie over de monitoring van het effect van brongerichte maatregelen op stikstofdepositie via de Emissieregistratie (DLG 2013). De Emissieregistratie berekent hierbij de emissies van stikstofverbindingen naar de lucht en de stikstofdepositie (zie paragraaf 3.4). In deze paragraaf bekijken we in hoeverre de Emissieregistratie ook kan dienen voor monitoring van de bronmaatregelen in de PAS. *Grosso modo* lijkt een meer frequente en representatieve monitoring noodzakelijk, omdat de PAS niet alleen natuurbelangen betreft maar ook grote economische belangen en bepalend is voor tijd- en plaatsgebonden investeringen. De monitoring van de absolute niveaus van ammoniakemissie kent onzekerheden van circa 17 procent (Gijlswijk et al. 2004). Voor het vaststellen van de absolute uitstoot van deelprocessen zijn de onzekerheden veel groter, en voor het vaststellen van trends (en effecten van maatregelen) juist weer lager. Dit komt doordat bij het vaststellen van trends de fouten uit de systematiek tegen elkaar

wegvallen (Gijlswijk et al. 2004). Naast het in kaart brengen van emissies blijven concentratiemetingen van belang als controle op het totale effect van maatregelen en de ontwikkeling van activiteiten.

Voor de *voer- en managementmaatregelen* uit de PAS is een goed totaalbeeld te krijgen van de uitvoering op nationale schaal. De Werkgroep Uniformering Mestcijfers van de Emissieregistratie vraagt gegevens van voerproducenten over het mengvoer en van het CBS over het ruwvoer (vooral gras en snijmaïs). Samen met andere wetenschappelijk verkregen kengetallen leidt dit tot cijfers voor de stikstofuitscheiding (in mest) per dier (Van Bruggen et al. 2014b). Vervolgens vertaalt de werkgroep NEMA (Nationaal Emissiemodel Ammoniak Emissie) van de WUR/CDM (Commissie Deskundigen Meststoffenwet) deze stikstofuitscheiding naar de ammoniakemissie (Velthof et al. 2009; Van Bruggen et al. 2014b). Ook het effect van een maatregel zoals het aanhouden van minder jongvee is goed te achterhalen uit de Landbouwtelling. En de productiviteit (en de jaarlijkse stijging daarvan) van melkkoeien wordt vastgesteld door cijfers van het Productschap Zuivel over de totale melkproductie in Nederland te delen door het aantal melkkoeien volgens de Landbouwtelling.

De *generieke stalmaatregelen* worden gemonitord door eens in de vier jaar in het kader van de Landbouwtelling boeren te vragen welk stalsysteem ze gebruiken. De vraagstelling is beperkt tot enkele hoofdcategorieën. De gemiddelde emissiefactor per hoofdcategorie staltype wordt ook eens per vier jaar bepaald. Dit gebeurt op basis van vergunningsbestanden van de provincies Noord-Brabant, Limburg, Utrecht, Overijssel en Gelderland (Van Bruggen et al. 2013), die vrij compleet en actueel zijn. Via de dieren aantallen en de emissiefactoren per type stalsysteem berekent de Emissieregistratie de ammoniakemissies uit stallen (Velthof et al. 2009; Van Bruggen et al. 2014b). Aandachtspunt hierbij is de mate van representativiteit van de op deze wijze afgeleide emissiefactoren voor de veestapel in heel Nederland en voor de daadwerkelijk aanwezige dieren (in vergelijking met de vergunde dieren aantallen). Voor de PAS is een adequate jaarlijkse monitoring van belang, bijvoorbeeld door verschillende gegevensbestanden aan elkaar te koppelen. Wat nu nog ontbreekt, is een landelijk dekkend bestand met de vergunningen en daadwerkelijke dieren aantallen, met ook meer detailinformatie over de typen stalsystemen. Momenteel wordt voor de PAS zo'n systeem opgezet, waarbij de omvang van de veestapel uit de Landbouwtelling wordt gekoppeld aan gegevens van vergunningen.

Een punt van aandacht zijn de emissiefactoren van de diverse staltypen. De emissiefactoren moeten regelmatig

tegen het licht worden gehouden en er moeten – als daar aanleiding voor is – opnieuw metingen worden gedaan voor reeds bestaande staltypen. Zo zijn volgens recente metingen de stallen van melkkoeien in de afgelopen tien jaar meer ammoniak gaan uitstoten, vergeleken met de destijds uitgevoerde metingen. Een verbeterpunt is verder het traject van meting naar bijstelling naar vaststelling van emissiefactoren. Zo ging er bij de metingen voor melkveestallen vijf jaar overheen voordat de emissiefactor in 2014 werd bijgesteld. De werking van luchtwassers wordt elk jaar vastgesteld via aselechte steekproeven op bedrijven. Dit is een goede methode om de werking in beeld te brengen.

Het *emissiearm bemesten* wordt gemonitord door boeren eens per vijf jaar in de Landbouwtelling te vragen hoe zij de mesttoediening over de diverse technieken hebben verdeeld. De Emissieregistratie berekent de ammoniakemissie bij het bemesten door de verdeling te vermenigvuldigen met de emissiefactor voor elke aanwendingstechniek – op basis van onder andere Huijsmans en Verwijs (2008) –, en met jaarlijkse gegevens over mestgebruik (Velthof et al. 2009; Van Bruggen et al. 2014b). Om het effect van de PAS-maatregelen in de tijd goed te kunnen volgen, is het nodig om de gebruikte technieken vaker te monitoren.

Daarnaast is het voor de betrouwbaarheid van de effectbepaling wenselijk om het werkresultaat van de technieken beter te monitoren. Er zijn aanwijzingen dat in de praktijk de bemesting minder emissiearm is dan we nu aannemen. De vastgestelde emissiefactoren geven dus mogelijk een onderschatting van de emissies. Doordat er echter een tendens is naar steeds meer selecte steekproeven, is het lastig, zo niet onmogelijk, een vertaalslag te maken van deze waarneming naar het effect op nationale schaal.

4.4 Botsproef

In deze paragraaf confronteren we de resultaten uit dit hoofdstuk met het juridisch kader uit hoofdstuk 3. We gaan na wat de consequenties en handelingsperspectieven zijn wanneer er bij de evaluatie halverwege het programma tegenvallers blijken te zijn in de voortgang bij de bronmaatregelen. We gaan na of de bronmaatregelen voldoende afdwingbaar zijn en of de monitoring op orde is om de voortgang van de PAS-bronmaatregelen in beeld te brengen.

Mogelijke tegenvallers halverwege het programma zijn op te vangen door betere controle en handhaving

Er is een gereede kans dat de bronmaatregelen minder ammoniakreductie opleveren dan het afgesproken resultaat van 5,7 kiloton, vooral doordat ze onvoldoende afdwingbaar en controleerbaar zijn (paragraaf 4.3). Als tijdens de evaluatie halverwege de PAS-programma-periode blijkt dat er te weinig resultaat is geboekt, moet het Rijk adequaat bijsturen. Dit kan door de ontwikkelruimte en de uitgifte van depositieruimte voor activiteiten met een meldplicht te beperken. Hiernaast zijn er nog drie andere mogelijkheden. Ten eerste kan het Rijk het effect van de voer- en managementmaatregelen vergroten door de controle uit te werken en de bewustwording te vergroten. Dit kan bijvoorbeeld door de kringloopwijzer op te nemen in de certificeringssystemen. Ten tweede kan het Rijk de handhaving op het emissiearm bemesten verbeteren, waardoor het technisch potentieel van deze maatregel beter wordt benut. Ten derde kan het Rijk aanvullende maatregelen inzetten om de tegenvallers op te vangen.

Op de korte termijn zijn aanvullende, technische maatregelen maar beperkt mogelijk

Maatregelen om de ammoniakemissie op korte termijn verder te beperken zijn maar beperkt mogelijk. Het technisch potentieel hiervan is beperkt tot hooguit enkele kilotonnen, en slechts een deel hiervan lijkt daadwerkelijk realiseerbaar in de praktijk. Het zijn namelijk maatregelen die extra kosten met zich meebrengen en slecht controleerbaar zijn voor handhaving en toezicht, zoals rantsoenaanpassingen bij varkens. Deze maatregel heeft een reductiepotentieel van 1-2 kiloton ammoniak. Nader onderzoek is nodig om het potentieel op korte termijn nader te bepalen. Ook verdergaande aanscherpingen van emissie-eisen voor stalsystemen met ingang van 2015 behoren tot de mogelijkheden. Deze emissie-eisen dienen verder te gaan dan de voorziene nationale aanscherpingen of een versnelling van de landelijke eisen in te houden. Zo gelden in Noord-Brabant en Limburg al vanaf 2010, via Provinciale Verordeningen, verdergaande emissiereductie bij stallen, terwijl op nationaal niveau pas aanscherpingen vanaf 2015 of zelfs pas vanaf 2020 zijn voorzien, die bovendien vaak minder vergaand zijn dan in betreffende provincies. Als deze aanscherping voor heel Nederland zou gelden, dan levert dit een reductiepotentieel op van circa 0,7 kiloton ammoniak. Op de iets langere termijn (na 2020) liggen er mogelijkheden om verdergaande rantsoen- en managementmaatregelen bij melkvee te implementeren.

De vrijblijvende voer- en managementmaatregelen zijn een risico voor de vergunningverlening

De voer- en managementmaatregelen zijn gebaseerd op vrijwillige afspraken tussen het Rijk en de landbouwsector, en dus niet juridisch afdwingbaar. Het Rijk moet aangeven hoe het deze maatregelen bij agrarisch ondernemers juridisch gaat afdwingen, mocht blijken dat er een gebrek is aan vrijwillige medewerking. Het Rijk kan ook alternatieve maatregelen met een gelijkwaardige depositiereductie benoemen, die zullen (en kunnen) worden genomen mochten de vrijwillige voer- en managementmaatregelen bij melkkoeien niet van de grond komen. Hier lijken de mogelijkheden vooralsnog beperkt, zoals hierboven aangegeven. Omdat de voer- en managementmaatregelen bij melkkoeien relatief geen of weinig extra kosten met zich meebrengen en op kortere termijn tot een grotere emissiereductie leiden, ligt het vooralsnog meer voor de hand om dergelijke maatregelen juridisch af te dwingen bij gebrek aan onvoldoende vrijwillige medewerking. Dit zou bijvoorbeeld kunnen door extra eisen te stellen aan de rantsoenen bij vergunningverlening. Controle zou hierbij plaats kunnen vinden op basis van de kringloopwijzer. Hoe de maatregelen desnoods worden afgedwongen of welke alternatieve maatregelen kunnen en zullen worden genomen, is het liefst al bij vaststelling van het programma duidelijk. Het Rijk kan dit echter nog tijdens een eventuele beroepsprocedure aangeven. Als dat gebeurt, zal het Rijk het juridisch afdwingen of de alternatieve maatregelen moeten voorbereiden. Blijft het Rijk in gebreke, dan kan de vergunningverlening in het kader van de PAS in het geding komen.

Monitoring maatregelen, huisvesting en bemesten zijn nog onvoldoende frequent en representatief

De PAS voldoet nog niet aan enkele juridische eisen voor de monitoring van de stal- en bemestingsmaatregelen. De frequentie van de monitoring is te laag: eens in de vier à vijf jaar. Er is een meting (nulmeting) nodig voordat de maatregelen aanvangen en de gegevens moeten ten minste eens in de drie jaar worden vastgesteld. Dit is nodig om het effect van maatregelen vast te stellen bij de evaluatie halverwege het programma, zodat indien nodig bijsturing kan plaatsvinden. Verder is de monitoring nog onvoldoende representatief om betrouwbare uitspraken te kunnen doen over de resultaten van maatregelen op nationale schaal.

Voor de stalmaatregelen kunnen zowel de frequentie als de representativiteit worden verhoogd, door landelijke vergunningsbestanden van stallen te koppelen aan actuele gegevens over dieraantallen uit de Landbouwtelling. Voor bemesting kan de monitoring verbeteren door boeren in de Landbouwtelling frequenter te bevragen over mestaanwendingstechnieken. Aanvullend

is het denkbaar om aselecte zichtcontroles achteraf (na mestaanwending) te doen op agrarische bedrijven..

Aanpassingen van de monitoring zijn nodig om effecten van de maatregelen in kaart te brengen. Voldoet de monitoring niet aan de eisen, dan kan de vergunningverlening op losse schroeven komen te staan. Bovendien is snelheid vereist. De eerstvolgende monitoring van stallen en bemestingstechnieken moeten plaatsvinden over het jaar 2014, als de PAS in 2015 ingaat. Deze moet eigenlijk uiterlijk plaatsvinden voordat de maatregelen worden getroffen, zodat tijdens de evaluatie halverwege het programma kan worden gecontroleerd of de maatregelen tot het gewenste resultaat hebben geleid. Dit zou alleen kunnen indien het PAS-programma op 1 april zou starten, omdat de monitoring van de gegevens ook de situatie tot april betreft. Momenteel wordt de vraagstelling van de landbouwtelling die in april 2015 is gepland voorbereid; daarin zal naar deze gegevens worden gevraagd. Als het PAS-programma op 1 januari 2015 start, is het dus mogelijk dat in de eerste drie maanden van dat jaar al PAS-maatregelen worden getroffen die dan onderdeel uitmaken van de referentie. Dit is niet echt een probleem, omdat het jaar daarna in 2016 hetzelfde gebeurt: het effect van het PAS-programma in 2015 is dan het verschil tussen 1 april 2016 en 1 april 2015.

Noot

- 1 Bij de legpluimveestallen is deze emissiereductie haalbaar mits er sprake is van nadroging van de mest voordat deze in de mestopslag terechtkomt. Zonder nadroging zullen extra emissies vanuit de mestopslag kunnen optreden die de emissiereductie in de stal (deels) tenietdoen.

Herstelmaatregelen

Naast bronmaatregelen om de stikstofdepositie terug te dringen (hoofdstuk 4) zijn herstelmaatregelen nodig om te voorkomen dat de kwaliteit van de stikstofgevoelige natuur achteruitgaat. In paragraaf 5.1 geven we allereerst een overzicht van de verschillende herstelmaatregelen die in de PAS worden genoemd, en van hun technisch potentieel. In paragraaf 5.2 geven we een inschatting van het uitvoeringspotentieel: dat deel van het technisch potentieel dat naar verwachting in de praktijk wordt gerealiseerd. Daarbij bespreken we ook de sturingsproblemen die een volledige benutting van het technisch potentieel in de weg kunnen staan. Paragraaf 5.3 gaat over de monitoring van de herstelmaatregelen. Als laatste confronteren we in paragraaf 5.4 de uitkomsten uit dit hoofdstuk met het juridische kader in de botsproef.

5.1 Technisch haalbaar potentieel

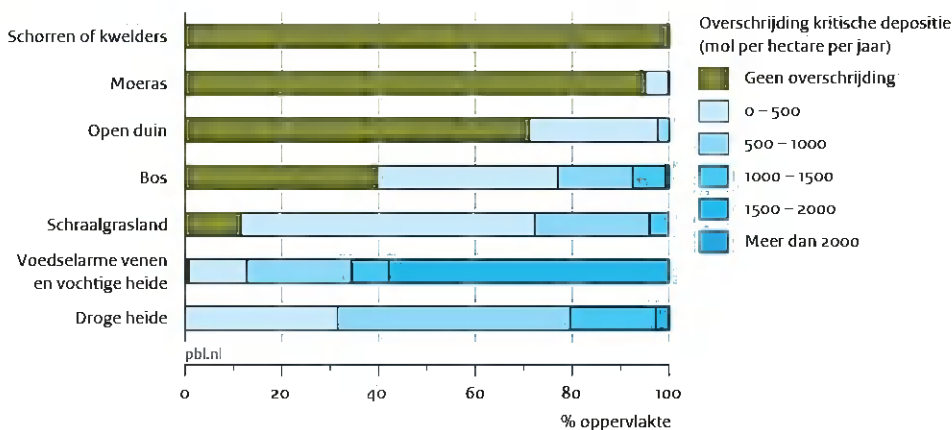
De bronmaatregelen leiden tot een daling van de stikstofdepositie. Desondanks blijft er in veel gebieden sprake van depositieniveaus die te hoog zijn voor bepaalde stikstofgevoelige habitats en soorten. Het gemiddelde kritische depositieniveau – het niveau waaronder geen noemenswaardige schade aan de natuur optreedt – wordt nog steeds ruim overschreden (zie figuur 5.1), voor sommige natuurtypen zelfs met een factor twee of drie. Hierdoor blijft ondanks de bronmaatregelen in veel PAS-natuurgebieden een ophoping van stikstof plaatsvinden.

Om te voorkomen dat de kwaliteit van de stikstofgevoelige natuur verslechtert, zijn daarom herstelmaatregelen noodzakelijk in en rondom de PAS-natuurgebieden. Dergelijke maatregelen bestrijden niet de depositiebelasting zelf, maar (tijdelijk) de gevolgen van een te hoge stikstofdepositie op de natuur. Daarnaast kunnen ze ook de algehele toestand van de natuur verbeteren zodat deze beter bestand is tegen een te hoge stikstofdepositie. Dit laatste gebeurt door knelpunten aan te pakken zoals verdroging en versnippering.

In de eerste PAS-programmaperiode (van 2015 tot en met 2020) gaat het bij herstelmaatregelen vooral om *hydrologische maatregelen*, zoals het verbeteren van de waterkwaliteit of verhoging van de waterstand door bijvoorbeeld een stuw te plaatsen, en *tijdelijk herstelbeheer*, zoals extra plaggen of het vaker per jaar maaien en afvoeren van het maaisel. Daarnaast gaat het om maatregelen als bekalken, de verwerving en de (her)inrichting van gronden, zoals het verwijderen van de bestaande begroeiing en het wijzigen van het reliëf door te ontgronden en watergangen te graven. Tussen de herstelmaatregelen is overlap mogelijk. Zo is de verwerving van gronden vaak nodig om hydrologische maatregelen mogelijk te maken en het afgraven van de bovengrond kan ook leiden tot vernatting.

Figuur 5.1

Overschrijding kritische stikstofdepositie in PAS-natuurgebieden (Programmatische Aanpak Stikstof), 2012:



Bron: PBL

De stikstofdepositie is voor veel typen natuur in de PAS-natuurgebieden een knelpunt. Bij voedselarme venen, vochtige en droge heide is het knelpunt groot en gaat het om een relatief groot oppervlak.

Natuurgebieden met stikstofgevoelige natuur staan centraal

De PAS richt zich op die Natura 2000-gebieden waar stikstofgevoelige habitattypen en stikstofgevoelige leefgebieden van soorten voorkomen. In deze studie noemen we deze gebieden de PAS-natuurgebieden. Het gaat hierbij om ruim 75 procent van de Natura 2000-gebieden die verspreid over Nederland voorkomen; in oppervlakte beslaan deze circa 70 procent van het totale areaal van Natura 2000-gebieden. Binnen deze gebieden gaat het om stikstofgevoelige natuur die vooral voorkomt op droge of vochtige standplaatsen op het land. Van de 75 habitat(sub)typen, die via de Vogel- en Habitatrichtlijnen (VHR) worden beschermd, blijken er 60 gevoelig te zijn voor stikstofdepositie; de overige vijftien typen zijn hier minder of niet gevoelig voor. Voor de soorten die eveneens via de VHR beschermd zijn, zijn naast de stikstofgevoelige habitats nog veertien leefgebieden te onderscheiden die ook stikstofgevoelig zijn (Dobben et al. 2012).

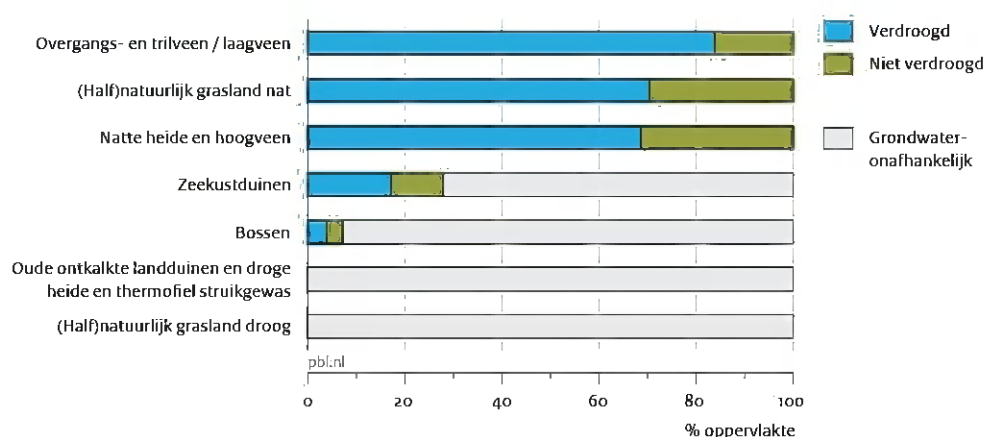
Hydrologische maatregelen hebben groot potentieel en langdurig effect

In de meeste PAS-natuurgebieden kunnen hydrologische maatregelen helpen om de gevolgen van soms jarenlange stikstofbelasting tegen te gaan. Hierbij gaat het om ingrepen die de buffercapaciteit of basentoestand van het gebied in kwestie vergroten, waardoor de verzurende werking van het teveel aan stikstof wordt tegengegaan. Een voorbeeld is het herstel van de aanvoer van basenrijk kwelwater, wat de bodem beter in staat stelt om de zuurgraad stabiel te houden. Daarnaast remmen hydrologische maatregelen het beschikbaar komen van voedingsstoffen voor planten en dieren. Zo wordt door vernatting de afbraak van plantenresten vertraagd, waardoor minder voedingsstoffen beschikbaar komen. Door vernatting verdwijnt ook een deel van de gedeponeerde stikstof naar de atmosfeer voordat deze in

de bodem beschikbaar komt. Uiteraard kunnen de maatregelen gelijktijdig bijdragen aan het oplossen van de verdrogingsproblematiek (figuur 5.2).

Voor meer dan 60 procent van de habitattypen worden in de herstelstrategieën (Smits et al. in voorbereiding) hydrologische maatregelen voorgesteld. Hierbij gaat het vooral om het verbeteren van de waterkwaliteit of het verhogen van de waterkwantiteit, dus om vernatten. Een deel van de hydrologische maatregelen is erop gericht de waterkwaliteit en de waterkwantiteit samen te verhogen. Maatregelen voor het herstel van de waterkwaliteit lopen uiteen van hydrologische isolatie tot de aanvoer van basenrijk of brak water (inclusief kwel). Deze maatregelen worden voorgesteld voor habitattypen zoals vennen, meren en plassen, overgangs- en trilvenen, alluviale bossen en andere vochtige bossen. Maatregelen voor het

Figuur 5.2
Verdroging in Natura 2000-gebieden, 2000



Bron: PBL 2007

Verdroging is vooral een probleem in natte graslanden, natte heide, hoogveen, laagveen en overgangs- en trilvenen.

herstel van de waterkwantiteit lopen uiteen van het aanleggen van bufferzones, peilverhoging tot het dempen en afdammen van watergangen. Veel van deze maatregelen hebben als doel de waterkwaliteit indirect te verbeteren. Ze worden voorgesteld voor habitattypen zoals hoogvenen, trilvenen, blauwgraslanden en duinvalleien. Naast maatregelen gericht op het herstel van de waterkwaliteit en/of -kwantiteit gaat het in een aantal habitats om het zorgen voor tijdelijke inundatie of het baggeren van wateren.

De hydrologische maatregelen hebben een groot potentieel en een langdurig effect op standplaatscondities en soorten. Daarmee vormen ze een duurzame oplossing voor de bescherming van de natuur. Een nadeel is dat ze enkele tot vele jaren nodig hebben om het gewenste effect te realiseren. Daarbij komt nog dat het hersteleffect van meer dan de helft van de hydrologische maatregelen die in de herstelstrategieën zijn voorgesteld, niet is bewezen. Dit betekent dat onzeker is of het potentiële effect in de praktijk kan worden gehaald; daartoe zijn er te veel kennislacunes of ontbreekt het aan een praktijktoets. Bovendien kan het herstel van de hydrologie soms juist leiden tot negatieve neveneffecten zoals een toename van de stikstof- of fosfaatbelasting. Door bijvoorbeeld de waterstand te verhogen kan fosfaat uit de bodem beschikbaar komen. Dit kan ook optreden wanneer vaker wordt geïnundeerd en wanneer een gebied overstroomt met nutriënten- en fosfaatrijkwater. Om deze risico's te beperken, wordt bij de selectie van maatregelen in de gebiedsanalyses prioriteit gegeven aan de bewezen maatregelen. Daarnaast wordt het gebruik

van niet-bewezen maatregelen gewaarborgd door intensieve monitoring.

Effectiviteit van tijdelijk herstelbeheer is beperkt en werkt voor korte duur

In bijna alle PAS-natuurgebieden is tijdelijk herstelbeheer in de vorm van vegetatiebeheer – waarbij stikstof uit het ecosysteem wordt verwijderd – mogelijk, om zo de negatieve effecten van stikstofdepositie terug te dringen. Het gaat om herstelbeheer in aanvulling op het reguliere beheer, dus om een intensivering van het beheer.

Voor circa 90 procent van de habitattypen wordt in de betreffende herstelstrategie (Smits et al. in voorbereiding) tijdelijk herstelbeheer voorgesteld als maatregel: vooral kappen, begrazen, plaggen en maaien. Deze maatregelen hebben een grote potentiële effectiviteit op de standplaatscondities en de soorten (bijvoorbeeld bij plaggen), matig (bijvoorbeeld bij branden) of – afhankelijk van het habitatype – groot tot matig (bijvoorbeeld bij begrazen of maaien), en het effect treedt op korte termijn op (binnen een jaar of enkele jaren). Wel geldt hierbij dat het hersteleffect tijdelijk is. Afhankelijk van de herstelmaatregel kan het effect binnen een enkel jaar (bijvoorbeeld bij maaien) of binnen twee decennia (bijvoorbeeld bij plaggen) zijn uitgewerkt.

Een risico van tijdelijk herstelbeheer is dat de verhoogde beheersactiviteit – waardoor maatregelen vaker, met een grotere intensiteit en op een grotere schaal plaatsvinden – er juist toe kan leiden dat gevoelige plantensoorten of diersoorten verdwijnen. Bij een te hoge frequentie van

plaggen, waarbij de bovengrond wordt verwijderd, bestaat bijvoorbeeld het risico dat de zaadbank wordt uitgeput waaruit nieuwe planten kunnen ontkiemen. Ook kan de heterogeniteit (variatie in standplaatscondities) in het gebied verdwijnen wanneer maatregelen op grote schaal worden aangepakt. Dit beperkt de kansen voor soorten om na een verstoring te herstellen.

5.2 Effect bij uitvoering in de praktijk

Tot nu toe hebben de provincies vaak moeite gehad om hydrologische maatregelen door te voeren. Hieraan lagen verschillende sturingsproblemen ten grondslag. De maatregelen, bedoeld om verdroging tegen te gaan, zijn immers controversieel, vooral omdat landbouw en natuur een verschillend belang hebben – respectievelijk een lager en een hoger waterpeil. Hieronder geven we ten eerste aan met welke sturingsproblemen de provincies naar verwachting te maken krijgen bij het doorvoeren van (hydrologische) herstelmaatregelen. Daarbij baseren we ons op ervaringen uit het verleden. Ten tweede schatten we in welke problemen de provincies met behulp van de PAS kunnen aanpakken en welke problemen overblijven dan wel ontstaan door de introductie van de PAS. Ten slotte geven we op basis hiervan een inschatting van het uitvoeringspotentieel van herstelmaatregelen.

Herstelmaatregelen en sturingsproblemen uit het verleden

Het aanpakken van verdroging staat al sinds de start van het beleid gericht op de Ecologische Hoofdstructuur (EHS) in 1990 op de agenda. In eerste instantie werd er beperkt voortgang geboekt met de verdrogingsaanpak. Na 2005 stokte de voortgang echter, vooral omdat de gemakkelijke maatregelen – die binnen natuurgebieden uit te voeren zijn – al waren genomen. Ingrepen waren nodig die ook buiten de natuurterreinen effect zouden gaan hebben (Taskforce Verdroging 2006). Hierop besloten het Rijk en de provincies in 2007 om de verdrogingsproblematiek een extra impuls te geven, het zogenoemde TOP-beleid. In 2013 moest 70.000 hectare verdroogd gebied zijn hersteld. Financiering kwam voor een belangrijk deel uit het Investeringsbudget Landelijk Gebied, het ILG (PBL 2010).

Inmiddels blijkt de extra impuls niet het gewenste effect te sorteren. Hoewel er binnen de provincies allerlei initiatieven zijn genomen (Sanders & Gerritsen 2011), is eind 2011 slechts 4 procent van de maatregelen gerealiseerd (Boonstra et al. 2012). In de evaluatie van het ILG halverwege de looptijd concludeert Alterra dan ook dat 'de verdrogingsbestrijding in het ILG nauwelijks van de grond is gekomen. Verdroging blijft een hardnekkig

probleem en de afgesproken prestaties in het ILG bleken niet realistisch' (Boonstra et al. 2012: 70).

Uit verschillende studies komen zes knelpunten naar voren waardoor de verdrogingsbestrijding na 2007 niet goed van de grond is gekomen. Ten eerste is de grond die nodig is om de benodigde maatregelen te nemen vaak niet beschikbaar, vooral omdat de betreffende grondeigenaar weigert mee te werken aan verkoop of vernatting. Ten tweede bestaat ook bij overige partijen die rondom een verdroogd natuurgebied zijn gesitueerd, weerstand tegen anti-verdrogingsmaatregelen; er is vaak een gebrek aan draagvlak. Ten derde zijn in het verleden niet altijd voldoende financiële middelen beschikbaar gesteld om de vereiste stappen te kunnen nemen. Ten vierde is in het verleden weinig bestuurlijke daadkracht getoond tegenover het anti-verdrogingsbeleid. Er zijn maar weinig regionale bestuurders geweest die dergelijk beleid prioriteit hebben gegeven, vanwege de hierboven genoemde maatschappelijke weerstand (LSV 2010). Ten vijfde was de afstemming tussen betrokken overheden – provincies, waterschappen, gemeenten – niet altijd goed, waardoor onduidelijkheid en vertraging kon ontstaan (Van Vliet et al. 2002). Ten slotte heeft het planvormingsproces in het verleden vaak veel meer tijd gekost dan oorspronkelijk was voorzien, enerzijds vanwege de complexiteit van de materie, anderzijds vanwege de weerstand bij verschillende betrokkenen (Sanders & Gerritsen 2011; Rekenkamer Oost-Nederland 2006a, 2006b).

De PAS pakt een groot deel van de problemen uit het verleden aan

Uit een rondgang langs de provincies Utrecht, Gelderland, Overijssel, Noord-Brabant en Noord-Holland blijkt dat deze de bovengenoemde problemen uit het verleden in meer of mindere mate onderkennen. Tegelijkertijd geven de betrokkenen aan dat de provincies op alle zes vlakken actie ondernemen, daarbij geholpen door de PAS.

Bestuurders zijn zich bewust van de noodzaak

De harde koppeling die de PAS legt tussen natuurherstel aan de ene kant en economische uitbreiding aan de andere, is voor een belangrijk gedeelte debet aan de relatief hoge bestuurlijke prioriteit die de verschillende provincies geven aan hydrologische herstelmaatregelen. De provinciebestuurders beseffen heel goed dat zij de gemaakte afspraken over de te realiseren herstelmaatregelen moeten gaan uitvoeren. Enerzijds omdat zij het belangrijk vinden dat de Natura 2000-gebieden worden beschermd, maar vooral omdat de economische ontwikkelingsruimte die zij kunnen gaan uitgeven, in gevaar komt wanneer zij in gebreke blijven: een risico dat een bestuurder liever niet loopt.

De PAS brengt voldoende middelen

Met de ophanden zijnde introductie van de PAS is er aan middelen niet langer een gebrek. De afspraken over de financiering van de herstelmaatregelen die het Rijk en de provincies hebben gemaakt, zijn vastgelegd in het Natuurpact. Bovendien is er in het kader van de gebiedsanalyses die ten grondslag liggen aan de herstelmaatregelen, grootschalig ingezet op de ontwikkeling van nieuwe kennis. Betrokkenen geven aan dat de maatregelen een solide wetenschappelijke basis moeten hebben. Daar wordt momenteel voor gezorgd.

Grond kan desnoods worden onteigend

In het verleden zijn provincies zeer zelden overgegaan tot onteigening. Als dat al gebeurde, werd dat veelal geheimgehouden. Met de komst van de PAS komt dit, meest dwingende, instrumentarium echter nadrukkelijker op tafel te liggen. Hoewel de vijf ondervraagde provincies zonder uitzondering aangeven dat ze het liefst op basis van vrijwilligheid zaken willen doen, sluiten ze niet langer uit dat ze bij gebrek aan medewerking gaan onteigenen. Omdat binnen de eerste programmaperiode van zes jaar de eerste resultaten moeten worden geboekt, zijn de verschillende provincies nu al bezig de huidige grondverwervingsstrategie aan te passen. De ene provincie is daar verder mee dan de andere. Zo is in Gelderland al de bestuurlijke bereidheid uitgesproken om in uiterste noodzaak het onteigeningsinstrument voor de PAS in te zetten. Noord-Holland gaat er vooralsnog van uit dat onteigening niet nodig zal zijn en wacht met het zetten van concrete stappen totdat het tegendeel blijkt.

Het planproces is in een stroomversnelling gekomen

De ontwikkeling van de PAS heeft de afgelopen jaren veel tijd in beslag genomen, en de lancering van het programma is een aantal keren uitgesteld. De provincies hebben deze tijd benut om voor de Natura 2000-gebieden waarover zij de regie voeren, een uitgebreid planproces in werking te stellen. In dit kader zijn ze vaak de interactie aangegaan met lokale groeperingen. Inmiddels zijn onder druk van de invoering van de PAS de gebiedsanalyses en beheerplanprocessen grotendeels afgerond, waardoor duidelijk is wat moet gebeuren. Momenteel wachten de provincies tot ze hun plannen ter inzage kunnen leggen. In de tussentijd werken ze aan uitvoeringsstrategieën, waarin ze uiteenzetten op welke manier ze de afspraken gaan waarmaken. In een aantal gevallen zijn ze al begonnen met de uitvoering van de herstelmaatregelen.

Duidelijkheid vergroot het draagvlak

Doordat de plannen inmiddels in een vergevorderd stadium zijn, hebben de provincies meestal helder voor ogen wat ze met een bepaald gebied willen. Deze helderheid zorgt vaak voor meer draagvlak in de streek

waar het betreffende gebied zich bevindt. Betrokkenen stellen dat mensen in veel gevallen blij zijn met de geboden duidelijkheid, iets waar ze vaak al jaren op wachten. Ze kunnen dan nog steeds ontevreden zijn over de op handen zijnde veranderingen, maar leggen zich daar gemakkelijker bij neer. Bovendien wordt het draagvlak verhoogd doordat ontwikkelingsruimte in het vooruitzicht wordt gesteld: als de agrarische sector meewerkt aan de maatregelen, is er zicht op uitbreiding. Met name een belangengroep als LTO Nederland gebruikt dit argument naar de eigen achterban toe.

De PAS brengt lokale overheden om de tafel

Nu de plannen steeds concreter worden, kunnen de provincies met de waterschappen en de gemeenten om de tafel om af te spreken wat zij van elkaar nodig hebben. De verschillende bestuurlijke trajecten die lopen, kunnen daarbij op elkaar worden afgestemd. De provincies hebben hierbij een regisserende rol, maar hebben de steun van de andere decentrale overheden nodig. In het uiterste geval kunnen zij deze steun afdwingen: de Natuurbeschermingswet verplicht de bestuursorganen die het aangaat, dus ook waterschappen en gemeenten, tot tijdige uitvoering van de PAS-maatregelen.

Risico's uit het verleden kunnen de realisatie van maatregelen in de weg staan

Met behulp van de PAS kunnen de provincies een deel van de sturingsproblemen uit het verleden aanpakken. Hoewel daardoor de gestelde doelen in sommige gebieden binnen de opgelegde termijn zullen worden gehaald, is het niet waarschijnlijk dat de ingezette tempoversnelling in alle gebieden de ambitie kan waarmaken. Provincies geven aan dat het tempo waarin de doelen worden gerealiseerd, zal variëren. Naar verwachting zullen er ook gevallen zijn waar het lastig wordt om de gestelde doelen tijdig te halen. We kunnen niet precies aangeven in hoeveel gebieden dit naar verwachting zo is. In de vijf provincies die in het kader van dit onderzoek zijn geraadpleegd, ging het per provincie om enkele gevallen.

Hier speelt mee dat de ambities in de PAS vooral hoog zijn ten aanzien van de snelheid waarmee de doelen moeten worden gerealiseerd: binnen zes jaar dient de achteruitgang van de stikstofgevoelige Natura 2000-gebieden tot staan te zijn gebracht. Om de kwaliteitsachteruitgang van de PAS-natuurgebieden te stoppen is de snelheid waarmee het tijdelijk herstel-beheer en de hydrologische maatregelen moeten worden gerealiseerd, een factor tien respectievelijk vier hoger dan in het verleden. Het is de vraag of deze ambities wel realistisch zijn, ook gezien het feit dat de provincies aangeven niet alle problemen uit het verleden te kunnen

oplossen. De belangrijkste problemen die naar verwachting overblijven, bespreken we hieronder kort.

Grondeigenaren kunnen zich blijven verzetten

In principe kunnen de provincies toegang krijgen tot de grond die ze nodig hebben om de maatregelen in het kader van de PAS te realiseren. Ze kunnen in de toekomst immers overgaan tot dwingende maatregelen zoals onteigenen of gedwongen vernatten. Wanneer boeren of andere grondeigenaren zich echter blijven verzetten en de provincie over moet gaan tot dergelijke maatregelen, kan dat leiden tot lange procedures en een hoop juridisch getouwtrek. Hierdoor kan de termijn van zes jaar waarbinnen de maatregelen moeten worden gerealiseerd, in gevaar komen.

Er zijn twee groepen grondeigenaren die hun verzet naar verwachting zullen volhouden: a) degenen die uit strategisch oogpunt handelen om een zo hoog mogelijke vergoeding te krijgen, en b) degenen die uit principe niet meewerken, vaak omdat ze zich in het verleden onjuist behandeld voelen door de overheid of omdat ze een sterke binding hebben met hun grond. Vooral deze tweede groep kan voor ernstige vertraging zorgen. Deze mensen zijn vaak bereid het protest tot het uiterste toe vol te houden en zijn daarbij bijvoorbeeld niet altijd geneigd een hogere vergoeding te accepteren.

De vijf provincies die in het kader van dit onderzoek zijn geraadpleegd, verwachten echter niet dat ze het instrument van onteigening op grote schaal zullen moeten toepassen. Er zijn provincies, zoals Noord-Holland, die erop rekenen dat onteigening niet nodig zal zijn. Andere provincies, zoals Gelderland, hebben al in kaart gebracht in welke gebieden onteigening nodig zou kunnen zijn. Per gebied gaat het naar verwachting om enkele hectaren.

Het kan lang duren voordat betrokken overheden hun medewerking hebben verleend

Op dit moment zijn de decentrale overheden bezig hun inzet op elkaar af te stemmen. De provincies moeten de waterschappen en de gemeenten zien mee te krijgen in de realisatie van hun plannen. Dat blijkt tot nog toe lastig. Met name de waterschappen zijn huiverig om nu al een voorschot te nemen op de plannen. Ze werken met eigenstandige processen en willen die alleen op de PAS afstemmen als ze zeker weten dat alle relevante obstakels uit de weg zijn geruimd. Zo willen ze zekerheid over de grondposities, over de financiering en over het draagvlak in de streek. Gemeenten staan nog niet altijd achter de plannen. In sommige gevallen hopen ze zelfs dat de voorlopige aanwijzing van een Natura 2000-gebied alsnog wordt afgeblazen. Ook zijn ze mede hierdoor niet altijd geneigd om bijvoorbeeld mee te werken aan de

bestemmingsplanwijziging die nodig is om agrarische grond te gebruiken voor hydrologische maatregelen die de natuurontwikkeling ten goede komen.

Het uitblijven van de medewerking van zowel de waterschappen als de gemeenten kan voor vertraging zorgen. Bovendien zijn gemeenten en waterschappen er huiverig voor dat hun streekgenoten hen zullen aankijken op – vaak impopulaire – herstelmaatregelen. Het kan dan strategisch handig zijn om de hakken in het zand te zetten, en zo hun achterban in het gebied te laten zien dat ze liever niet meewerken. Uiteindelijk kan de provincie hun medewerking afdwingen, maar ook dat gaat lang duren en kan bovendien zorgen voor een slechte sfeer en broze verhoudingen.

Hoewel de vijf onderzochte provincies aangeven dat ze het belang van een goede afstemming met waterschappen en gemeenten onderkennen, geven ze tegelijkertijd aan dat ze niet verwachten dat dergelijke partijen de implementatie van de PAS op grote schaal zullen dwarsbomen. Het gaat eerder om incidentele gevallen waarbij de relatie met een bepaald waterschap of een bepaalde gemeente onder druk staat.

De risicogebieden: weerstand uit verschillende hoeken

Uiteindelijk beklijft het beeld dat er in iedere provincie gebieden zijn waar in meer of mindere mate verzet bestaat tegen de plannen. Voorbeelden zijn de Oostelijke Vechtplassen in Utrecht en Noord-Holland, de Peel in Brabant en het Wierdense Veld in Overijssel. Hier zal de tijdige uitvoering van de PAS-herstelmaatregelen naar alle waarschijnlijkheid moeizaam te realiseren zijn. Een handvol gebieden wordt gezien als risicogebied: hier zal het zeer waarschijnlijk niet lukken de maatregelen tijdig te realiseren. In dergelijke gebieden is er niet alleen weerstand van grondeigenaren, waterschappen en gemeenten, maar bijvoorbeeld ook van andere belanghebbenden.

Een goed voorbeeld van een dergelijk gebied is het Stelkampsveld in Gelderland. Hier bevinden zich enkele boerenbedrijven die hebben aangegeven dat ze geen vertrouwen hebben in de overheid en dat ze tot het einde toe zullen procederen; er lopen al enkele rechtszaken. Ook de betrokken gemeenten zijn bijzonder kritisch op de plannen. En het waterschap heeft aangegeven pas tot actie over te willen gaan als er duidelijkheid is over de plannen en als de belangrijkste barrières zijn opgelost (zie onder andere www.stelkampsveld.nl).

Voldoende depositieruimte van belang voor slagen van de PAS

Er zijn niet alleen sturingsproblemen uit het verleden die de realisatie van de herstelmaatregelen belemmeren, de introductie van de PAS brengt ook een belangrijk nieuw bestuurlijk risico met zich mee. Dit risico is verbonden aan de tegenprestatie die betrokken partijen – vooral uit de agrarische sector – verwachten in ruil voor hun medewerking aan de maatregelen, namelijk de ontwikkelingsruimte. Tot nu toe is altijd voorgespiegeld dat er voldoende ontwikkelingsruimte zou moeten zijn voor iedereen. Uit de interviews met de provincies blijkt zonder uitzondering dat het draagvlak voor de PAS-maatregelen afhangt van de ruimte die agrarische ondernemers zullen krijgen. Op dit moment echter bestaat hierover nog geen definitief beeld. De provincies en de agrarische belangenorganisaties vrezen dat de aanzienlijke claims in de prioritaire ontwikkelingsruimte (segment 1, zie hoofdstuk 2) de ruimte voor agrarische ondernemers steeds meer in het gedrang zullen brengen.

Mocht de beschikbare ontwikkelingsruimte inderdaad tegenvallen, dan betekent dit dat een relatief groot aantal agrarisch ondernemers niet kan uitbreiden, waarmee het draagvlak voor de PAS in de landbouwsector onder druk zal komen te staan. Een domino-effect kan hiervan het gevolg zijn: boeren weigeren mee te werken aan de uitvoering van de PAS-maatregelen, waardoor ook de bestuurlijke en politieke weerstand zal toenemen – geen ruimte voor economie, dan ook geen geld voor de natuur –, wat vervolgens leidt tot veel weerstand onder de natuurbeschermers. Ook als bestuurders proberen de hoeveelheid depositieruimte uit te breiden is de verwachting dat de natuurbeschermers in het geweer komen. De extra uitgegeven ruimte zou in dat geval namelijk ten koste kunnen gaan van de natuurkwaliteit. Hier geldt: hoe minder de ruimte, hoe groter de verwachte problemen.

5.3 Monitoring

Om tijdig te kunnen bijsturen en hiermee de Europese eisen voor stikstofgevoelige natuur te waarborgen is het nodig de herstelmaatregelen te monitoren. Het gaat hierbij om zowel de monitoring van de uitvoering van de maatregelen als de monitoring van de effecten ervan. Bij de effecten gaat het om de gevolgen voor de kwaliteit van stikstofgevoelige natuur, bijvoorbeeld voor de standplaatscondities en de aanwezigheid van soorten.

Monitoring is nog onvoldoende uitgewerkt Om tijdig te kunnen bijsturen is het nodig de herstelmaatregelen te monitoren. Wanneer het gaat om de monitoring van de effecten die de herstelmaatregelen

hebben op de kwaliteit van de stikstofgevoelige natuur, dan is het belang hiervan groot. Immers, van het merendeel van de maatregelen die in de herstelstrategieën zijn voorgesteld, is het effect niet bewezen. Bovendien kunnen negatieve neveneffecten optreden.

Op dit moment is nog onvoldoende uitgewerkt hoe de monitoring concreet invulling krijgt. Ook is nog onduidelijk hoe de voortgang en het effect van de maatregelen worden getoetst aan het te realiseren resultaat dat in de PAS is vastgelegd. Dit is nodig om te kunnen bepalen wanneer bijsturing is vereist. In de PAS zal dit nog nader worden uitgewerkt (EZ & IenM 2014).

Veel provincies koppelen de monitoring van de PAS-herstelmaatregelen aan de monitoring van het Subsidiestelsel Natuur- en Landschapsbeheer (SNL). Verder is er een koppeling met het Netwerk Ecologische Monitoring (NEM) en met de monitoring van de Kaderrichtlijn Water (KRW). Wanneer de monitoring van de effecten van de PAS-herstelmaatregelen direct wordt gebaseerd op metingen van de standplaatscondities, is uitbreiding van het bestaande meetnet nodig. Naast extra meetpunten voor de grondwaterstand gaat het vooral om metingen van andere standplaatscondities, zoals zuurgraad en voedselrijkdom. Tijdige bijsturing op basis van conditiemetingen is mogelijk wanneer de herstelmaatregelen op korte termijn effect hebben. Zo werkt vernatting op de korte termijn door op de grondwaterstanden. Tijdige bijsturing is echter lastig wanneer de herstelmaatregelen een responstijd hebben van vijf jaar of langer.

Het is niet toereikend om de monitoring te baseren op de vegetatiekarteringen van de SNL-monitoring. Deze vorm van monitoring is namelijk niet geschikt voor het principe van 'hand aan de kraan'. Vegetatietypen zijn niet gevoelig genoeg om veranderingen in de standplaatscondities tijdig te kunnen vaststellen. Doordat een groot aantal plantensoorten voorkomt, hebben de vegetatietypen een bredere abiotische range van voorkomen. Bovendien vinden de vegetatiekarteringen (inclusief een florakartering) in het kader van de SNL-monitoring om de zes respectievelijk twaalf jaar plaats: de gevoelige soorten eens in de zes jaar en de minder gevoelige soorten eens in de twaalf jaar. Dit is niet frequent genoeg om eventuele veranderingen in kwaliteit tijdig te kunnen vaststellen.

Om deze tekortkoming op te vangen is in de PAS een methode uitgewerkt op basis van de kartering van zogenoemde 'procesindicatoren'. Procesindicatoren zijn 'plantensoorten die kunnen helpen bij het tijdig signaleren van (dreigende) verslechtering of optredende

verbetering van de kwaliteit van een bepaald habitattype' (DLG 2013: 55). Op basis van veranderingen in het voorkomen van deze soorten en de mate waarin ze voorkomen, kan de verandering in natuurkwaliteit worden gerapporteerd. Hun locatie, verspreiding en mate van voorkomen moet systematisch worden vastgelegd zodat het ook na een aantal jaren goed mogelijk is de gegevens te analyseren. Dit betekent dat voordat de herstelmaatregelen worden genomen, een nulmeting moet plaatsvinden. Op dit moment is de monitoring van de 'procesindicatoren' echter nog onvoldoende uitgewerkt en moeten per gebied de lokale procesindicatorsoorten nog worden gedefinieerd en moet vervolgens nog een nulmeting worden uitgevoerd. De methode is dus niet zomaar klaar voor toepassing.

Ten slotte moeten in het kader van de PAS niet alleen de effecten van herstelmaatregelen worden gemonitord, maar ook de uitvoering van deze maatregelen. Ook deze vorm van monitoring is nog niet goed geregeld. Daarvoor is bijvoorbeeld eerst een goede gegevensvoorziening (format, standaardisatie en organisatie) nodig. Inmiddels is afgesproken dat jaarlijks een uitvoeringsdocument wordt vastgelegd waarin de maatregelen zijn uitgewerkt; in de tijd met bijbehorende taken en verantwoordelijkheden. Wel biedt de afstemming met de monitoring en rapportage van de Kaderrichtlijn Water (KRW) een kans om de uitvoering te monitoren. Een deel van de noodzakelijke herstelmaatregelen wordt immers uitgevoerd in het kader van de KRW. Maar ook deze methode is niet pasklaar. Op dit moment zijn bijvoorbeeld de definities van de maatregelen nog niet voldoende op elkaar afgestemd (Sanders et al. 2013). Inzicht in de effectiviteit, de efficiëntie en de synergie van de maatregelen wordt daarmee bemoeilijkt.

5.4 Botsproef

In deze paragraaf confronteren we de resultaten uit dit hoofdstuk met het juridisch kader uit hoofdstuk 3. We kijken of er bij de evaluatie halverwege het programma tegenvallers te verwachten zijn in de voortgang van de herstelmaatregelen, en wat hiervan de consequenties zijn voor de vergunningverlening. Ook kijken we welke handelingsperspectieven er zijn om eventuele consequenties te voorkomen. We gaan na of de herstelmaatregelen voldoende afdwingbaar zijn, en of de monitoring op orde is om de voortgang van de PAS-herstelmaatregelen in beeld te brengen.

Vertraging van de herstelmaatregelen heeft geen directe gevolgen voor de vergunningverlening:

In de praktijk worden de noodzakelijke antiverdrogingsmaatregelen naar verwachting niet overal

tijdig uitgevoerd. De PAS zal namelijk wel een deel van de bestuurlijke problemen bij het bestrijden van verdroging oplossen, maar niet allemaal. Zo is het waarschijnlijk dat bijvoorbeeld grondeigenaren zich tegen vernatting blijven verzetten. Bovendien heeft een goede afstemming tussen provincies, waterschappen en gemeenten veel voeten in de aarde. In gebieden waar dergelijke problemen spelen, blijft het risico bestaan dat niet alle maatregelen tijdig worden uitgevoerd.

Dit heeft geen directe consequenties voor de vergunningverlening, maar dan moeten de provincies wel voldoende inspanningen (blijven) leveren om de realisatie van de benodigde herstelmaatregelen te waarborgen. De uitvoering van zulke maatregelen kost namelijk jaren en bij de evaluatie halverwege de PAS zullen veel provincies nog volop met dit proces bezig zijn. Het is daarom aannemelijk dat vervolgstappen nodig zijn. Op papier is daarmee het doelbereik van de PAS niet onmogelijk. Wel moet de provincie voor de ecologische onderbouwing in de gebiedsanalyse rekening houden met de tijd die nodig is om de herstelmaatregelen uit te voeren.

Vergunningverlening komt in gedrang als essentiële maatregelen uitblijven en de stikstofgevoelige natuur in kwaliteit achteruitgaat

Mocht aan het einde van de eerste programmaperiode blijken dat de herstelmaatregelen in een bepaald PAS-natuurgebied niet van de grond zijn gekomen en dat de juridische randvoorwaarden voor de PAS hierdoor niet worden nagekomen, dan heeft ook dit geen directe gevolgen voor de vergunningverlening. Als het Rijk en de provincie in kwestie aannemelijk kunnen maken dat het in de volgende programmaperiode wel lukt de doelen voor de stikstofgevoelige natuur te realiseren, dan mogen zij depositieruimte voor vergunningen blijven uitgeven.

Dit betekent overigens niet dat het uitblijven van maatregelen altijd zonder consequenties blijft. De kans hierop neemt toe als uit metingen blijkt dat de natuurkwaliteit achteruitgaat en essentiële maatregelen uitblijven. Omdat zulke metingen in het algemeen om de zes jaar plaatsvinden, neemt de kans hierop toe naarmate de tweede programmaperiode dichterbij komt. De rechter kan dan namelijk oordelen dat het programma niet langer aan de daarvoor geldende juridische randvoorwaarden voldoet. Als dat het geval is, dan kunnen er in het betreffende gebied op basis van de PAS geen vergunningen meer worden verstrekt.

Waarborging natuurdoelen door maatwerk en extra reservering ontwikkelingsruimte

De betrokken overheden, met name de provincies, kunnen nu al stappen nemen om vertraging van de herstelmaatregelen te voorkomen. Daarbij is

samenwerking met andere partijen, vooral met die partijen die een deel van de maatregelen gaan uitvoeren, van groot belang. De belangrijkste uitdaging voor de provincies is de juiste balans te vinden tussen het geven van ruimte aan andere betrokken partijen en het voldoen aan de juridische afdwingbaarheid van de herstelmaatregelen. In eerste instantie kan de provincie andere partijen de ruimte geven om de benodigde maatregelen te treffen. Blijkt het niet te lukken om de maatregelen uit te voeren, dan kan de provincie alsnog een meer dwingend instrumentarium inzetten. De provincie kan overigens ook meteen overgaan tot dwang.

Hiernaast kan de provincie aanvullende maatregelen voorbereiden. Een kanttekening hierbij is dat er vaak alleen tijdelijke of zelfs helemaal geen alternatieve maatregelen achter de hand zijn die hetzelfde effect sorteren. Totdat de maatregelen zijn gerealiseerd, is een beperking van de uitgifte van ontwikkelingsruimte de enige manier om risico's voor de natuur te vermijden, althans in die gebieden waar geen alternatieve maatregelen mogelijk zijn.

Herstelmaatregelen moeten juridisch afdwingbaar kunnen zijn om vergunningverlening te waarborgen

Hoewel de provincies onderkennen dat ze in het uiterste geval de uitvoering van de PAS-herstelmaatregelen juridisch zouden moeten kunnen afdwingen, hebben nog niet alle provincies dit uitgewerkt. Het gaat hierbij hoofdzakelijk om hydrologische herstelmaatregelen, waarvoor de vrijwillige medewerking van particuliere grondeigenaren nodig is. Voor het geval deze medewerking uitblijft, dient er een 'plan B' te zijn dat aangeeft hoe de provincie deze medewerking afdwingt. Onteigening is dan het meest voor de hand liggende instrumentarium. Toepassing hiervan is echter omslachtig en zal, mede met het oog op de daaraan verbonden waarborgen, veel tijd in beslag nemen. Van de vijf provincies die in het kader van dit onderzoek zijn geraadpleegd, hadden in november 2013 Utrecht en Gelderland al stappen genomen om de inzet van dit instrument mogelijk te maken. Overijssel en Noord-Brabant hadden in principe de bereidheid uitgesproken om deze stap te gaan zetten. Noord-Holland gaf aan deze optie voorlopig nog niet bespreekbaar te willen maken.

Weigert een partij mee te werken aan de in de PAS voorziene herstelmaatregelen, waardoor deze maatregelen dus niet uitvoerbaar zijn, en ontbreekt bovendien een 'plan B', dan kan een projectbesluit dat op grondslag van de PAS wordt vergund op losse schroeven komen te staan. Provincies kunnen theoretisch nog tijdens een eventuele beroepsprocedure aangeven dat ze bereid zijn de maatregelen juridisch afdwingbaar te

maken. Is hiervoor onteigening nodig, dan zal de herstelmaatregel pas laat worden uitgevoerd en moet duidelijk worden gemaakt wat dit voor gevolgen voor het programma heeft. Tijdig inspelen op een dergelijk scenario kan extra vertraging voorkomen.

De monitoring moet verder worden uitgewerkt om de vergunningverlening niet in gedrang te brengen

De PAS voldoet op dit moment nog niet volledig aan de juridische randvoorwaarde dat de monitoring van de herstelmaatregelen adequate bijsturing mogelijk moet maken. Om wel aan deze voorwaarde te voldoen, is het noodzakelijk de monitoring verder uit te werken van de soorten die helpen kwaliteitsveranderingen tijdig te signaleren. Daarnaast is het van belang voor deze soorten een nulmeting uit te voeren. Afstemming met de monitoring van maatregelen die in andere programma's zoals de Kaderrichtlijn Water zijn opgenomen, kan helpen bij die verdere uitwerking. Dit alles moet gebeuren voordat de herstelmaatregelen daadwerkelijk worden uitgevoerd. In gebieden waar de herstelmaatregelen worden ingevoerd voordat de monitoring voldoende is uitgewerkt en opgezet, kunnen zich juridische consequenties voordoen. Denk hierbij aan niet-bewezen herstelmaatregelen waarbij de monitoring als waarborg dient voor de natuurdoelen. Bij een eventuele beroepsprocedure kan de vergunningverlening in zulke gebieden ter discussie komen te staan omdat de monitoring van de herstelmaatregelen niet op orde is.

PAS-depositiedoelen

Dit hoofdstuk gaat over de mogelijke ontwikkeling van de stikstofdepositie op de stikstofgevoelige natuur in de eerste programmaperiode van de PAS, van 2015 tot en met 2020. Hierbij kijken we ten eerste naar de verschillende bronnen van onzekerheden die aan de prognose zijn verbonden en ten tweede naar de onzekerheden die spelen bij het vaststellen van de stikstofdepositie. We doen dit op basis van de resultaten van het AERIUS-model en de generieke depositiekaarten van Nederland van het RIVM. We doen dit voor het gemiddelde over alle PAS-natuurgebieden en voor de individuele PAS-natuurgebieden in Nederland. In paragraaf 6.1 bespreken we de mogelijke mee- en tegenvallers voor de stikstofdepositie en de depositiedoelen. In paragraaf 6.2 staat de monitoring centraal, en de onzekerheden bij de vaststelling van de daadwerkelijke en gemodelleerde depositie. Als laatste confronteren we in paragraaf 6.3 de uitkomsten uit dit hoofdstuk met het juridisch kader in de zogenoemde botsproef.

6.1 Effect onzekerheden in prognose op stikstofdepositie

De stikstofdepositie op kwetsbare stikstofgevoelige leefgebieden in de PAS-natuurgebieden neemt af naarmate de afstand van het natuurgebied tot de stikstofbron afneemt. Hoe groter de afstand, hoe lager de depositie. Ook de kenmerken van de leefgebieden zijn

van belang, zoals de oppervlakte- en bodemkenmerken. Hoe ruwer het oppervlak en hoe lager de stikstofconcentratie in de bodem, hoe makkelijker de stikstof neerslaat. Hiernaast zijn kenmerken van de bron van belang zoals hoogte, hoeveelheid uitstoot en soort stikstofuitstoot. De stikstofinhoud van een kilogram ammoniak is namelijk groter dan de stikstofinhoud van een kilogram stikstofoxide. De bijdrage van de uitstoot van ammoniak per eenheid massa is daardoor veel hoger dan die van stikstofoxide (tabel 6.1). Bovendien slaat ammoniak veel sneller neer dan stikstofoxiden. Hierdoor varieert de lokale bijdrage van ammoniakbronnen aan de stikstofdepositie veel meer dan de bijdrage van stikstofoxidebronnen (tabel 6.1).

Het Rijk heeft bij de inschatting van de depositieniveaus (depositiedoelen) en de depositieruimte die de komende zes jaar naar verwachting vrijkomt, gekozen voor een scenario met een relatief hoge economische groei van 2,5 procent per jaar (Velders et al. 2014). Met deze keuze is als het ware een extra buffer ingebouwd. Door uit te gaan van een relatief hoog niveau van activiteiten, en daarmee een hoger emissieniveau van stikstof, is de kans op meevallers in de depositieontwikkeling namelijk groter. Mocht de daadwerkelijke groei lager uitvallen dan 2,5 procent (en dit lijkt vrij zeker voor de komende jaren), dan betekent dit naar verwachting een lager niveau van stikstofdepositie dan waar in de PAS mee is gerekend.

De relatief hoge economische groei waar het Rijk in de PAS-prognose mee heeft gerekend, is echter maar één

Tabel 6.1

Verband tussen de stikstofuitstoot en de depositie op PAS-natuurgebieden

Sector	Stikstofdepositie per eenheid stikstofoxide (NO _x) uitstoot per PAS-natuurgebied*	Stikstofdepositie per eenheid ammoniak (NH ₃) uitstoot per PAS-natuurgebied*
	(mol per hectare per jaar per kton NO _x)	(mol per hectare per jaar per kton NH ₃)
Industrie	0,4 (0,2 – 0,9)	3,7 (0,8 – 22,5)
Wegverkeer	0,6 (0,1 – 1,7)	5,6 (0,3 – 22,9)
Zeescheepvaart	0,3 (0,1 – 0,7)	3,4 (0,3 – 21)
Landbouw	0,5 (0,1 – 1,9)	4,3 (0,2 – 10,7)
Huishoudens	0,7 (0,2 – 1,7)	5,8 (0,3 – 40,4)

Bron: RIVM

* Gemiddelde waarde van alle PAS-natuurgebieden, waarbij gewogen is naar het areaal stikstofgevoelige natuur. Tussen haakjes staan de minimum- en maximumwaarden van de PAS-natuurgebieden. Per gebied is de gemiddelde stikstofdepositie voor het areaal stikstofgevoelige natuur berekend op basis van de uitstoot van alle bronnen in een sector in 2011.

De uitstoot van ammoniak draagt per massaeenheid het meest bij aan stikstofdepositie en heeft een grote spreiding per PAS-natuurgebied.

van de onzekerheden waarmee de ontwikkeling van de stikstofdepositie in Nederland omgeven is. Andere onzekerheden zijn: 1) het effect van het vastgestelde en voorgenomen bronbeleid in Nederland, 2) het effect van het extra bronbeleid dat in het kader van de PAS gaat worden ingevoerd, 3) het effect van het vastgestelde en voorgenomen beleid in het buitenland, en 4) de omvang van de veestapel, waarmee in de prognose rekening is gehouden.

I Onzekerheden over het effect van vastgesteld en voorgenomen beleid

Een eerste aspect dat van invloed is op de ontwikkeling van de stikstofdepositie in de komende jaren is het beleidsspoor: de voorgenomen bronmaatregelen, de PAS-bronmaatregelen en de maatregelen die in het buitenland worden genomen. Er is ook onzekerheid over de effecten van het bestaande beleid (zie paragraaf 4.2). Zo is er op dit moment geen goede verklaring waarom de gemeten stikstofconcentraties (met name ammoniak) in de lucht hoger zijn dan de berekende concentraties. Afhankelijk van de oorzaak kan dit zowel tot hogere als lagere deposities leiden in de toekomst. Het RIVM corrigeert voor dit verschil, en daarmee voor eventuele te laag ingeschatte effecten van het huidige bronbeleid.

Onzekerheden door aannames over vastgesteld mest- en ammoniakbeleid

In de PAS-prognose is gewerkt met aannames, onder andere over de manier waarop de landbouwsector het vastgestelde mest- en ammoniakbeleid invult. Vult de sector dat beleid anders in dan in de PAS, dan kan dit tot tegen- of meevallers leiden. Een voorbeeld. In de prognose is aangenomen dat de hoeveelheid stikstof die een agrarisch ondernemer op zijn land brengt,

overeenkomt met de vereisten uit de Nitraatrichtlijn. Het veevoer kan in de praktijk echter minder of meer stikstof bevatten, afhankelijk van de voerkeuze die de boer maakt. Dit kan leiden tot 5 procent meer of minder stikstof in de mest, wat overeenkomt met een mee- of tegenvaller van circa 3 kiloton ammoniak in 2020 (13 mol stikstof per hectare per jaar gemiddeld per PAS-natuurgebied*) (PBL & ECN 2010).

Een andere onzekerheid is de manier waarop de provincies het lokale milieu- en natuurbeleid invullen. In de PAS-prognose is aangenomen dat dit beleid tot strengere eisen aan stallen leidt, en dat 20 procent van de pluimvee- en varkensstallen met die strengere eisen te maken krijgt. Als dit aanvullende beleid er niet of in mindere mate komt, dan leidt dit tot een extra ammoniakemissie van 0-2 kiloton (0-9 mol stikstof per hectare per jaar gemiddeld per PAS-natuurgebied).

In de PAS-prognose is verder aangenomen dat een bepaalde hoeveelheid onverwerkte mest wordt geëxporteerd. In de praktijk kan die export zowel hoger als lager uitvallen. Dat heeft gevolgen voor de stikstofdepositie. Wordt minder onverwerkte mest geëxporteerd, dan betekent dit dat er meer mest in eigen land moet worden verwerkt en, voor een deel, aangewend. Extra stikstofuitstoot is dan het gevolg. Wordt meer geëxporteerd, dan is er een meevaller. Als er circa 50 procent minder of meer verwerking van varkensmest nodig is, dan leidt dit tot een mee- of tegenvaller van circa 2 kiloton aan ammoniakreductie (7 mol stikstof per hectare per jaar gemiddeld per PAS-natuurgebied) in 2020.

Ten slotte worden, in het kader van de derogatie van de Nitraatrichtlijn, de gebruiksnormen voor stikstof uit de

mest van melkvee op de centrale en zuidelijke zand- en lössgronden aangescherpt met 8 procent (van 250 naar 230 kilo stikstof per hectare) (EZ 2014). In de PAS-prognose is hiermee nog geen rekening gehouden. Dit leidt tot een meevaller van maximaal 1 kiloton ammoniak (3 mol per hectare per jaar gemiddeld per PAS-natuurgebied) ten opzichte van de PAS-prognose.

Tegenvallers verwacht bij PAS-bronmaatregelen Verder is er onzekerheid over de effecten van het voorgenomen extra bronbeleid dat het Rijk in het kader van de PAS treft. Enerzijds betreft deze onzekerheid de omvang van het technisch potentieel van de nieuwe maatregelen, anderzijds zijn er ook onzekerheden over de mate waarin het beleid daadwerkelijk wordt uitgevoerd. Hierdoor valt het effect van de maatregelen mogelijk 0,9 tot 1,7 kiloton aan ammoniakemissie lager uit dan in de PAS-prognose (zie hoofdstuk 4). Dit komt overeen met een tegenvaller van 5 tot 8 mol stikstofdepositie per hectare per jaar gemiddeld per PAS-natuurgebied. Deze tegenvaller komt bovenop de hierboven genoemde tegenvallers die verbonden zijn aan het reeds bestaande bronbeleid.

De provinciale maatregelen vormen een onderdeel van het lokale beleid. De onzekerheden over de effecten hiervan hebben daardoor een overlap met de onzekerheid over het lokale beleid van de provincies. Deze zijn hierboven al in kaart gebracht en worden daarom hier niet meer meegenomen.

Mee- en tegenvallers bij het bronbeleid wegverkeer Een volgende tegenvaller is aan de orde bij het lichte wegverkeer: metingen laten namelijk hogere emissies zien dan is afgesproken. Eerdere aanscherpingen van de emissienormen hebben in de praktijk niet altijd tot navenante dalingen geleid (Velders et al. 2011). De EU heeft maatregelen – zoals nieuwe testvoorschriften – aangekondigd om deze discrepantie te corrigeren. Er is echter nog onzekerheid over het tijdstip van invoering en over de vormgeving van deze maatregelen. Als de EU ze later of niet volledig invoert, kan dat een tegenvaller opleveren van 0-3 kiloton stikstofoxide (0-2 mol stikstof per hectare per jaar gemiddeld per PAS-natuurgebied) in 2020.

Bij het zware wegverkeer doen zich overigens ook meevallers voor (Euro 6). Deze zijn echter al verwerkt in de PAS-prognose.

Bijdrage van het buitenland kan variëren

De bijdrage die buitenlandse activiteiten hebben op de stikstofdepositie in Nederland, is omgeven met onzekerheden. Deze onzekerheden hangen af van de beleidsprestaties en de ontwikkeling van activiteiten over de grens. Ten aanzien van de buitenlandse bijdrage aan

de stikstofdepositie in Nederland is in de PAS-prognose aangenomen dat de uitstoot van de emissies in het buitenland overeenkomt met een referentiescenario waarbij volledige implementatie van het huidige luchtkwaliteitsbeleid in de Europese Unie plaatsvindt (Velders et al. 2014). Het PBL neemt aan dat deze onzekerheden in orde grootte vergelijkbaar zijn met de Nederlandse situatie. Dit betekent dat de verwachte reductie van de stikstofdepositie kan variëren met 5 procent, zowel hoger als lager dan in de PAS-prognose. Dit komt overeen met circa 21 mol stikstof per hectare gemiddeld per PAS-natuurgebied in 2020.

II Onzekerheden over de ontwikkeling van activiteiten

Een tweede aspect dat van invloed is op de ontwikkeling van de stikstofdepositie in de komende jaren is de ontwikkeling van de sectoren die verantwoordelijk zijn voor deze depositie. De belangrijkste sector is daarbij de veehouderij: via de emissie van ammoniak is deze sector verantwoordelijk voor circa twee derde van de stikstofdepositie. De groei of krimp van de veestapel wordt vooral beïnvloed door het landbouwbeleid en het mest- en ammoniakbeleid, en slechts in beperkte mate door de macro-economische groei.

Omvang veestapel draagt meest bij aan onzekerheid

De ontwikkeling van de melkveesector hangt af van een aantal zaken. Ten eerste is er de hoeveelheid melk die een melkveehouder mag produceren. Omdat de huidige productiebegrenzing, de melkquotering, in 2015 wordt afgeschaft, neemt in de PAS-prognose de totale melkproductie tussen 2010 en 2020 toe met circa 20 procent. Bij een veronderstelde productiviteitstoename per koe met circa 10 procent, zal de melkveestapel in deze periode toenemen met 10 procent. Deze groei draagt maar beperkt bij aan de druk op de mestmarkt, doordat de productiviteitstoename per koe en het effect van voermaatregelen ertoe leiden dat de fosfaatproductie in de melkveehouderij in 2020 naar verwachting rond het niveau van 2011 uitkomt (PBL & WUR 2013). LTO en PBL/WUR gaan ervan uit dat een groei van de melkproductie tot 20 procent reëel is (LTO et al. 2013; PBL & WUR 2013). Een groei tot 30 procent is echter ook mogelijk (Hoogeveen et al. 2010).

Aan de andere kant is het ook mogelijk dat de EU de derogatie voor het gebruik van graasdiermest niet verlengt of dat de mestverwerking niet goed van de grond komt. In dat geval zal de melkveestapel gelijk blijven (PBL & WUR 2013; PBL & ECN 2012) of zelfs krimpen met circa 5 procent in 2020 ten opzichte van 2010 (Hoogeveen et al. 2010).

Ten opzichte van de PAS-prognose – die rekening houdt met een groei van de melkveestapel van 10 procent – kunnen dus mee- of tegenvallers ontstaan. Indien de melkveestapel met maximaal 5 procent krimpt, neemt de ammoniakemissie met 0-2 kiloton (0-10 mol stikstofdepositie per hectare per jaar gemiddeld per PAS-natuurgebied) extra af ten opzichte van de PAS-prognose. Neemt de melkveestapel met 20 procent toe, dan neemt de ammoniakemissie toe met 0-3 kiloton (0-15 mol stikstofdepositie per hectare per jaar gemiddeld per PAS-natuurgebied) ten opzichte van de PAS-prognose. Een groei van de melkveestapel met 20 procent zal vooral moeten plaatsvinden via de uitgifte van ontwikkelingsruimte of via een meldplicht in de PAS. Door beperkingen van de Natuurwetgeving is binnen de huidige vergunningen namelijk maar een beperkte groei van de melkveestapel mogelijk (Arcadis 2013).

Ook de ontwikkeling van de varkenshouderij kent onzekerheden. In de PAS-prognose is tussen 2010 en 2020 een stabilisatie van de varkensstapel voorzien. In de bovenraming van het PBL was hiervoor nog een krimp van 17 procent voorzien, omdat dit bij de opstelling van de raming volgens het LEI een realistisch scenario leek (Berkhout et al. 2011). De omvang van de varkenssector is tegen de verwachting in de laatste jaren echter vrijwel gelijk gebleven en ook een stabilisatie van de varkensstapel tot aan 2020 lijkt reëel (CBS 2014; PBL & WUR 2013; LTO et al. 2013). De keuze voor de stabilisatie van de varkensstapel in de PAS-referentieprognose voorkomt tegenvallers als de in de PBL-bovenraming verwachte krimp zou uitblijven.

Tegelijkertijd is het nog steeds denkbaar dat de varkensstapel krimpt, met 17 procent zoals voorzien door het LEI. Dit scenario kan optreden als de EU in 2018 de derogatie voor het gebruik van graasdiermest niet verlengt of als de mestverwerking niet goed van de grond komt. Als de varkenssector niet stabiliseert maar 17 procent krimpt tussen 2010 en 2020, dan leidt dit tot 2 kiloton minder ammoniakemissie per jaar (8 mol stikstofdepositie per hectare per jaar gemiddeld per PAS-natuurgebied).

Ook in de pluimveesector zijn er onzekerheden. In de PAS-prognose is van 2010 tot 2020 een groei van de pluimveestapel met 3 procent voorzien. Op basis van de huidige inzichten lijkt een stabilisatie reëler, omdat voor groei het perspectief ontbreekt (PBL & WUR 2013). Indien er inderdaad sprake zou zijn van een stabilisatie van de pluimveestapel tot aan 2020, betekent dit een meevaller van circa 0,7 kiloton ammoniakemissie (3 mol stikstofdepositie per hectare gemiddeld per PAS-natuurgebied) per jaar.

Een andere onzekerheid waar de varkens- en pluimveesector mee te maken heeft, is het al dan niet afschaffen van de productierechten. Deze rechten blijven voorlopig bestaan, maar een mogelijke afschaffing is vanaf 2018 aan de orde (EZ 2013). Mocht de afschaffing doorgaan, dan legt de overheid niet langer directe restricties op aan het aantal te houden dieren. Dit leidt waarschijnlijk niet tot een groei van de veestapel omdat daarvoor het economisch perspectief ontbreekt (PBL & WUR 2013; LTO et al. 2013).

Een effect dat wel kan optreden, is het ontstaan van regionale verschillen. Als de dierrechten worden afgeschaft, is de kans namelijk groot dat in het zuiden van Nederland een schaalvergroting en concentratie van dieren optreedt omdat de kostenvoordelen hiervan vooral daar gunstig zijn. Een dergelijke regionale toename van de veestapel is een extra risico voor de PAS omdat binnen de huidige vergunningen de varkens- en pluimveehouderijen nog met 30-40 procent kunnen groeien (Arcadis 2013). Doordat de vergunningen worden opgevuld, kan dan in sommige PAS-natuurgebieden de afname van de stikstofuitstoot stagneren. Daar staat tegenover dat de veestapel en de stikstofbelasting elders hierdoor juist kunnen afnemen.

Scenario met hoge groei levert een buffer om tegenvallers te kunnen opvangen

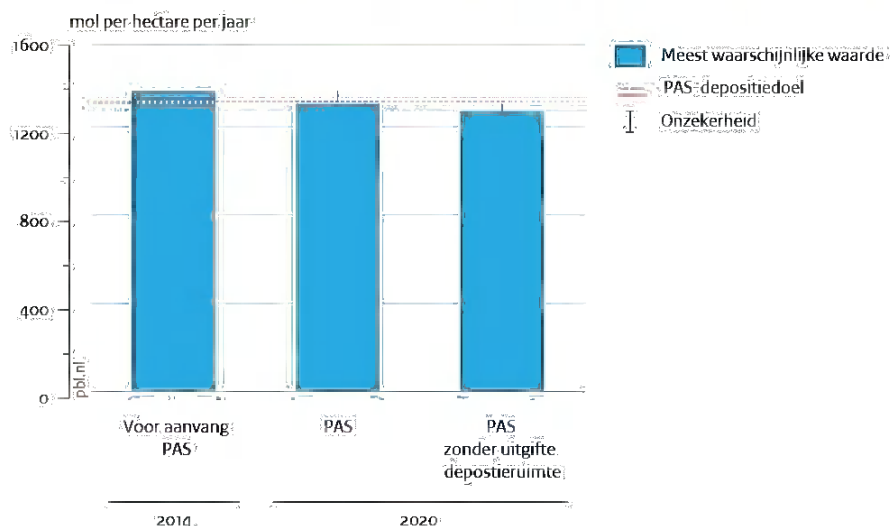
Ten slotte zijn er nog enkele andere sectoren die de ontwikkeling van de stikstofdepositie beïnvloeden. Het gaat om het wegverkeer, het energiegebruik en de industriële productie. Op deze sectoren is het al dan niet optreden van economische groei van grote invloed. In de PAS-prognose is een economische groei van 2,5 procent per jaar verondersteld. Het lijkt reëel dat de daadwerkelijke economische groei lager zal uitvallen dan in de PAS-prognose. Een lagere groei van 0,9 procent per jaar levert dan in theorie een meevaller in de stikstofdepositie op van gemiddeld 18 mol stikstofdepositie per hectare per jaar gemiddeld per PAS-natuurgebied (figuur 6.1). De categorie 'omvang overige activiteiten' in figuur 6.1 geeft daarmee vooral aan wat het effect is van de economische groei op de depositie. De keuze voor dit scenario levert daarmee een buffer om tegenvallers te kunnen opvangen.

Onzekerheidsmarges voor stikstofdepositie in PAS-natuurgebieden zijn groot

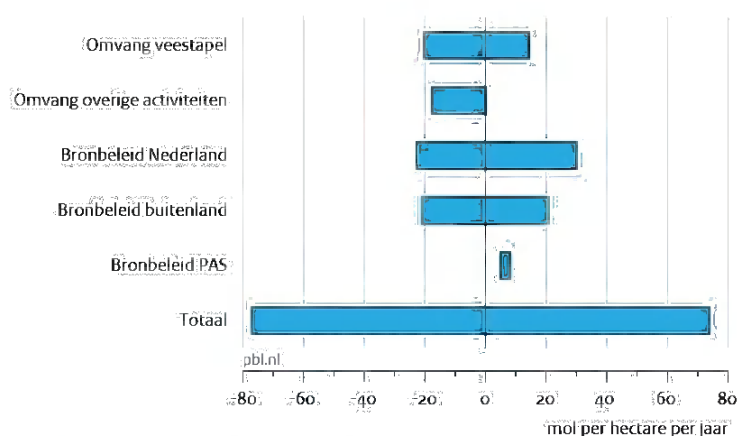
Gemiddeld komt de PAS op de beoogde depositiedoelen uit als de mee- en tegenvallers elkaar in balans houden. De kans is echter groot dat de stikstofdepositie in de praktijk gemiddeld lager of hoger uitvalt dan de depositiedoelen in de PAS (figuur 6.1), zo blijkt uit de onzekerheidsanalyse. Door de vele onzekerheden kent de stikstofdepositie een grote bandbreedte. In figuur 6.1 zijn

Figuur 6.1

Stikstofdepositie door Programmatie Aanpak Stikstof (PAS) voor alle PAS-natuurgebieden



Onzekerheden stikstofdepositie, 2020



Bron: Ministerie van Economische Zaken; RIVM; bewerking PBL

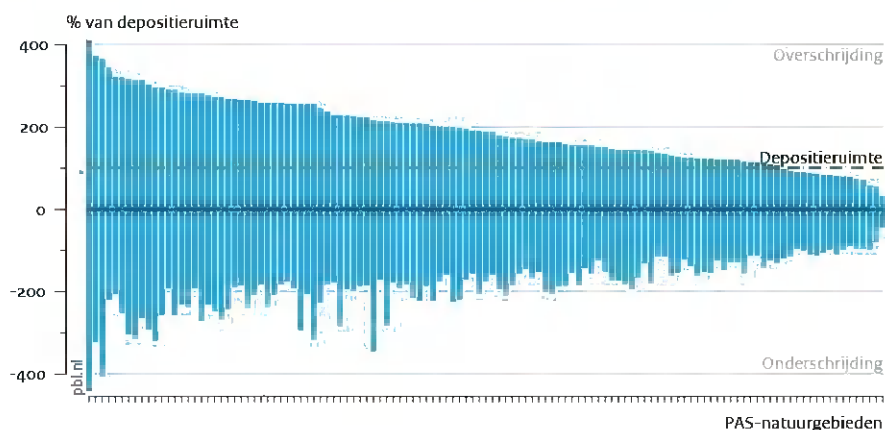
De PAS-depositiedoelen worden gemiddeld gezien gerealiseerd, maar door onzekerheden in de ontwikkeling van de stikstofdepositie is zowel overschrijding als onderschrijding van deze depositiedoelen mogelijk. Dit komt vooral door de onzekerheid over het resultaat van het bronbeleid en de economische groei in de landbouw (omvang veestapel) en overige sectoren (omvang overige activiteiten).

de onder- en bovengrenzen van de bandbreedtes weergegeven door de verschillende mee- en tegenvallers bij elkaar op te tellen. De onzekerheid over het resultaat van het bronbeleid (in de landbouw) is hierbij het grootst, gevolgd door de onzekerheid over de economische groei in de veehouderij en de overige sectoren. Het stikstofdepositieniveau aan het eind van de eerste programmaperiode van de PAS is dus onzeker. De marge bedraagt gemiddeld maximaal 70-80 mol per PAS-natuurgebied en is groter dan de gemiddelde depositieruimte die 55 mol per hectare per PAS-

natuurgebied bedraagt. In het slechtste geval is de tegenvaller halverwege de PAS-periode zo groot (70-80 mol per hectare per jaar) dat aanvullende maatregelen nodig zijn om de depositiedoelen te realiseren, met een potentieel dat groter is dan het beoogde potentieel van de nationale PAS-bronmaatregelen. Als de economische groei en de ontwikkeling van de veestapel lager en de effecten van het beleid hoger uitpakken, dan kan de depositie ook veel lager (70-80 mol per hectare per jaar) uitvallen.

Figuur 6.2

Onzekerheid in stikstofdepositieniveau ten opzichte van depositiedoelen, 2020



Bron: Ministerie van Economische Zaken, RIVM, PBL; bewerking PBL

De omvang van de onzekerheid voor het stikstofdepositieniveau is in bijna alle PAS-natuurgebieden groter dan de volledige depositieruimte.

De onzekerheidsmarges in de stikstofdepositie variëren per PAS-natuurgebied. In gebieden met veel veeteeltbedrijven is deze variatie het grootst, doordat de effecten van het bronbeleid in de landbouw onzeker zijn. De variatie kan oplopen tot circa 10 procent ten opzichte van het depositiedoel. In bijna alle gebieden (90 procent) is de onzekerheid groter dan de beschikbare depositieruimte (figuur 6.2) en daarmee dus ook groter dan de ontwikkelingsruimte dat hiervan een onderdeel is. Met een reservering van de beschikbare ontwikkelingsruimte voor de tweede helft van de programmaperiode kunnen dus geen grote tegenvallers worden opgevangen.

6.2 Monitoring

Om na te gaan of de werkelijke stikstofbelasting binnen de randvoorwaarden van de PAS blijft, en de depositiedoelen zoals vastgelegd in het programma dus niet worden overschreden door de ontwikkeling van de stikstofdepositie in de praktijk, is het nodig de ontwikkeling van de hoeveelheid stikstofdepositie in kaart te brengen. Het gaat hierbij zowel om de daadwerkelijke depositie als om het verwachte niveau aan het einde van het programma. De instrumenten, gegevens en indicatoren waarmee dit kan worden vastgesteld, zijn bekend. De voortgang van de ontwikkeling van de stikstofdepositie wordt getoetst aan het verwachte depositieverloop zoals vastgelegd in het

programma. Zolang de afwijkingen binnen de gestelde tolerantiegrenzen blijven, is bijsturing niet aan de orde. Deze tolerantiegrenzen moeten nog nader worden uitgewerkt (EZ & IenM 2014). Onduidelijk is of en hoe de toestemming voor de uitgifte van de depositieruimte in de tweede helft van het programma is gekoppeld aan de resultaten van de evaluatie.

Op basis van metingen en modelberekeningen stelt het RIVM de daadwerkelijke stikstofdepositie jaarlijks vast in de zogenoemde generieke depositiekaarten Nederland (GDN) (Velders et al. 2014). Dit gebeurt met het OPS-model, dat ook het rekenhart vormt van AERIUS. Een verschil tussen de twee toepassingen is dat AERIUS wordt gevoed met prognoses van de stikstofuitstoot terwijl de daadwerkelijke depositie jaarlijks wordt bepaald op basis van vastgestelde emissiecijfers. De methodiek die wordt gebruikt voor de monitoring en de prognose komt dus overeen. In beide gevallen vindt bij de vaststelling van de stikstofdepositie een correctie plaats voor het verschil tussen gemeten en berekende stikstofconcentraties in de lucht en in neerslag.

Het RIVM gebruikt verschillende typen metingen die zowel de depositie van stikstof in regen (natte depositie) als de depositie van stikstof via de lucht (droge depositie) meten (Mooibroek et al. 2013). Om ruimtelijke patronen in de depositie te kunnen identificeren zijn voldoende meetpunten van belang. De werkelijke droge depositie is echter moeilijk te meten en de meting is bovendien kostbaar. Om meer inzicht in de droge depositie te verkrijgen worden voor de PAS daarom extra metingen

uitgevoerd. Ook wordt het zogenoemde Landelijk Meetnet Luchtkwaliteit (LML) van het RIVM uitgebreid met drie meetpunten voor droge depositie (DLG 2013). Daarnaast worden metingen van stikstof in de lucht (ammoniak en stikstofdioxide) gebruikt. Deze geven een goede indicatie voor de droge depositie van stikstof en zijn goedkoper dan de depositiemetingen.

De afwijking tussen de modelberekening en de meting vertoont vooral bij ammoniakconcentraties sterke regionale patronen. Om deze ruimtelijke patronen voor de bepaling van de droge stikstofdepositie op natuur goed te kunnen berekenen, wordt in het kader van de PAS het Meetnet Ammoniak in Natuurgebieden (MAN) van het RIVM gebruikt. Het gaat hierbij om ammoniakmetingen in circa 60 PAS-natuurgebieden (RIVM 2014). Deze metingen zijn relatief eenvoudig, veel goedkoper dan standaardmetingen en geven een goede inschatting van de ruimtelijke patronen van ammoniakconcentraties. Omdat metingen relatief kostbaar zijn, is voor de vaststelling van een representatief beeld over heel Nederland daarom gekozen voor een combinatie van metingen en berekeningen.

Trends in de stikstofdepositie zijn nauwkeurig vast te stellen

Trends in de depositie en uitspraken over de te verwachte toekomstige vermindering van de stikstofdepositie bij een bepaald beleidsscenario kunnen aanzienlijk nauwkeuriger worden vastgesteld dan de absolute depositie. Hiervoor is het wel nodig rekening te houden met de variatie in meteorologische verschillen van jaar tot jaar en te corrigeren voor tussentijdse model-aanpassingen (Velders et al. 2011). De meteorologische omstandigheden variëren namelijk van jaar tot jaar, waardoor de vastgestelde depositie van jaar tot jaar fluctueert zonder dat dit een trend in de stikstofuitstoot weergeeft. Ontwikkelingen in de depositie (de trend) worden in kaart gebracht door te rekenen met 'gemiddelde' meteorologische omstandigheden. Deze gemiddelde omstandigheden worden ook toegepast in de AERIUS-versie van het OPS-model.

Vaststellen stikstofdepositieniveaus op lokale schaal kent grote onzekerheden

De vaststelling van de stikstofdepositieniveaus daarentegen kent grote onzekerheden, die op lokale schaal zelfs aanzienlijk kunnen zijn. Voor de berekening van de depositie op de vierkante kilometer liggen dergelijke onzekerheden in de buurt van de 70 procent (DLG 2013). Deze onzekerheden worden bepaald door de onzekerheden in de emissies, het landgebruik, de verspreidingsberekening en de depositieberekening. Bij de GDN-berekeningen wordt de lokale onzekerheid in de schatting van de depositiesnelheid voor een groot deel

bepaald door de onzekerheid in het landgebruik en de onzekerheid in de parametrisatie van de droge depositiesnelheid. Ook in het geval dat veel detailinformatie beschikbaar is over bronnen in de omgeving van een natuurgebied, zal de onzekerheid nog altijd enkele tientallen procenten bedragen en dus minimaal in de orde van honderden molen per hectare per jaar zijn. Deze onzekerheden spelen een grote rol indien met het AERIUS-model deposities met absolute depositiewaarden worden vergeleken (Velders et al. 2011).

In AERIUS wordt de onzekerheid verkleind door in de depositieberekening meer detailinformatie te gebruiken over de grootte en de locatie van de stikstofemitterende bronnen rond het natuurgebied, evenals meer informatie over de oppervlakte-eigenschappen van het natuurgebied. Hoeveel de onzekerheid hierdoor wordt verkleind, is echter nog onduidelijk (DLG 2013). Volgens medewerkers van het RIVM kan de stikstofdepositie op haar best met een onzekerheidsmarge van circa 30 procent worden vastgesteld; dit is namelijk de onzekerheid die geldt voor depositiemetingen. De methodiek voor monitoring en prognose van de depositie is vrijwel hetzelfde, bevat dezelfde afwijkingen en levert daarom eenduidige waarden.

Door de gehanteerde methodiek voor de emissieberekening in AERIUS kunnen ook afwijkingen ontstaan. Volgens de Emissieregistratie zijn de ammoniakemissies door varkens en legpluimvee hoger (circa 40 tot 50 procent) terwijl de ammoniakemissies van melkvee lager (10 procent) zijn dan volgens AERIUS. In AERIUS liggen de totale ammoniakemissies op nationaal niveau in 2012 hierdoor lager dan volgens de Emissieregistratie. Het is niet helemaal duidelijk wat de oorzaak is van deze verschillen.

De volgens de Emissieregistratie hogere ammoniakemissie bij varkens is voor een klein deel te verklaren door onvolledige naleving bij het gebruik van luchtwassers. AERIUS houdt hier, in tegenstelling tot de Emissieregistratie, geen rekening mee. Zonder deze correctie voor onvolledige naleving blijft voor varkens de uitstoot volgens AERIUS echter 30-35 procent hoger dan volgens de Emissieregistratie.

Een mogelijke verklaring voor de verschillen in ammoniakemissies is dat AERIUS, in tegenstelling tot de Emissieregistratie, geen rekening houdt met (de ontwikkeling in) de hoeveelheid stikstof in de mest, die kan vervluchtigen als ammoniak. AERIUS berekent de ammoniakemissie door per diercategorie voor een specifiek stalsysteem in een bepaald basisjaar vastgestelde vaste emissiefactor per dier (de zogenaamde de RAV-factor) rechtstreeks te

vermenigvuldigen met het lokaal aanwezige aantal dieren. Dit verklaart mogelijk (een deel van) de voor de volgens de Emissieregistratie hogere ammoniakemissie bij legpluimvee, omdat daar de afgelopen jaren de hoeveelheid stikstof in mest, die kan vervluchtigen als ammoniak, is toegenomen. Dit kan ook een verklaring zijn voor de volgens de Emissieregistratie lagere ammoniakemissie bij melkvee, omdat in de afgelopen jaren de hoeveelheid stikstof in de mest is afgenomen, die kan vervluchtigen als ammoniak. Voor de hogere ammoniakemissie volgens de Emissieregistratie bij varkens is dit geen verklaring, omdat bij varkens geen sprake is van een toename van de hoeveelheid stikstof in de mest, die kan vervluchtigen als ammoniak.

Om aan te sluiten bij de landelijke cijfers van de Emissieregistratie corrigeert AERIUS voor het verschil met de Emissieregistratie. Omdat AERIUS hierbij geen onderscheid maakt naar diersoort, zal dit – afgezet tegen de Emissieregistratie – leiden tot een lagere inschatting van de stikstofdepositie in gebieden met een hoog aandeel varkenshouderijen en legpluimveebedrijven en een hogere inschatting bij een hoog aandeel melkveehouderijen.

6.3 Botsproef

In deze paragraaf confronteren we de resultaten uit dit hoofdstuk met het juridisch kader. We kijken of er op basis van de geschetste onzekerheden tegenvallers in de stikstofdepositie te verwachten zijn en wat hiervan de consequenties zijn voor de vergunningverlening. Ook onderzoeken we welke handelingsperspectieven er zijn om eventuele consequenties te voorkomen. Daarnaast gaan we na of de monitoring op orde is om de voortgang van de ontwikkeling in de stikstofdepositie in kaart te brengen en te toetsen aan de randvoorwaarden van het programma.

Omvang mogelijke tegenvallers kan uitgifte depositieruimte in problemen brengen

De onzekerheden over de ontwikkeling van de stikstofdepositie zijn groot. Het niveau kan zowel boven als onder de depositiedoelen uitkomen. Gemiddeld genomen komt de PAS op het beoogde niveau uit en mee- en tegenvallers zouden elkaar (deels) kunnen compenseren.

Het is niet uit te sluiten dat in het slechtste geval de depositiedoelen in een groot aantal PAS-natuurgebieden hierdoor halverwege de PAS-periode in het geding komen. Dit zou kunnen als het grootste deel van de ontwikkelingsruimte dan al is vergeven en het depositieniveau boven het depositiedoel dreigt uit te komen. De

overheid heeft dan depositieruimte vergeven die zij, met het oog op de natuurdoelen, achteraf gezien beter niet had kunnen verstrekken. De overschrijding kan in het slechtste geval groter zijn dan het beoogde effect van de nationale bronmaatregelen. Omdat er niet voldoende maatregelen zijn om een grote tegenvaller ineens te compenseren, dreigt het in het slechtste geval onmogelijk te worden de doelen te realiseren. In dat geval moet de PAS worden aangepast. Aanpassing van het programma met bijvoorbeeld minder ambitieuze depositiedoelen is mogelijk, mits hiermee de natuurdoelen zijn gewaarborgd. Dat betekent dat moet worden aangetoond dat de PAS de kwaliteitsachteruitgang van Natura 2000-gebieden sneller tot stilstand brengt en bijdraagt tot het sneller bereiken van een gunstige staat van instandhouding dan zonder de PAS het geval zou zijn. Lukt dat niet, dan mag in elk geval tot de volgende programmaperiode geen ontwikkelingsruimte meer worden uitgegeven. Ook moet de mogelijkheid voor vergunningsvrije activiteiten – onder de grenswaarde – in zo'n geval worden beperkt.

Alle opties nodig om doelen te waarborgen: tijdige bijsturing, aanvullende maatregelen en reservering voldoende ontwikkelingsruimte

Doordat de onzekerheden groot zijn, is een overschrijding van depositiedoelen nooit echt uit te sluiten. Wel is het mogelijk de kansen op overschrijding te verkleinen. Bijsturing in de PAS is daarom noodzakelijk om te waarborgen dat de doelen worden gerealiseerd. De mogelijkheid tot bijsturing voorkomt ook dat er op voorhand mogelijk buitensporige voorzorgsmaatregelen worden getroffen om zo veel mogelijk risico's uit te sluiten. De tegenvallers in de stikstofdepositie zijn mogelijk op te vangen door jaarlijks de voortgang van het programma bij te sturen. Om te kunnen bijsturen is het nodig voor de tweede helft van het programma voldoende ontwikkelingsruimte te reserveren, tijdig voldoende aanvullende maatregelen voor te bereiden en in te zetten op het intensiveren en beter handhaven van de maatregelen. Om de doelen van de PAS met bijsturing te kunnen waarborgen is de inzet van al deze opties geboden.

Ten eerste kunnen het Rijk en de provincies door 'de vinger aan de pols' te houden grote tekorten halverwege het programma voorkomen. Het is in dat geval noodzakelijk de resultaten van de jaarlijkse monitoring te volgen en op basis daarvan bij te sturen. Denk bijvoorbeeld aan het verkleinen van nalevingstekorten door controle en handhaving. En door de ontwikkeling van de veestapel te volgen kan het Rijk in de gaten houden of deze binnen de verwachte ontwikkelingen blijft.

Ten tweede zijn er op de korte termijn slechts beperkt aanvullende maatregelen mogelijk, met een technisch potentieel van hooguit enkele kilotonnen ammoniak (circa 15 mol per hectare per jaar) (zie paragraaf 4.5). Het Rijk en de provincies kunnen hiermee geen grote tegenvallers opvangen.

Ten derde kan het zinvol zijn om voldoende ontwikkelingsruimte voor de tweede helft van het programma te reserveren. Wat voldoende is, zal per gebied moeten worden bepaald. Daarnaast zou het zinvol zijn de uitgifte van ontwikkelingsruimte voor de tweede helft van het programma voorwaardelijk te koppelen aan de resultaten van de evaluatie. Zo kan worden voorkomen dat de overheid al ruimte uitgeeft die ze met het oog op de natuurdoelen, achteraf gezien beter niet had kunnen uitgeven.

Eisen aan milieuprestaties leiden tot efficiëntere benutting ontwikkelingsruimte en dragen bij aan verduurzaming landbouw

Het Rijk en de provincies moeten nog regels opstellen voor de uitgifte van de ontwikkelingsruimte. Zo is het nog niet duidelijk op welke manier aanvragen worden afgehandeld. Vooralsnog wordt deze ontwikkelingsruimte toegewezen op basis van het principe 'wie het eerst komt, wie het eerst maalt'. Er zijn echter andere mogelijkheden om de schaarse ontwikkelingsruimte toe te bedelen, die bovendien een kans bieden om de efficiëntie van het PAS-programma te vergroten. Zo biedt de PAS de provincies de ruimte om hiervoor eigen beleidsregels op te stellen. Zij kunnen bijvoorbeeld eisen stellen aan de milieuprestatie van nieuwe activiteiten. Hoe strenger deze eisen, hoe minder ruimte er nodig is en hoe meer bedrijven van dezelfde hoeveelheid schaarse ontwikkelingsruimte kunnen profiteren. De maatschappelijke baten worden zo hoger en de kosten lager. Bovendien draagt de PAS op deze manier bij aan de verduurzaming van de landbouw. Zo'n aanpak vergt nog wel een nadere juridische uitwerking, omdat een vergunning op grond van de Natuurbeschermingswet niet zomaar mag worden geweigerd om andere redenen dan natuur (het specialiteitenbeginsel). Er zijn verschillende manieren denkbaar voor zo'n systeem van toewijzing. Dit kan bijvoorbeeld op basis van milieuprestaties.

Nieuwe inzichten bij vaststelling stikstofdepositie hebben naar verwachting geen gevolgen voor de vergunningverlening

De monitoring van de stikstofdepositie in de PAS-natuurgebieden kan de ontwikkeling van de stikstofdepositie goed in kaart brengen. De vaststelling van de stikstofdepositieniveaus kent echter grote onzekerheden, die op lokale schaal aanzienlijk kunnen zijn. De onzekerheid op een locatie bedraagt minimaal enkele tientallen procenten en kan zelfs oplopen tot meer dan honderd procent. Dit betekent op een locatie een onzekerheidsmarge in de stikstofdepositie van enkele honderden tot zo'n duizend molen per hectare per jaar. Deze onzekerheid krijgt consequenties als tijdens de PAS-periode nieuwe inzichten over de depositie ontstaan en de methodiek voor het vaststellen van stikstofdepositie wordt gewijzigd. Dit zou kunnen leiden tot depositiewaarden die lokaal tot een factor twee hoger of lager zijn dan nu.

Als het door hogere waarden onmogelijk wordt de PAS-depositiedoelen te realiseren, dan moet de PAS worden aangepast. De verwachting is dat bij methodische wijzigingen de natuurdoelen gewaarborgd blijven. Methodische wijzigingen zullen dan geen gevolgen hebben voor de vergunningverlening. Nieuwe inzichten veranderen weliswaar de inschattingen van de depositieniveaus, maar dit geldt zowel voor de begin- als voor de eindsituatie in het programma. De duiding van de ecologische beginsituatie zal niet veranderen. Ook de eerder geprognoseerde verlaging in depositieniveau zal veelal blijven bestaan, evenals het verwachte effect van de herstelmaatregelen. Het beoogde resultaat van de maatregelen in de PAS voor realisatie van de natuurdoelen blijft daarmee gewaarborgd.

Noot

- 1 Er is bij middeling gewogen naar het areaal stikstof gevoelige natuur per PAS-natuurgebied.

Potentieel en doelmatigheid van de PAS voor natuur

Met de PAS wil het Rijk versneld toewerken naar een duurzaam voortbestaan van de stikstofgevoelige natuur op de lange termijn en op nationaal niveau. Dit betekent dat er in Nederland voldoende locaties met goed ontwikkelde ecosystemen aanwezig moeten zijn, met voldoende karakteristieke soorten in voldoende grote populaties. In dit hoofdstuk beschrijven we in hoeverre het Rijk met de PAS hierin slaagt. Daartoe analyseren we de mogelijke langetermijneffecten die de PAS heeft op de stikstofgevoelige natuur in Nederland. Deze effecten beoordelen we op basis van de verschillende maatregelen. Daarnaast is de kosteneffectiviteit van deze maatregelen in beeld gebracht.

De maatregelen brengen duurzaam voortbestaan van stikstofgevoelige natuur dichterbij

Tot aan 2032 kunnen de condities voor het duurzaam voortbestaan van de stikstofgevoelige soorten die door de Vogel- en Habitatrichtlijnen (VHR) worden beschermd, significant verbeteren (figuur 7.1 en kader 'PBL-analyse'), zo blijkt uit verkennende modelanalyses van het maatregelenpakket. Om dit effect te verzilveren, is het enerzijds nodig dat de bronmaatregelen worden uitgevoerd volgens het vastgestelde en voorgenomen bronbeleid, aangevuld met de PAS-bronmaatregelen. Anderzijds dienen ook de herstelmaatregelen te worden uitgevoerd zoals in het Natuurpact staat weergegeven (PBL 2013). Hierbij gaat het zowel om de herstelmaatregelen in het kader van de PAS als om overige herstelmaatregelen, zoals de (her)inrichting en uitbreiding van gronden in het kader van het Natuurpact.

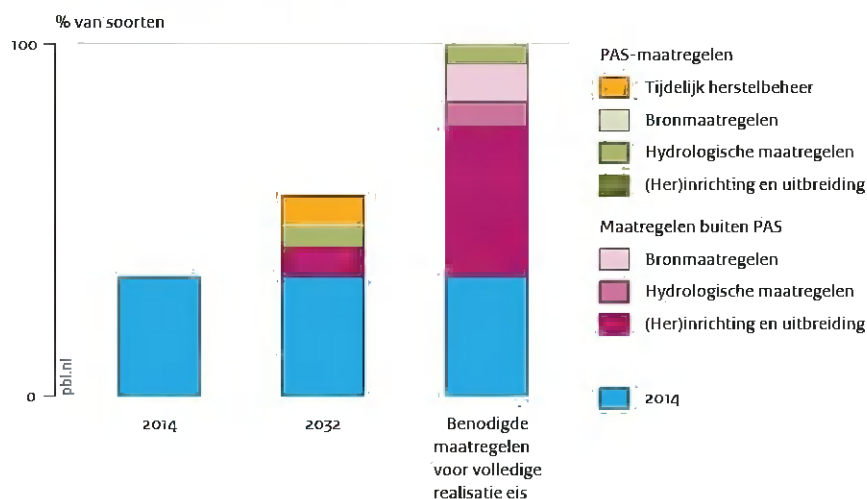
Vergeleken met de huidige situatie levert de volledige uitvoering van het maatregelenpakket een duidelijke verbetering op van de stikstofgevoelige natuur. Het aantal stikstofgevoelige soorten waarvoor de milieu- en ruimtecondities zodanig zijn dat zij op landelijk niveau duurzaam kunnen voortbestaan, neemt toe van ruim 45 procent in 2014 tot bijna 70 procent in 2032. Door het maatregelenpakket van de PAS uit te voeren komt de realisatie van de Europese eis dat de stikstofgevoelige natuur duurzaam moeten kunnen voortbestaan, dus dichterbij. Deze eis zal echter niet volledig worden gerealiseerd: nog steeds zullen voor ruim 30 procent van de soorten de condities niet duurzaam zijn.

Slechte milieu- en ruimtecondities belemmeren duurzaam voortbestaan

Op dit moment zijn voor ruim 45 procent van de VHR-soorten op land de condities in Nederland duurzaam (figuur 7.2). Dit betekent dat er voor deze soorten genoeg leefgebied van voldoende kwaliteit is om een landelijk robuuste populatie te huisvesten en zo een duurzaam voortbestaan te garanderen. De overige bijna 55 procent van de soorten ondervindt problemen door ongunstige milieu- en ruimtecondities. De belangrijkste knelpunten zijn vermesting, verdroging, versnippering en een tekort aan geschikt leefgebied.

Figuur 7.1

Inschatting van effect van maatregelen voor realiseren van Europese eis voor duurzaam voortbestaan van stikstofgevoelige natuur



Bron: PBL

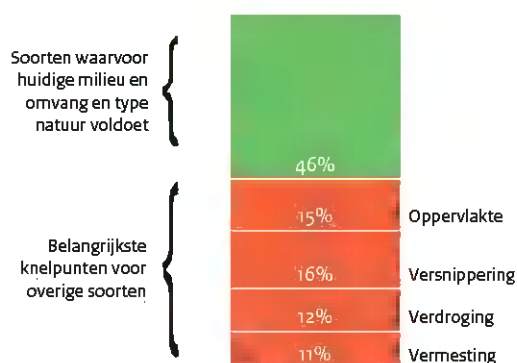
Het maatregelenpakket volgens het vastgestelde en voorgenomen bronbeleid, inclusief de PAS-maatregelen en het Natuurpact, leidt naar verwachting tot een toename van het aantal stikstofgevoelige soorten dat onder duurzame condities leeft, met ruim 20 procentpunten in de periode van 2014 tot 2032. De toename in realisatie van een duurzaam voortbestaan komt vooral door de inzet op PAS-herstelmaatregelen: tijdelijk herstelbeheer en hydrologische maatregelen. Voor een volledige realisatie van de Europese eis voor duurzaam voortbestaan resteert nog een forse opgave na 2032.

PBL-analyse van toename in realisatie duurzaam voortbestaan

Om de realisatie van de Europese eis voor een duurzaam voortbestaan voor de stikstofgevoelige natuur dichterbij te brengen, is het niet alleen zaak de bronmaatregelen volledig uit te voeren. Ook gaat het erom de middelen die volgens het Natuurpact zijn begroot om de herstelmaatregelen binnen de gestelde periode – tot en met 2027 – te kunnen uitvoeren, volledig in te zetten. Daarvan gaat het PBL uit bij zijn analyse. De jaarlijkse uitvoeringssnelheid van de maatregelen ligt in dat geval vele malen hoger dan in de huidige situatie. Een ander uitgangspunt is dat de maatregelen optimaal worden ingezet om de Europese eis op landelijk niveau te realiseren. Dit betekent dat de uitvoering wordt toegespitst op die locaties, binnen en buiten de PAS-natuurgebieden, waar de natuurwinst op landelijk niveau het grootst is. Daarbij worden verschillende knelpunten tegelijkertijd opgelost zodat duurzaam voortbestaan mogelijk is.

De PBL-analyse is vooral gebaseerd op verkennende modelberekeningen met de meta-Natuurplanner (Gref-van Rossum et al. 2013; Pouwels et al. 2009), en brengt in beeld wat de gevolgen zijn van de te nemen maatregelen op de condities van soorten. De analyse richt zich op de condities waaronder stikstofgevoelige soorten en habitats die door de Vogel- en Habitatrichtlijnen (VHR) worden beschermd, duurzaam kunnen voortbestaan. Hierbij is gerekend met broedvogels, dagvlinders en vaatplanten en is zowel gekeken naar stikstofgevoelige soorten die via de VHR worden beschermd als naar de zogeheten typische soorten die de stikstofgevoelige habitattypen karakteriseren. De berekening is een verkennende analyse voor heel Nederland, waarbij het gaat om locaties binnen en buiten de PAS-natuurgebieden.

Figuur 7.2

Knelpunten voor duurzaam voortbestaan van beschermde natuur

Bron: CBS, PGO's, NEM; bewerking PBL

Vermesting draagt voor ruim 10 procent bij aan de knelpunten voor het duurzaam voortbestaan van VHR-soorten.

Toename realisatie duurzaam voortbestaan vooral door uitvoering herstelmaatregelen

Bronmaatregelen dragen in geringe mate bij aan de toename van de realisatie van een duurzaam voortbestaan (figuur 7.1). Dit komt doordat de stikstofbelasting en de overschrijding van de kritische depositiewaarden slechts beperkt afnemen. Het aantal duurzame soorten neemt vooral toe door de inzet op PAS-herstelmaatregelen die lokaal en/of regionaal worden uitgevoerd, dat wil zeggen tijdelijk herstelbeheer en hydrologische maatregelen (figuur 7.1). Deze herstelmaatregelen lossen het knelpunt van de vermessing grotendeels (tijdelijk) op. Enerzijds doen ze dit door de gevolgen van een te hoge stikstofdepositie op de natuur (tijdelijk) te bestrijden, door bijvoorbeeld een overmaat aan stikstof uit het ecosysteem te verwijderen (denk aan plaggen en maaien). Anderzijds zorgen de herstelmaatregelen voor een verbetering van de algehele toestand van de natuur zodat deze beter bestand is tegen een te hoge stikstofdepositie. Zij doen dit doordat ze ook andere knelpunten dan vermessing – zoals verdroging en versnippering – aanpakken. Op lokaal niveau (per gebied en per habitattypen) kan de bijdrage van herstelmaatregelen sterk verschillen.

Bronmaatregelen zijn essentieel, maar herstelmaatregelen zijn het meest kosteneffectief

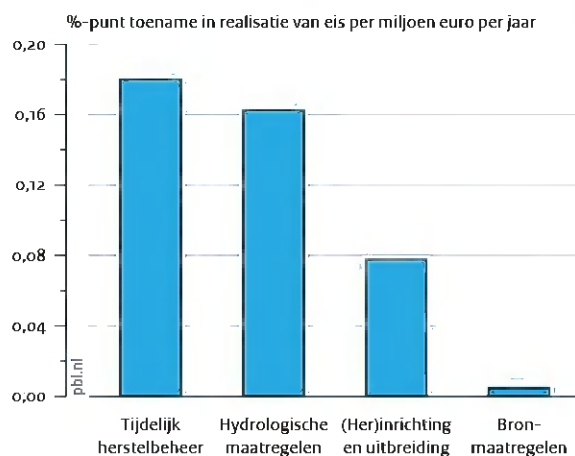
Het is zaak dat het bronbeleid er, zowel op provinciaal, nationaal als Europees niveau, toe leidt dat de stikstofdepositie afneemt tot een duurzaam niveau. Alleen dat biedt op termijn de garantie dat de stikstofgevoelige natuur niet langer achteruitgaat en duurzaam kan voortbestaan. De PAS-bronmaatregelen zijn het minst kosteneffectief in de periode tot 2032

(figuur 7.3). Dit komt doordat ze relatief duur zijn – de kosten worden geschat op circa 60 miljoen euro per jaar (kader 'Beschouwing van kosten en baten') – en de stikstofdepositie relatief gezien maar beperkt verminderen.

Tijdelijk herstelbeheer en hydrologische maatregelen – de kosten hiervoor worden volgens het Natuurpact begroot op respectievelijk circa 45 en 30 miljoen euro per jaar – zijn het meest kosteneffectief in de periode tot 2032. Zij richten zich specifiek op de PAS-natuurgebieden en hebben per kosteneenheid veel meer effect dan de bronmaatregelen, dit geldt in mindere mate ook voor inrichting en uitbreiding. Tijdelijk herstelbeheer heeft echter als groot nadeel dat de maatregel maar beperkt houdbaar is: het positieve effect is tijdelijk en bij een veelvuldig gebruik van de maatregel kunnen de negatieve neveneffecten gaan overheersen. Zo wordt, bij een te hoge frequentie van plaggen, de zaadbank uitgeput waaruit nieuwe planten kunnen ontkiemen. Als dat gebeurt, kunnen bepaalde stikstofgevoelige soorten en habitats verdwijnen. Het tijdelijk herstelbeheer is in de PAS dan ook bedoeld om de gevolgen van een te hoge stikstofdepositie tijdelijk te bestrijden. Voor de hydrologische maatregelen geldt dat hun compenserende bijdrage beperkt is en dat ze het knelpunt van vermessing niet volledig zullen kunnen oplossen. Dat betekent dat bronmaatregelen noodzakelijk zijn voor het duurzaam oplossen van het knelpunt van vermessing.

Figuur 7.3

Kosteneffectiviteit van maatregelen in Programmatische Aanpak Stikstof (PAS) voor realisatie van Europese eis voor duurzaam voortbestaan van stikstofgevoelige natuur, 2014 – 2032



Bron: PBL

Herstelmaatregelen (tijdelijk herstelbeheer, hydrologische maatregelen en (her)inrichting en uitbreiding) zijn het meest kosteneffectief in de periode 2014-2032.

Kans op minder realisatie duurzaam voortbestaan door onvolledige uitvoering of onjuist gebruik

Alleen wanneer zij volledig en tijdig worden uitgevoerd, zullen de bron- en herstelmaatregelen de hierboven aangehaalde verwachte bijdrage leveren aan de toename van een duurzaam voortbestaan. Er is echter een risico dat dit scenario niet wordt gerealiseerd. Knelpunten bij de uitvoering kunnen in de praktijk vaak slechts tijdelijk of niet volledig en tijdig worden opgelost. Zoals bleek in de hoofdstukken 4 en 5, is het uitvoeringspotentieel van zowel de bron- als de herstelmaatregelen een stuk lager dan het technisch potentieel. Bijvoorbeeld omdat boeren de bemestingsvoorschriften niet volledig naleven of omdat het door weerstand van grondbezitters niet lukt de hydrologische herstelmaatregelen tijdig te realiseren. Daarnaast kunnen ingrepen op een verkeerde manier worden uitgevoerd, waardoor de natuurdoelen voor Nederland juist niet dichterbij komen en zelfs verder uit het zicht raken. Wordt bijvoorbeeld veelvuldig gebruik gemaakt van tijdelijk herstelbeheer, dan kunnen de negatieve neveneffecten gaan overheersen. Hiermee komt de garantie in het geding dat de kwaliteitsachtergang van de stikstofgevoelige natuur tot stilstand komt, evenals de bijdrage aan een duurzaam voortbestaan van die natuur. Het tijdelijk herstelbeheer biedt dus geen duurzame oplossing.

Bovendien staan de PAS-maatregelen niet op zichzelf. Ze worden beïnvloed door andere maatregelen, onder andere uit het natuurbeleid. Zo is de overheid er in het

Natuurpact – de meest recente uitwerking van het natuurbeleid – van uitgegaan dat de financiering voor het reguliere natuurbeheer verder wordt gekort: in plaats van 84 procent wordt 75 procent van de lasten voor het natuurbeheer gefinancierd (PBL 2013). De verwachting is dat minder beheer van natuurterreinen snel zal leiden tot een forse achteruitgang van de natuurkwaliteit (PBL 2011). Dit kan ten koste gaan van de effectiviteit van het tijdelijk herstelbeheer dat in het kader van de PAS wordt ingezet als aanvulling op het reguliere beheer. Daarnaast zijn ontwikkelingen buiten de invloedssfeer van de PAS-natuurgebieden mede bepalend voor de ontwikkelingen erbinnen. Zo is 60 procent van de VHR-soorten afhankelijk van populaties die buiten de Natura 2000-gebieden voorkomen (Bouwma et al. 2009).

Na de uitvoering van de PAS resteert nog een grote opgave voor volledige realisatie duurzaam voortbestaan

Na 2032 zijn naar verwachting nog niet alle knelpunten opgelost die het duurzaam voortbestaan voor stikstofgevoelige natuur in de weg staan. Er resteert nog een forse opgave om alle knelpunten van vermessing, verdroging, versnippering en tekort aan leefgebied duurzaam op te lossen. Voor het duurzaam voortbestaan van de stikstofgevoelige natuur is hierbij vooral de inzet op (her)inrichting en uitbreiding van leefgebieden effectief, gevolgd door bronmaatregelen om vermessing te bestrijden en hydrologische maatregelen tegen

verdroging (zie figuur 7.1). Het oplossen van alle knelpunten vergt een grote beleidsinspanning. Voor een voldoende depositiedaling is bijvoorbeeld nog een forse extra inzet van bronmaatregelen nodig. Deze extra inzet moet leiden tot een effect dat zes keer groter is dan het effect van het nu bestaande en voorgenomen beleid. Dit vergt een gemeenschappelijke inspanning van de provincies, het Rijk en de omliggende landen (Koelemeijer et al. 2010). Om de gehele verdrogingsproblematiek te kunnen oplossen is bovenop de inspanning in de PAS een verdubbeling van de inspanning nodig. En om knelpunten zoals een tekort aan leefgebied en versnippering op te lossen, is een extra inzet op de (her)inrichting en uitbreiding van gronden nodig, met een effect op de toename in de realisatie van een duurzaam voortbestaan dat vier keer zo hoog is als op dit moment.

Beschouwing van kosten en baten

Tabel 7.1

Schatting gemiddelde kosten van PAS-bronmaatregelen (mln euro per jaar) van 2014 tot 2032 (prijspeil 2012)

Bronmaatregelen	Kosten
Voer- en managementmaatregelen in de melkveehouderij	10-30
Stalmaatregelen generiek	15-20
Aanscherpen eisen voor emissiearm bemesten	15-30
Totaal PAS-bronbeleid	40-80

In de PAS treft alleen de landbouwsector extra bronmaatregelen. De kosten van deze bronmaatregelen worden geschat op circa 60 (40 tot 80) miljoen euro per jaar (tabel 7.1). De helft van de reductie van de stikstofdepositie door deze bronmaatregelen is beschikbaar voor nieuwe economische activiteiten (depositieruimte).

De overheid kiest er in de PAS echter voor om bij de verstrekking van depositieruimte de sectoren verkeer en industrie voorrang te geven op de landbouw. Vanuit een economisch perspectief – op basis van toegevoegde waarde – lijkt dit een rationele keuze: de hoeveelheid toegevoegde waarde per eenheid stikstofdepositie is voor de sectoren verkeer en industrie en energie vele malen hoger dan voor de landbouw (tabel 7.2).

Kanttekening bij deze benadering is dat zij puur economisch van aard is. Bij een ruimere benadering ('van het begrip welvaart') is inzicht noodzakelijk in het effect dat de PAS heeft op het consumenten- en producentensurplus van de sectoren landbouw, verkeer en energie (Romijn & Renes 2013). Hier hebben we ons om praktische redenen beperkt tot de smalle benadering op basis van landelijke gemiddelden. Voor individuele projecten zullen de uitkomsten sterk kunnen afwijken.

Tabel 7.2

Stikstofdepositie en toegevoegde waarde naar doelgroep in Nederland

	Toegevoegde waarde per eenheid stikstofdepositie (miljard euro/mol ha ⁻¹ per jaar)	Stikstofdepositie (mol / ha per jaar)	Toegevoegde waarde (basisprijzen) in miljard euro (2012)
Industrie (excl. raffinaderijen)	3,3	25	83,6
Raffinaderijen	0,8	5	4
Energiesector	1,2	10	12,4
Verkeer: wegverkeer (vervoer over land)	0,3	120	39,3 ¹⁾
Landbouw	0,01 ²⁾ en 0,04 ³⁾	735 ²⁾ en 740 ³⁾	9,3 ²⁾ en 26,2 ³⁾

Bron: CBS 2013; Velders et al. 2013

1. Naast toegevoegde waarde beroepsvervoer (9,3 mld euro) ook een bijdrage voor vervoer op basis van betalingsbereidheid (30 mld euro) zoals gebruikelijk bij kosten-batenanalyses.
2. Primaire sector.
3. Primaire sector plus toelevering en verwerking van binnenlandse grondstoffen.

Literatuur

- Arcadis (2013), *Onderzoek uitbreidingsruimte veehouderij. Natuur en milieu*. Arnhem: Arcadis.
- Berkhout P. et al. Tabeau (2011), *In perspectief, Over de toekomst van de Nederlandse agrosector*, Den Haag: LEI.
- Boonstra, F.G. et al. (2012), *Terugblik op het ILG. Kwalitatieve evaluatie van het Investeringsbudget Landelijk Gebied*, Wageningen: Alterra.
- Bouwma, I.M. et al. (2009), *Realisatie landelijke doelen Vogel- en Habitatrichtlijn. Een onderzoek naar de noodzaak voor aanvullende beleidsmaatregelen ter realisatie van de landelijke doelen van de Vogel- en Habitatrichtlijn*, Wageningen: Alterra.
- Bruggen, C. van (2014a), *Doorrekening maatregelen gericht op beperking ammoniakemissie*. Den Haag: Centraal Bureau voor de Statistiek.
- Bruggen, van C., A. Bannink, C.M. Groenestein, B.J. de Haan & J.F.M. Huijsmans (2014b), *Emissies naar lucht uit de landbouw in 2012. Berekeningen van ammoniak, stikstofoxide, lachgas, methaan en fijn stof met het model NEMA*, Wageningen: Wageningen UR.
- Bruggen, van C. et al. (2013), *Ammoniakemissie uit dierlijke mest en kunstmest in 2011. Berekeningen met het Nationaal Emissiemodel voor Ammoniak (NEMA)*, Wageningen: Wageningen UR.
- CBS (2013), *Nationale rekeningen 2012*, Voorburg: Centraal Bureau voor de Statistiek.
- CBS (2014), *Statline*, statline.cbs.nl. Geraadpleegd op 14 maart 2014.
- CDM (2014), *Trends in ammoniakconcentraties en -emissies; een quick scan*, Concept 27 juni 2014, Commissie Deskundigen Meststoffen.
- Dam, J. van & B. de Haan (2007), *Dilemma voor de intensieve veehouderij: Gangbaar emissie-arm stalsysteem of luchtwasser?*, Vereniging Voor Milieukundigen, Milieu, Milieu Dossier 2007-8.
- De Haan, B.J. et al. (2009), *Emissiearm bemesten geëvalueerd*, Den Haag: Planbureau voor de Leefomgeving.
- DLG (2013), *Monitoringsplan PAS*. InfoMil, DLG, RIVM en AERIUS, Utrecht: Dienst Landelijk Gebied.
- Dobben, H.F. van, R. Bobbink, D. Bal & A. van Hinsberg (2012), *Overzicht van kritische depositiewaarden voor stikstof, toegepast op habitattypen en leefgebieden van Natura 2000*, Wageningen: Alterra.
- EZ (2011), *AERIUS 1.5 Achtergronddocument*, Den Haag: Ministerie van EZ.
- EZ (2013), *Kabinetsreactie op ex-ante beleidsevaluatie mestbeleid*, Den Haag: Ministerie van EZ.
- EZ (2014), *Vijfde actieprogramma en derogatie*, Den Haag: Ministerie van EZ.
- EZ (2014a), *Voortgang PAS en beantwoording vragen*, Den Haag: Ministerie van EZ.
- EZ (2014b), *pas.natura2000.nl*. Geraadpleegd februari 2014.
- EZ & lenM (2014), *Programma Aanpak Stikstof 2015-2021, concept-ontwerp d.d. 14 juli 2014*, Den Haag Ministerie van EZ en Ministerie van lenM.
- Gijlswijk, R. van, P. Coenen, T. Pullen & J. van der Sluijs (2004), *Uncertainty assessment of NO_x, SO₂ and NH₃ emissions in the Netherlands*, Apeldoorn: TNO.
- Grinsven, H. van, J. Willems, J. van Dam, H. van Zeijts, H. Westhoek & S. van der Sluis (2011), *Welke veestapel past in Nederland? Inbreng voor de maatschappelijke discussie over begrenzing en sturing van de omvang van de veestapel*, Den Haag: Planbureau voor de Leefomgeving.
- Greft-van Rossum, J.G.M. van der et al. (2013), *Water-, milieu- en ruimtecondities vaatplanten; Implementatie in Model for Nature Policy MNP 2.0*. Wageningen: Wageningen UR.
- Ham, A. van den, G. Doornewaard & C.H.G. Daatselaar (2011), *Uitvoering van de meststoffenwet. Evaluatie meststoffenwet 2012: deelrapport ex post*, Den Haag, LEI, onderdeel van Wageningen UR, LEI-rapport 2011-073.
- Handhavingsamenwerking Noord-Brabant (2013), http://www.handhaveninbrabant.nl/default/onderwerpen/lucht/Speerpuntveehouderijenverbeteringluchtkwaliteit/id_10091002.
- Handhavingsamenwerking Noord-Brabant (2013), Website waarin aanpak Noord-Brabant ten aanzien van Besluit Huisvesting wordt gemeld. Beschikbaar via http://www.handhaveninbrabant.nl/default/onderwerpen/milieuinrichtingen/brabantbredetoezichtsaanpakstoppersbesluit-huisvestingveehouderijen2013/id_11292146?trackCookie=allow, Geraadpleegd 4 december 2013.
- Hoogeveen M.W., H.H. Luesink & P.W. Blokland (2010), *Ammoniakemissie uit de landbouw in 2020 – Raming en onzekerheden*, Den Haag: LEI.
- Huijsmans, J.F.M. & B.R. Verwijs (2008), *Beoordeling mesttoediening in de praktijk*, Wageningen: Plant Research International.

- Huijsmans, J.F.M. & B.R. Verwijs (2008a), *Ammoniakemissie bij alternatieve mesttoedieningsmethoden*, Wageningen: Plant Research International.
- Huijsmans, J.F.M. & Schils (2009), *Ammonia and nitrous oxide emissions following field-application of manure: state of the art measurements in the Netherlands*, IFS proceedings no: 655.
- IenM (2013), Informatie van het ministerie van IenM over het voornemen voor het Besluit emissiearme huisvesting landbouwhuisdieren. Informatie van september 2013, Den Haag: Ministerie van IenM.
- IenM (2014), Informatie van het ministerie van IenM over het voornemen voor het Besluit emissiearme huisvesting landbouwhuisdieren. Informatie van juni 2014, Den Haag: Ministerie van IenM.
- Koelemeijer, R. et al. (2010), *Verkenning van aanvullende maatregelen in het kader van de Programmatische Aanpak Stikstof – Een verkenning van de gevolgen voor milieu en economie*, Den Haag: Planbureau voor de Leefomgeving.
- Legkippenbesluit (2003), *Besluit van 27 mei 2003, houdende regels voor de huisvesting en verzorging van legkippen*. Den Haag: Ministerie Landbouw, Natuurbeheer en Visserij.
- Leneman, H. et al. (2012), *Economisch perspectief van de PAS. Baten en kosten van de Programmatische Aanpak Stikstof in Natura 2000-gebieden*, Den Haag: LEI.
- LTO (2013), *Actualisering emissiefactoren melkrundervee*, versie 2, Den Haag: LTO Nederland.
- LTO, Nevedi, Cumela Nederland, TLN, NZO & COV (2013), *Koersvast richting 2020: voortvarend in verantwoordelijkheid – Plan Bedrijfsleven Agroketen Veehouderij en Milieu*, Nevedi, CUMELA Nederland, TLN, Nederlandse Zuivel Organisatie (NZO) en de Centrale Organisatie voor de Vleessector (COV).
- LSV (2010), *Verdrogingsbestrijding in Nederland; Voortgangsrapportage 2009*, Landelijk Steunpunt Verdroging.
- Mooibroek, D., J.P.J. Berkhout & R. Hoogerbrugge (2013), *Jaaroverzicht luchtkwaliteit 2012*, Bilthoven: RIVM.
- NZO & LTO (2013), *Kansen voor de zuivelketen na 2015 – Verantwoord blijven ontwikkelen binnen maatschappelijke randvoorwaarden*, Plan van Aanpak voor de Zuivelsector.
- PBL (2010), *Balans van de Leefomgeving 2010*, Bilthoven/Den Haag: Planbureau voor de Leefomgeving.
- PBL (2011), *Beoordeling Natuurakkoord. Globale toetsing van het onderhandelingsakkoord decentralisatie natuur*, Den Haag: Planbureau voor de Leefomgeving.
- PBL (2012), *Balans van de Leefomgeving*, Den Haag: Planbureau voor de Leefomgeving.
- PBL (2013), *QuickScan Hoofdlijnennotitie 'Ontwikkeling en beheer van natuur in Nederland' Globale toetsing van effectiviteit en doelmatigheid*, Den Haag: Planbureau voor de Leefomgeving.
- PBL & ECN (2010), *Referentieraming energie en emissies 2010-2020*, Den Haag: Planbureau voor de Leefomgeving.
- PBL & ECN (2012), *Referentieraming energie en emissies: actualisatie 2012*.
- Energie en emissies in de jaren 2012, 2020 en 2030, Den Haag: Planbureau voor de Leefomgeving.
- PBL & WUR (2013), *Ex ante evaluatie mestbeleid 2013. Gevolgen van de invoering van verplichte mestverwerking en het afschaffen van productierechten in de veehouderij*, Den Haag: Planbureau voor de Leefomgeving.
- Pouwels, R., M.J.S.M. Reijnen, M.F. Wallis de Vries, A. van Kleunen, H. Kuipers & J.G.M. van der Gref (2009), *Water-, milieu- en ruimtecondities fauna: implementatie in LARCH*, Wageningen: Wageningen UR.
- Productschap Zuivel (2013), *Zuivel in cijfers 2012, update 26 juni 2013*, <http://www.prodzuivel.nl/pz/productschap/publicaties/zic/zictab2012.pdf>.
- Raad van State (2012), *Voorlichting met betrekking tot de Programmatische Aanpak Stikstof (PAS)*, Advies W15.12.0046/IV, Den Haag Raad van State.
- Rekenkamer Oost-Nederland (2006a), *Pappen en nathouden; Verdrogingsbestrijding provincie Gelderland; Deel 2: Nota van bevindingen*, Deventer.
- Rekenkamer Oost-Nederland (2006b), *Pappen en nathouden; Verdrogingsbestrijding provincie Overijssel; Deel 2: Nota van bevindingen*, Deventer.
- RIVM (2014), http://www.rivm.nl/Onderwerpen/A/Ammoniak/Meetnet_Ammoniak_in_Natuurgebieden. Geraadpleegd 24 april 2014.
- Romijn, G. & G. Renes (2013), *Algemene leidraad voor maatschappelijke kosten-batenanalyse*, Den Haag: CPB/PBL.
- Rougoor, C., E. Elferink & L.Terry (2013), *Fosfaat, ammoniak en broeikasgassen in de melkveehouderij – Effect van maatregelen 2020*, Culemborg: Onderzoek en Advies BV.
- Sanders, M. & A. Gerritsen (red.) (2011), *Het biodiversiteitsbeleid in Nederland werkt; Achtergronddocument bij Balans van de Leefomgeving 2010*, Wageningen: Wageningen UR.
- Sanders, M.E., H.E. Keizer-Vlek, J.G.M. van der Gref-van Rossum (2013), *Watermaatregelen in Natura 2000-gebieden. Rapportage over synergie van watermaatregelen in Natura 2000-gebieden en KRW-waterlichamen*, Wageningen: Alterra.
- Smits, N.A.C., A.S. Adams, D. Bal & H.M. Beije (redactie) (in voorbereiding), *Herstelstrategieën stikstofgevoelige habitats. Ecologische onderbouwing van de Programmatische Aanpak Stikstof (PAS)*, Wageningen/Den Haag: Alterra Wageningen UR en Programmadirectie Natura 2000 van ministerie van EZ.
- Smits, M.C.J., A.J.A. Aarnink, H.H. Ellen & C.M. Groenestein (2013), *Overzicht van maatregelen om de ammoniakemissie uit de veehouderij te beperken*. Wageningen: Wageningen UR Livestock Research.
- Taskforce Verdroging (2006), *Verdrogingsbestrijding: een nieuwe impuls; Advies van de Taskforce Verdroging*, Utrecht.

- Tweede Kamer (2010), *Wijziging van de Wet ammoniak en veehouderij*,
 brief van de minister van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit, Tweede Kamer, vergaderjaar 2009–2010, 30 654, nr. 77.
- Tweede Kamer (2012), *Voorschriften voor de aanwending van drijfmest om de emissie van ammoniak terug te dringen*, Kamerstuk 33037, nr. 32, 11 oktober 2012.
- Tweede Kamer (2013), *Nota nav het verslag*, Tweede Kamer, Kamerstukken II 2013–2014, 33 669, nr. 6, p. 39.
- Tweede Kamer (2014), *Wijziging van de Natuurbeschermingswet 1998 (programmatische aanpak stikstof)*. *Tweede nota van wijziging*, Tweede Kamer, vergaderjaar 2013–2014, 33 669, nr. 32.
- Veen, M.P. van & I.M. Bouwma (2007), *Perspectieven voor de Vogel- en Habitatrichtlijnen in Nederland*, Bilthoven: Milieu- en Natuurplanbureau.
- Velders, G.J.M., G.P. Geilenkirchen & R. de Lange (2011), 'Higher than expected NO_x emissions from trucks may affect the attainability of NO₂ limit values in the Netherlands', *Atmos. Environment* 45: 3025–3033.
- Velders, G.J.M. et al. (2013), *Grootschalige concentratie- en depositiekaarten Nederland, Rapportage 2013*, Bilthoven: RIVM.
- Velders, G.J.M. et al. (2014), *Grootschalige concentratie- en depositiekaarten Nederland, Rapportage 2014*, Bilthoven: RIVM.
- Velders, G., M. van Zanten, J. Aben, W. de Vries, H. van Jaarsveld, R. Maas & A. van Pul (2011), *Toelichting Depositieberekeningen AERIUS*.
- Velthof, G.L., C. van Bruggen, C.M. Groenestein, B.J. de Haan, M.W. Hoogeveen & J.F.M. Huijsmans (2009), *Methodiek voor berekening van ammoniakemissie uit de landbouw in Nederland*, Wageningen: Wageningen UR.
- Vonk J., W.A.J. van Pul, E. Schols & G.M. de Groot (2012), *Naleeftekorten bij luchtwassers in de intensieve veehouderij: Effect op emissie(-reductie) van ammoniak*, Bilthoven: RIVM.
- Van Vliet, C.J.M., H. van Blitterswijk, A. Blankena & C.A. Balduk (2002), *Blauw voor groen: nog veel te doen. Een evaluatie van de verdrogingsbestrijding in Nederland*, Wageningen: Alterra.
- Varkensbesluit (1994), *Besluit van 7 juli 1994, houdende regelen ter zake van het houden en huisvesten van varkens*, Den Haag: Ministerie Landbouw, Natuurbeheer en Visserij, Den Haag.
- VROM (2001), *Ontwerp-Besluit ammoniakemissie huisvesting veehouderij*. Staatscourant 23 mei 2001. Den Haag: Ministerie van VROM.
- VROM, LNV, IPO & VNG (2009), *Actieplan ammoniak en veehouderij*, Den Haag.
- Willems, W.J. & M.W. van Schijndel (2012), *Evaluatie Meststoffenwet 2012: syntheserapport*, Den Haag: Planbureau voor de Leefomgeving.

Bijlage: Inschatting technisch potentieel landelijke maatregelen

In deze bijlage staat de inschatting van het technisch potentieel van de landelijke PAS-maatregelen centraal. Belangrijk daarbij is om vast te stellen in welke mate deze maatregelen al deel uitmaken van de PAS-referentieprognose (zie hoofdstuk 4) en dus niet tot een (volledige) extra emissiereductie leiden. Het Rijk verwijst voor de inschatting van het reductiepotentieel van voer- en managementmaatregelen in het concept-ontwerp PAS 2014-2020 naar een (interne) notitie van het CBS (Van Bruggen 2014a) waarin een inschatting is gegeven van alle maatregelen aan de hand van een berekening met het NEMA-model.

Ten aanzien van Van Bruggen (2014a) is het belangrijk op te merken dat de potentiële ammoniakreductie geschat is ten opzichte van 2012 en dus niet ten opzichte van de referentieprognose in 2020. Dit betekent dat effecten op de ammoniakemissie van vastgesteld beleid en als gevolg van diverse autonome ontwikkelingen na 2012 deel uitmaken van de door het CBS geschatte emissiereductie. In de referentieprognose zijn die effecten al verdisconteerd en valt de emissiereductie ten opzichte daarvan dus lager uit.

Het PAS-programma sluit aan bij het plan van aanpak 'Kansen voor de Zuivelketen na 2015' (NZO & LTO 2013), dat hoort bij het sectorplan 'Koersvast richting 2020: voortvarend in verantwoordelijkheid' (LTO 2013). Het plan van aanpak, dat onder verwijzing naar een rapport van CLM en LEI (Rougoor et al. 2013) een reductiepotentieel schetst van 3 kiloton ammoniak voor voer- en managementmaatregelen, is inmiddels op 5 december 2013 vastgelegd in de overeenkomst 'Verbetering

mineralenefficiëntie op melkveebedrijven via de KringloopWijzer'. De maatregelen die de sector voorstaat, zijn weliswaar vooral ingegeven vanuit het fosfaatbeleid, maar veel van de genoemde maatregelen, zoals de verlaging van het aandeel jongvee, het beter op norm voeren en het verhogen van de productiviteit, hebben ook een effect op stikstofexcretie en ammoniakemissie.

Voer- en managementmaatregelen in de melkveehouderij

Onder 'voer- en managementmaatregelen' wordt een aantal maatregelen gevat. Voorbeelden zijn het gebruik van kracht- en ruwvoer met een laag eiwitgehalte en minder jongvee aanhouden door in te zetten op levensduurverlenging van melkkoeien.

Inschatting technisch potentieel

De PAS gaat ervan uit dat met voer- en managementmaatregelen een reductie van 3 kiloton in 2020 mogelijk is bij melkvee (inclusief jongvee). Tabel B1 geeft een overzicht van de (effecten van) specifieke voer- en managementmaatregelen genoemd in Van Bruggen (2014a), waarop het Rijk zijn inschatting van het reductie-effect van deze PAS-maatregelen baseert. In de tabel staan ook de maatregelen uit het rapport van CLM en LEI (Rougoor et al. 2013), waarop LTO en NZO zich mede baseren (NZO & LTO 2013 en LTO et al. 2013). Hierbij zijn de effecten opgenomen bij een toename van de melkproductie met 20 procent in 2020 (omdat die

ontwikkeling het best vergelijkbaar is met de uitgangspunten in het PAS-referentiescenario), die CLM als realistisch haalbaar beschouwt.

Van Bruggen (2014a) geeft een potentieel van rantsoenaanpassingen van -6,5 kiloton ammoniak, waarvan -2,7 kiloton vanuit stallen, -3,7 kiloton bij bemesten en -0,2 kiloton bij beweiden ten opzichte van 2012 doordat het eiwitgehalte van kracht- en ruwvoer met 10 procent wordt verlaagd en het aandeel snijmaïs toeneemt met 10 procent. Hierdoor daalt het eiwitgehalte van het rantsoen tot gemiddeld circa 14 procent.

Het PBL schat het potentieel van deze specifieke voorgenomen PAS-maatregel aanzienlijk lager in, namelijk circa -1,5 kiloton vanuit stallen. Het belangrijkste verschil met Van Bruggen (2014a) is dat deze laatste een soort maximumpotentieel presenteert, en geen uitspraak doet over de mate waarin dit realistisch is of de termijn waarop dit haalbaar is. Het PBL acht een vergaande reductie van het eiwitgehalte in het rantsoen pas op langere termijn (na 2020) haalbaar. Verder schat het PBL effecten op de bemesting als verwaarloosbaar in. Tot slot is in de PAS-referentieprognose (deels) al rekening gehouden met een verlaging van het eiwitgehalte van het rantsoen.

- Om met dit laatste te beginnen: autonoom zullen melkveehouders verdere kostenbesparingen realiseren door verbetering van de voederconversie, onder andere door scherper op de norm te voeren en/of door minder eiwitrijk krachtvoer te gebruiken. Dat leidt in de PAS-referentieprognose tot een daling van het eiwitgehalte van het rantsoen met circa 2 procent (van 16,3 naar 16 procent) en van de stikstofexcretie en ammoniakemissie met circa 3 procent (ofwel -0,4 kiloton ammoniakreductie bij stallen).
- en verdere daling van het in 2020 veronderstelde gemiddelde ruw eiwitgehalte, van circa 16 naar 15 procent, is mogelijk zonder verlies van productiviteit. Dit zou leiden tot een daling van het eiwitgehalte met circa 6 procent en van de stikstofexcretie en ammoniakemissie met circa 8 procent (ofwel -1,5 kiloton extra ammoniakreductie bij stallen en beweiding). Dit kan worden bereikt door een (verdere) verlaging van het eiwitgehalte van krachtvoer, door verlaging van het stikstofgehalte van ruwvoer (via verminderde stikstofkunstmestgift) en/of door verhoging van het aandeel snijmaïs in rantsoen ten koste van grasproducten.
- De totale reductie met 1,9 kiloton vanuit de stallen (en weide) die het PBL mogelijk acht tussen 2010 en 2020 ligt lager dan de -2,9 kiloton die Van Bruggen (2014a) inschat. Mogelijk kan het eiwitgehalte van het rantsoen nog verder omlaag, maar het vereist waarschijnlijk een

wat langere doorlooptijd om dit te realiseren (na 2020). Met name in de noordelijke en westelijke (kortweg NW) regio van Nederland zou dit nog kunnen, omdat het eiwitgehalte daar gemiddeld wat hoger is dan in de zuidelijke en oostelijke (kortweg ZO) regio van -Nederland. In ZO-Nederland lijkt de grens inmiddels in zicht met een aandeel van 50 procent aan (eiwitarm) snijmaïs in het ruwvoerrantsoen. In de NW-regio is veel minder snijmaïs beschikbaar, waardoor het voor boeren lastiger is om het eiwitgehalte verder te verlagen. Dit zou bijvoorbeeld kunnen door snijmaïs bij akkerbouwers te kopen, maar dit brengt extra kosten met zich mee. Ook zijn er nog mogelijkheden om de rantsoensamenstelling verder te verfijnen en preciezer af te stemmen op de behoefte van de koe (tijdens en voor de lactatie). Omdat dit gepaard gaat met een risico van opbrengstderving, vraagt deze oplossing veel van het management van de boeren. Het lijkt daarom niet eenvoudig om deze mogelijkheid op korte termijn breed te implementeren. Op de langere termijn zijn er wellicht wel mogelijkheden.

- De door Van Bruggen (2014a) vermelde ammoniakreductie van 3,7 kiloton bij bemesten kan optreden als door stikstofarmer voer ook de mest relatief (ten opzichte van het fosfaatgehalte) stikstofarmer wordt. Dit kan gebeuren als het fosfaatgehalte hetzelfde blijft. Dan zou de stikstoftoevoer naar de landbouwgrond (bij eenzelfde gelijkblijvende totale fosfaatgift) ook lager worden. Het is de vraag in hoeverre dit daadwerkelijk zal gebeuren. Vanwege de verlaging van de fosfaatgebruiksnormen (vastgesteld beleid) streeft de sector (tevens) naar lagere fosfaatgehalten in het voer om het bedrijfsoverschot te beperken. Als de fosfor/stikstof-verhouding in mest niet wijzigt, zal een verlaging van het gehalte van fosfor en stikstof per kuub mest niet leiden tot minder bemesting met fosfor en stikstof. Alleen de afvoer van mest (voor export en/of verwerking) zal kleiner kunnen worden. Maar zelfs als het fosfaatgehalte van mest niet daalt, is het de vraag of de totale stikstofgift verder zal dalen ten opzichte van de referentieprognose. Onder invloed van de lagere gebruiksnormen is in de referentieraming al rekening gehouden met een verminderde toevoer van stikstof naar de bodem. Het PBL schat in dat de totale toevoer van stikstof naar verwachting niet sterk verder zal gaan dalen, omdat de sector opbrengstderving wil voorkomen. Via mestscheiding zullen boeren proberen de totale stikstofgift vanuit dierlijke mest te maximaliseren. Een mogelijk lagere stikstofgift via dierlijke mest zal de sector waarschijnlijk compenseren met een hogere stikstofgift via kunstmest, waardoor de emissiereductie (deels) teniet wordt gedaan.

Tabel B1

Evaluatie effect voer- en managementmaatregelen, effect in kilotonnen ammoniakemissiereductie in 2020 (indicatief), volgens Van Bruggen (2014a), Rougoor et al. (2013) en berekeningen PBL

Maatregel	Van Bruggen 2014a	Rougoor et al. 2013	Inschatting PBL tov PAS-referentieprognose	In PAS-referentieprognose al verondersteld
Voer- en managementmaatregelen (totaal)	-10,5 t.o.v. 2012 (wv. circa -4 bij stallen en -6 bij bemesting) tov 2012	-3,1 (afgerond -3) tov 2013	-1,5 t.o.v. PAS-referentieprognose	-1,5
Voermaatregelen				
Verbeteren voederconversie (minder voerderverliezen gewasproductie (gewasemissies), lager melkureum, scherper op norm voeren, lager stikstofgehalte rantsoen (kracht- en ruwvoer)	-2,7 stalemissies, incl. -0,8 vergroten maisaandeel -3,7 en -0,2 bemestings- en beweidingsemisies	-0,3 (verlaging eiwitopname door scherper op norm voeren, minder krachtvoer en/of lager stikstofgehalte krachtvoer)	-1,5 (incl. -0,4 effect vergroten maisaandeel) geen daling bij bemesting (totale stikstoftoevoer via dierlijke mest daalt al met ca 15% tussen 2010 en 2020 in PAS-refprognose; verdere daling via daling gift stikstofkunstmest niet plausibel omdat boeren opbrengstderving willen voorkomen	-0,4
		-0,3 (gewasemissies)	o (want gewasemissies geen onderdeel van monitoring en raming)	
+10% maïs in rantsoen; dus van gem. circa 28 naar 31%	(-0,8; zie hierboven)	o	(-0,4; zie hierboven)	
Managementmaatregelen				
Aandeel jongvee verlagen (als gevolg van levensduurverlenging melkkoeien)	-1,6 stalemissies (-30% jongvee t.o.v. 2012) -2,2 en -0,1 bemestings- en beweidingsemisies	-0,6 (-10% jongvee)	o	-0,6 (-17% jongvee, van 0,83 naar 0,7 stuks jongvee per melkkoe; verdere daling pas na 2020)
Toename weidegang +10%	-0,2	nvt	o (trend naar meer permanent opstallen lastig te doorbreken)	
Verhogen bodem-/ gewas efficiëntie van 82 naar 95% (door ca. 20% lagere stikstofkunstmestgift op grasland; leidt tot circa -11% totale stikstof-kunstmestgift)	N.v.t.	-1,0	o (want door reeds meegenomen aanscherping normen dierlijke mest o.i.v. vastgesteld beleid niet logisch dat stikstofkunstmest gift zou dalen; eventuele aanscherping stikstofgebruiksnormen op zandgebieden leidt tot beperkte daling stikstofkunstmestgift (ca. 1,4%)	
Extra productiviteitsstijging melkkoeien met 5% in 2020	nvt	-0,9	o Extra productiviteitsstijging bovenop 0,9% per jaar lijkt niet realistisch	-0,5 (prod stijging in PAS-refprognose vergelijkbaar met +5% bij Rougoor et al)

Opvallend is dat Rougoor et al. (2013) het potentieel van rantsoenaanpassingen veel kleiner inschatten: -0,3 versus -1,5 kiloton ammoniak volgens de schatting van het PBL. Een ander verschil met Rougoor et al. is dat het PBL (en Van Bruggen 2014a) meent dat het vergroten van het aandeel maïs in het rantsoen wel een effect kan hebben. Wel brengt deze maatregel extra kosten met zich mee. Rougoor et al. kennen aan deze maatregel geen reductie toe, omdat deze afhangt van de wijze waarop ze invulling krijgt (Rougoor et al. 2013). Een effect op de emissie is mogelijk als het eiwitgehalte van het rantsoen daalt door gras daadwerkelijk te vervangen door maïs.

Ten aanzien van de mogelijke managementmaatregelen schat het PBL in dat tot 2020 geen extra emissiereductie haalbaar is, in tegenstelling tot Van Bruggen (2014a) en Rougoor et al. (2013):

- Het PBL schat in dat door levensduurverlenging van melkkoeien een (extra) daling van het aandeel jongvee met hooguit 10 procent (van 70 naar 63 stuks per 100 melkkoeien) pas na 2020 mogelijk is. Tevens stijgt de productiviteit per melkkoe bij levensduurverlenging. De PAS-referentieprognose houdt al rekening met een daling van het jongvee met circa 17 procent ten opzichte van 2010, namelijk van 84 naar 70 stuks jongvee per 100 melkkoeien (Berkhout et al. 2011). Een daling van het aandeel jongvee met circa 30 procent (Van Bruggen 2014a) acht het PBL niet waarschijnlijk voor de periode tot 2020. Een daling naar 63 of zelfs 57 stuks jongvee ten opzichte van de PAS-referentieprognose zou op langere termijn (bijvoorbeeld tussen 2025 en 2030) kunnen leiden tot een emissiereductie van 0,5 tot 1 kiloton ammoniak.
- Gewasresten zijn een bron van ammoniakemissie, maar maken nog geen deel uit van de historische (en toekomstige) emissieberekeningen. Een maatregel om deze emissies te beperken heeft dus geen effect ten opzichte van de PAS-referentieprognose.
- Het PBL veronderstelt dat niet te verwachten is dat boeren een circa 20 procent lagere stikstofkunstmestgift op grasland zullen toepassen in 2020 (waarmee die boeren de bodem-/gewasefficiëntie van 82 naar 95 procent zouden verhogen). De PAS-referentieprognose houdt rekening met een circa 5 procent lagere toevoer van stikstof als gevolg van de aanscherping van de gebruiksnormen voor dierlijke mest. Omdat boeren opbrengstderving willen voorkomen is het volgens het PBL niet aannemelijk dat boeren de toevoer van stikstof vrijwillig verder zullen laten dalen door een lagere gift van stikstofkunstmest. En de eventuele aanscherping van totale stikstofgebruiksnormen in zandgebieden leidt tot beperkte (circa 1,4 procent) daling stikstofkunstmestgift (Schoumans et al. 2013). Wat wel kan gebeuren, is dat door mestverwerking (bijvoorbeeld door mestscheiding) meer stikstofrijke

mestproducten in de landbouw worden afgezet, waardoor het gebruik van stikstofkunstmest afneemt. In de referentieprognose daalt hierdoor het gebruik van stikstofkunstmest met circa 10 procent en blijft het gebruik van stikstof via dierlijke mest(producten) ongeveer op hetzelfde niveau. Bemesting met stikstofrijke mestproducten in plaats van stikstofkunstmest leidt gemiddeld gezien echter tot een hogere in plaats van een lagere ammoniakemissie. Hier is in de PAS-referentieprognose rekening mee gehouden.

- Een toename van de productiviteitstijging met 5 procent ten opzichte van de veronderstellingen in Rougoor et al. (2013) leidt tot een productiviteitsstijging die vergelijkbaar is met de al in de PAS-referentieprognose veronderstelde productiviteitsstijging van 0,9 procent per jaar. Rougoor et al. veronderstellen dat de melkproductie per koe jaarlijks met circa 60 kilo toeneemt. Dit leidt van 2012 tot 2020 tot een toename van de melkproductie per koe met ruim 6 procent. Omgerekend is dat een gemiddelde jaarlijkse stijging van de productiviteit met circa 0,6 procent tussen 2010 en 2020. Een toename van 50 procent leidt tot een jaarlijkse productiviteitstijging van 0,9 procent.
- Een grotere stijging van de productiviteit (melkproductie per koe) door fokkerij en selectie boven op de reeds veronderstelde 0,9 procent per jaar is volgens het PBL tot 2020 niet waarschijnlijk. Via levensduurverlenging van melkkoeien is wel nog een (extra) productiviteitstijging mogelijk.

Stalmaatregelen generiek

Onder deze maatregelcategorie vallen aangescherpte emissie-eisen voor stallen. Het effect van deze maatregelen is op korte termijn beperkt, omdat ze hoofdzakelijk van toepassing zijn op de nieuwbouw en de uitbreiding van stallen. Het emissiereducerend effect is afhankelijk van de mate waarin in de veehouderij oude stallen worden vervangen door nieuwe stallen en er uitbreidingen plaatsvinden. In de berekeningen is ervan uitgegaan dat stallen na circa 25 jaar worden vervangen.

Het is nog onbekend hoe de aanscherpingen van de emissie-eisen er exact uit gaan zien. Het PBL heeft, op basis van door de ministeries van EZ en I&M aangereikte informatie, een inschatting gemaakt van het reductiepotentieel in 2020 (EZ, 18 dec 2013, concept Wijziging Besluit Huisvesting en uitgangspunten AERIUS Monitor 2014 en I&M, 8 juli 2014). Vanaf 2015 worden de emissie-eisen bij melkvee aangescherpt met 10 procent, bij legkippen met circa 45 procent en bij vleeskuikens met 22 procent. Voor melkvee geldt vanaf 2018 een verdere aanscherping met een extra reductie van 5 tot 20 procent

(dus in totaal tot 15 tot 30 procent reductie ten opzichte van de huidige emissiegrenswaarde). De oorzaak van de onzekerheid rond de tweede aanscherping is dat het betreffende stalsysteem momenteel een voorlopige emissiefactor heeft die nu hoger ligt (-15 procent ten opzichte van de huidige emissiegrenswaarde) en waarvan de verwachting is dat die na het verrichten van voldoende metingen lager uit zal komen (-30 procent ten opzichte van de huidige emissiegrenswaarde).

Voor vleesvarkens is vanaf 2015 op nationaal niveau een beperkte aanscherping voorzien. Of deze aanscherping leidt tot een emissiereductie ten opzichte van de PAS-referentieprognose is nog onduidelijk. De reden is dat tegelijkertijd met terugwerkende kracht tot 2015 ook de huidige emissiegrenswaarden worden aangepast: bij vleesvarkens gaat de huidige grenswaarde van 1,4 naar 1,6 kilo ammoniak per dierplaats. Het PBL is in de PAS-referentieprognose nog uitgegaan van de huidige grenswaarde van 1,4 kilo ammoniak per dierplaats. De voorgenomen versoepeling maakt het mogelijk om bij bepaalde (relatief duurdere) stalsystemen de varkens meer ruimte te geven (ter bevordering van het dierenwelzijn). Omdat het hier veelal relatief dure stalsystemen betreft, is de verwachting dat het aandeel van deze stallen beperkt blijft. Begin 2015 zal meer duidelijkheid komen over het effect op de emissie als de Emissieregistratie de nieuwste cijfers publiceert. De verwachting is dat het effect niet groot zal zijn.

Inschatting technisch potentieel

Het PBL schat in dat het nationale potentieel tot 2020 circa 0,9 à 1,2 kiloton bedraagt indien in heel Nederland vanaf 2015 de hiervoor genoemde aanscherpingen gaan gelden: -0,5 tot -0,8 kiloton ammoniakemissie bij stallen van melkvee (ook bij beweiden) en -0,4 kiloton ammoniakemissie bij stallen van pluimvee in 2020. In 2018 is het potentieel circa 0,5 kiloton ammoniakreductie: 0,27 kiloton bij melkvee en 0,23 kiloton bij pluimvee.

Het maximale potentieel van de aanscherping voor melkkoeien vanaf 2015 is circa 2,3 kiloton bij 100 procent vervanging; oftewel $2,3/25 = 0,09$ kilo ammoniak per jaar bij een gemiddelde afschrijvingstermijn van 25 jaar. In 2018 is het totale potentieel dus -0,27 kiloton ammoniak. Het maximale potentieel van de aanscherping voor melkkoeien vanaf 2018 is circa -3,2 tot -6,4 kiloton bij 100 procent vervanging, oftewel -0,13 tot -0,26 kilo ammoniak per jaar. In 2020 is het totale potentieel van de aanscherping vanaf 2018 dus -0,26 tot -0,52 kiloton ammoniak. De totale emissiereductie bedraagt in 2020 dan 0,5 tot 0,8 kiloton ammoniak.

Het maximale potentieel van de aanscherping voor pluimvee vanaf 2015 is circa -1,9 kiloton ammoniak bij 100

procent vervanging; oftewel $1,9/25 = -0,075$ kilo ammoniak per jaar. De totale emissiereductie bedraagt in 2020 dan 0,38 kiloton ammoniak.

Provinciale maatregelen

In Noord-Brabant en Limburg zijn vanaf 2010 Provinciale Verordeningen van kracht met lagere emissiegrenswaarden dan in de rest van Nederland voor diverse diercategorieën. De totale extra emissiereductie bedraagt ten opzichte van de referentieprognose 1,0 tot 1,2 kiloton ammoniak in 2020. In de periode 2010-2015 is de extra emissiereductie 0,66 tot 0,78 kiloton en in de periode van 2015 tot 2020 (eerste PAS-periode) komt daar 0,37 tot 0,39 kiloton ammoniakreductie bovenop.

Voor melkvee zijn in Noord-Brabant en Limburg de emissie-eisen aangescherpt met 15 procent vanaf 2010. Het maximale potentieel van de aanscherping vanaf 2010 is circa -15 procent van 20 kiloton ammoniak stalemissie = -3 kiloton bij 100 procent vervanging van alle melkkoeien. Het aandeel melkkoeien is circa 20 procent in de betreffende provincies. Dat betekent dat het maximale potentieel -0,6 kiloton is. Oftewel $0,6/25 = -0,024$ kiloton ammoniak per jaar. Dat levert tussen 2010 en 2015 een totale emissiereductie op van -0,12 kiloton ammoniak. Tussen 2015 en 2018 zijn de provinciale eisen nog steeds stringenter dan de nationale eisen. Dit leidt tot een jaarlijkse emissiereductie van $0,024 - 0,09/5 = 0,006$ kiloton ammoniak per jaar. In totaal komt de reductie voor die periode dus op -0,018 kiloton ammoniak. Van 2018 tot 2020 zijn dezelfde eisen op nationaal niveau van kracht en is er geen extra effect meer van de provinciale maatregelen. Dat brengt de emissiereductie tot 2018 in totaal op -0,14 kiloton ammoniak, waarvan 0,12 kiloton wordt gerealiseerd tussen 2010 en 2015 en 0,02 kiloton tussen 2015 en 2020.

Het betreft hier dezelfde stalsystemen als die op nationaal niveau vanaf 2018 naar verwachting zullen voldoen aan de nieuwe aangescherpte emissie-eisen. De emissiereductie kan dus een factor twee hoger uitvallen (zie hiervoor). Als dat het geval is, loopt de totale extra emissiereductie op tot -0,28 kiloton (tussen 2010 en 2020).

Voor pluimvee liggen de emissiegrenswaarden in Noord-Brabant en Limburg vanaf 2010 ongeveer op hetzelfde niveau als in de rest van Nederland vanaf 2015. Het aandeel pluimvee is circa 50 procent. De totale extra emissiereductie bedraagt in 2020 dan 0,19 kiloton ammoniak (opgebouwd tussen 2010 en 2015).

Vanaf 2010 zijn in Noord-Brabant en Limburg de emissie-eisen bij varkens aangescherpt met 70 procent (van circa 50 naar 85 procent reductie). Het maximale potentieel van de aanscherping voor varkens vanaf 2010 is circa -70

procent van 60 procent (aandeel varkens in provincies) van 7,3 kiloton ammoniak stalemissie = -3,1 kiloton bij 100 procent vervanging, oftewel $3,1/25 = 0,12$ kilo ammoniak per jaar. De emissiereductie tussen 2010 en 2015 loopt daarmee op tot -0,6 kiloton en in de periode van 2015 tot 2020 komt daar nog eens 0,6 kiloton ammoniak bij. Deels is hier sprake van overlap met de in de referentieprognose veronderstelde extra maatregelen die bedrijven bij uitbreidingen en nieuw te bouwen vestigingen (in heel Nederland) zullen treffen onder invloed van het lokale milieubeleid voor ammoniak, geur en fijnstof. In de referentieprognose leidt dit in 2020 tot een extra emissiedaling bij varkenshouderijen met 0,8 kiloton ammoniak. Als we veronderstellen dat 60 procent hiervan in Noord-Brabant en Limburg plaatsvindt, zou dat overeenkomen met een daling met 0,5 kiloton in 2020 die al is verdisconteerd in de referentieprognose. Dus de extra emissiereductie door de provinciale verordeningen is dan $1,2 - 0,5 = 0,7$ kiloton in 2020, waarvan -0,35 kiloton wordt gerealiseerd tussen 2010 en 2015.

Aanscherping emissiearm bemesten

Deze maatregel is bedoeld om de emissie die vrijkomt bij bemesten, verder te beperken. Nu al gelden relatief vergaande emissie-eisen bij het bemesten. Aanscherping houdt ten eerste in dat verplicht wordt om bij bemesting op onbeteeld bouwland de mest dusdanig in de bodem te brengen dat deze niet meer aan de buitenlucht wordt blootgesteld. Het is dus niet meer toegestaan de mest op of in sleuven in de bodem aan te brengen, al dan niet gevolgd door onderploegen.

Voor een groot deel van de agrarische ondernemers die op zand en löss werken, is dit al de huidige praktijk. Zij gebruiken veelal een bouwlandinjecteur. Op klei wordt de bouwlandinjecteur veel minder toegepast, omdat op deze grondsoort het injecteren van mest kan leiden tot verslechtering van de bodemstructuur (zogenoemde 'valse kluiten') en daarmee tot opbrengstverlies. Bij deze maatregel is daarom naast het gebruik van een bouwlandinjecteur ook gebruik van een zodenbemester toegestaan.

Ten tweede is er het voorstel om het gebruik van de sleepvoet op grasland dat op veen en klei ligt te verbieden en in plaats daarvan een zodenbemester te gebruiken. Dit in aanvulling op een soortgelijk verbod dat al geldt voor grasland op zand en löss. Dit voorstel heeft echter zeer veel weerstand opgeroepen binnen de sector. Op veengrond zou doorsnijding van de graszode betekenen dat de draagkracht hiervan sterk terugloopt, op kleigrond betekent het dat de zode 'versmeerd' raakt. Daarom is de aangekondigde aanscherping per 1 januari

2014 opgeschort tot 1 januari 2017. De agrarische sector krijgt zo meer tijd om alternatieven voor de sleepvoet te ontwikkelen, waarbij handhaafbaarheid een voorwaarde is. Verder is met de sector overeengekomen dat de periode 2014-2017 wordt benut om de uitvoering van de bemesting in de praktijk te verbeteren.

Inschatting technisch potentieel

De PAS gaat ervan uit dat met de aanscherping van het emissiearm aanwenden van mest een emissiereductie van 2 kiloton te behalen is. Het PBL schat het technisch reductiepotentieel op circa 2,4 kiloton.

Het technisch potentieel van de bemestingsmaatregel op bouwland schat het PBL in op 0,8 kiloton. Dit kan door naast de bouwlandinjecteur, die nu in de PAS-referentieprognose voor circa 75 procent van de dunne mest wordt gebruikt, voor de rest van de dunne mest het gebruik van de zodenbemester te veronderstellen.

Voor grasland op klei en veen is op dit moment niet duidelijk hoe dit gaat worden ingevuld. Wel is aangegeven dat de emissiereductie van een alternatief hetzelfde of hoger moet zijn dan die van een zodenbemester. Onder deze voorwaarde is ook het gebruik van een sleepvoet met aanvoer van de mest via een sleepslag na verdunning met water toegestaan. Een andere mogelijke oplossing is de combinatie van de sleepvoet met het aanzuren van mest. Met alleen aanzuren is bij een pH tussen 6 en 4,5 een emissiereductie van 55 tot 85 procent mogelijk (Smits et al. 2013). In combinatie met een sleepvoet is door aanzuring een emissiereductie met 75 procent haalbaar. In Denemarken is voor de aanzuring van mest al een systeem ontwikkeld dat daar toepassing vindt en in Nederland lopen er proefprojecten in de praktijk op dit vlak. Indien de mest al in de mestopslag wordt aangezuurd, heeft dit als voordeel dat dit ook leidt tot lagere stalemissies. Hiermee is in de berekeningen geen rekening gehouden. Een dergelijke maatregel kent mogelijk veiligheidsrisico's (H_2S -vorming) en neveneffecten (regelmatig extra bekalken bodem nodig om verzuring te voorkomen). Het PBL heeft aangenomen dat de emissiereductie van een zodenbemester wordt geëvenaard en daardoor uitkomt op -1,6 kiloton ammoniak in 2020.

Noot

- 1 Bij de legpluimveestallen is deze emissiereductie haalbaar mits er sprake is van nadroging van de mest voordat deze in de mestopslag terechtkomt. Zonder nadroging zullen extra emissies vanuit de mestopslag kunnen optreden die de emissiereductie in de stal (deels) tenietdoen.



Planbureau voor de Leefomgeving

Planbureau voor de Leefomgeving

Postadres
Postbus 30314
2500 GH Den Haag

Bezoekadres
Oranjevuitensingel 6
2511 VE Den Haag
T +31 (0)70 3288700

www.pbl.nl

Oktober 2014



2014/66275

21-11-2014

GRIF

9-2-2015

uw nummer

Aan Provinciale Staten van Limburg

uw datum

Postbus 5700

6202 MA MAASTRICHT

ons nummer 95574-2014

onze datum 19 november 2014

verzonden **19 NOV. 2014**

inlichtingen bij
sector/afdeling
doorkiesnr. Dhr. M. van Vught
RU/Stedelijke Ontwikkeling
0475 - 359 303

bijlage(n)
betreffende -
POL 2014

Geachte statenleden,

Provincie Limburg	PS
DOCnr.	
Ingek.	21 NOV. 2014
CASnr.	
ID.	

Door middel van deze brief reageren wij op het ter vaststelling voorliggende POL 2014. U heeft reeds d.d. 13 november een reactie ontvangen vanuit de regio Midden-Limburg. Aanvullend daarop vraag ik uw aandacht voor het volgende.

Kantorenlocaties.

In het standpunt van Gedeputeerde Staten m.b.t. kantorenlocaties (pag. 87/88 van de nota van zienswijzen) is het volgende vermeld. "In POL leggen we de focus op een beperkt aantal kantoreengebieden (=concentratiegebieden) omdat we niet zo zeer een teveel aan locaties hebben, maar wel een overschot aan kantoren in de zin van gebouwen en meters. Dit geldt Limburgbreed in alle regio's en gemeenten. De leegstand binnen de huidige kantorenvorraad is in een jaar tijd verder gegroeid van 13% naar 15%. We kiezen voor versterking van centrumgebieden van de grote steden en de stationsgebieden met ICstatus met eventuele nieuwe kantoorontwikkelingen. Uiteraard zijn gemeenten niet verplicht tot verdere ontwikkeling van deze gebieden. Daarbuiten zijn nieuwe grotere kantoorontwikkelingen alleen toegestaan op de campussen, in verband met eventuele specifieke kantorenbehoefte direct gerelateerd aan het thema van de betreffende campus." Aansluitend is het volgende vermeld. "Gezien de leegstand in de huidige kantorenvorraad die daartegenover staat, betekent dit dat via dynamisch voorraadbeheer elders de kantorenvorraad moet gaan krimpen om zowel leegstand terug te dringen als nieuwe kantoren in de concentratiegebieden mogelijk te kunnen maken."

Reactie

Het standpunt kan neerkomen op een versterking/prioritering van de campuslocaties ten opzichte van andere kantorenconcentraties, waaronder de kantorenlocaties in Midden-Limburg. Het standpunt van Gedeputeerde Staten gaat voorbij aan de eigenstandige positie en ontwikkeling van Midden-Limburgse kantorenmarkt en de op regionaal niveau van Midden-Limburg door de regio op te stellen visie op werklocaties. Ook kan het standpunt van Gedeputeerde Staten zo worden uitgelegd dat ter compensatie van kantoorontwikkelingen op de campussen extra leegstand dient te worden bestreden buiten de campussen, waaronder Midden-Limburg. Deze uitleg is ongewenst. Midden-Limburg is geen

buffer of compensatie voor kantoorontwikkelingen in andere regio's, in het bijzonder de campusontwikkeling.

Zonering bestaand bebouwd gebied.

De regio Midden-Limburg heeft d.d. 13 november jl. een reactie gegeven op de zonering bestaand bebouwd gebied in relatie tot het die gebieden die in het POL 2006 binnen de grens stedelijke dynamiek vielen. In de reactie van de regio is aangegeven hoe de regio het standpunt van Gedeputeerde staten interpreteert m.b.t. tot deze gebieden en de reeds in gang gezette ontwikkelingen in deze gebieden. Daarbij dient vermeld te worden dat in de Nota van zienswijzen op pagina 35 is aangegeven dat de weergave van het bestaand stedelijk gebied en de grens met het buitengebied op kaart 1 (zonering Limburg) gaat om de weergave van de feitelijke situatie: geplande en beoogde uitbreidingen in uitleglocaties maken er geen deel van uit, meestal vallen die onder het buitengebied. Het is zeker geen visiekaart, die wordt door en met de drie regio's gemaakt in de trajecten van regionale visievorming.

Reactie.

Gezien het gegeven dat de gemeente in overleg met de regio grenzen van het stedelijk gebied zelf kan bepalen en kaart 1 geen visiekaart is zou expliciet vermeld moeten worden dat de aanduidingen op kaart 1 (zoals bijvoorbeeld buitengebied) geen provinciale visie betreffen, maar een inventarisatie en indicatie. Tevens zou vermeld moeten worden dat op grond van deze aanduidingen (b.v. buitengebied) niet de conclusie mag worden getrokken dat de provincie van mening is dat dit gebied ontwikkeld zou moeten worden conform de aanduiding zoals in het POL 2014 aangegeven, maar dat de bepaling daarvan door de gemeente plaatsvindt passend binnen de regionale kaders.

Graag verzoek ik u het POL 2014 te amenderen zoals bovenstaand vermeld.

De wethouder voor ruimte, infrastructuur, milieu en natuur

Raja Fick - Moussaoui



2014/67206

25-11-2014

GRIF

11-2-2015

Provinciale Staten
van Limburg

Provincie Limburg	PS
DOCnr.	
Ingek.	25 NOV. 2014
CASnr.	
ID.	

Cluster WEGA
Faxnummer
Ons kenmerk 2014/65304
Bijlage(n) 1

Behandeld M.A.J. Michon-Dütz
Doorkiesnummer 06 54 29 30 15
Uw kenmerk Maj.dutz@prvlimburg.nl
Maastricht 25 november 2014

VERZONDEN 25 NOV. 2014

Onderwerp

Aangepaste overzichtstabel Q2-2014 Voortgangsrapportage Buitenring Parkstad Limburg 2de kwartaal 2014

Geachte Staten,

Conform verzoek ontvangt u hierbij de Aangepaste overzichtstabel Q2-2014 Voortgangsrapportage Buitenring Parkstad Limburg 2de kwartaal 2014.

Gedeputeerde Staten van Limburg

voorzitter

secretaris

2014/65301

Bezoekadres:
Limburglaan 10
NL-6229 GA Maastricht

Postbus 5700
NL-6202 MA Maastricht
postbus@prvlimburg.nl

Tel + 31 (0)43 389 99 99
Fax + 31 (0)43 361 80 99
www.limburg.nl

IBAN -nummer:
NL08RABO0132575728
BIC-code: RABONL2U

Bereikbaar via:
Lijn 1 (richting De Heeg)



Informerend stuk

1. Onderwerp

Aangepaste overzichtstabel Q2-2014 Voortgangsrapportage Buitenring Parkstad Limburg
2de kwartaal 2014

2. Inleiding/aanleiding incl. beoogd resultaat

Naar aanleiding van de globale toetsing Voortgangsrapportage Buitenring Parkstad Limburg
2de kwartaal 2014 is door Provinciale Staten bij brief van 17 oktober 2014 kenmerk
2014/51585 verzocht om een aangepaste overzichtstabel met juiste kleurcodering aan te
leveren.

Op 8 juli 2014 hebben wij u tussentijds geïnformeerd over de voortgang van het project, omdat
al sinds eind 2013 duidelijk aan het worden is dat de realisatie van de Buitenring Parkstad
Limburg conform Scenario A niet mogelijk was door factoren buiten de directe invloedssfeer
van de Provincie - tijdige beschikbaarheid van (particuliere) gronden, medewerking van de
gemeente Kerkrade, het niet tijdig van kracht worden van de Programmatische aanpak
stikstofdepositie en de naar verwachting verder verlate definitieve uitspraak van de Raad van
State betreffende het PIP 2012-. Het niet direct en volledig kunnen realiseren van Scenario A
leidt tot een extra vertraging in de oplevering van de Buitenring Parkstad Limburg en heeft
gevolgen voor de tijd en mogelijk ook het taakstellend budget. Om de gevolgen voor de
aspecten tijd, geld en kwaliteit inzichtelijk te maken, is een **nieuw** scenario uitgewerkt met als
uitgangspunt dat de realisatie van de totale Buitenring Parkstad Limburg pas start na een
onherroepelijk Inpassingsplan in januari 2015.

Het effect van de vertragingen (incl. inzet risicovoorzieningen) en de doorlichting van de
begroting (peildatum 1 juni 2014) zou zonder nadere maatregelen en actualisatie van de
budgetposten ertoe leiden dat het taakstellende budget van € 441,06 miljoen met
€ 9,5 miljoen zou worden overschreden.

In de Q2 2014 is dit **nieuwe** scenario verwerkt dat ertoe heeft geleid dat de tabel een nieuwe
vorm en opzet heeft gekregen. Dit heeft er eveneens toe geleid dat de afspiegeling naar de
Q1 2014 afwijkend werd aangegeven. Echter om de rapportages consistent te laten zijn is de
kleurcodering aangepast conform de reeds eerder aan u toegezonden Q1 2014-rapportage.
Daar waar er geen kleur is aangegeven betreft het een nieuw item waarbij er geen
afspiegeling is ten opzichte van de Q1 2014-rapportage.

Conform verzoek ontvangt u hierbij een aangepaste overzichtstabel Q2 2014.

3. Bevoegdheid

Provinciale Staten hebben op 29 juni 2012 het Provinciaal Inpassingsplan vastgesteld.
Op 12 oktober 2012 is het Kredietbesluit door Provinciale Staten vastgesteld.

4. Risico's

N.v.t.

5. Periodieke informatie/sturingsinformatie

☐ **Via Jaarstukken en Begroting**

- ☐ Paragraaf Projecten
- ☐ Paragraaf Financieringen
- ☐ Paragraaf Verbonden Partijen
- ☐ Paragraaf Bedrijfsvoering
- ☐ Programmaverantwoording

☒ **Voortgangsrapportages Regeling Grote Projecten**

6. Relatie met Programmabegroting – financiële aspecten

Het project Buitenring Parkstad Limburg heeft haar eigen projectbudget (taakstellend) toegewezen gekregen.

7. Meegezonden bijlagen

- Bijgestelde overzichtstabel Q2-2014

Aangepaste tabel

	Activiteit	Q1 2014	Q2 2014	Status	N.a.v. opmerkingen Controlecommissie 17-10-2014
1	Uitvoering scenario A				
1a	Opheffing schorsing PIP t.b.v. aanleg wegvakken 3 ¹ / _m 5 (Heerlen, Schinnen, Brunssum en Onderbanken) en rotonde Avantis. Het betreft ca. 6 km. Nieuw aan te leggen weg.			Raad van State heeft op 4 september 2013 de schorsing opgeheven. Aanleg wegvakken 3 ¹/_m 5; reïconstructie en ingebruikname rotonde. Aanleg in uitvoering.	
1b	Opheffing schorsing PIP t.b.v. aanleg wegvak 6.			Gezien de beperkte beschikbaarheid van gronden particulieren is geen verzoek ingediend. Wij hebben een scenario ontwikkeld waarbij de wegvakken 3b ¹/_m 14 worden opgeleverd in oktober 2017 en de wegvakken 1 ¹/_m 3a medio 2020. Het effect van de vertragingen (incl. inzet risicovoorzieningen) en de doorlichting van de begroting (peildatum 1 juni 2014) leiden zonder aanvullende maatregelen tot een overschrijding van het taakstellend budget (€ 441,06 miljoen) met € 9,5 miljoen. Vertragingskosten en aanpassingen van de projectbegroting (samen € 9,5 mln.) worden gecompenseerd door o.a. technische optimalisaties en een geactualiseerde beoordeling restwaarde additioneel aangekochte percelen (samen € 11,2 mln.).	
1c	Opheffing schorsing PIP t.b.v. aanleg wegvakken 10 en 11.			Gemeenteraad Kerkrade heeft niet ingestemd met de aanleg van de wegvakken 10 en 11 (okt. 2013). Wij hebben een scenario ontwikkeld waarbij de wegvakken 3b ¹/_m 14 worden opgeleverd in oktober 2017 en de wegvakken 1 ¹/_m 3a medio 2020. Het effect van de vertragingen (incl. inzet risicovoorzieningen) en de doorlichting van de begroting	

	Activiteit	Q1 2014	Q2 2014	Status	N.a.v. opmerkingen Controlecommissie 17-10-2014
				(peildatum 1 juni 2014) leiden zonder aanvullende maatregelen tot een overschrijding van het taakstellend budget (€ 441,06 miljoen) met € 9,5 miljoen. Verdragingskosten en aanpassingen van de projectbegroting (samen € 9,5 mln.) worden gecompenseerd door o.a. technische optimalisaties en een geactualiseerde beoordeling restwaarde additioneel aangekochte percelen (samen € 11,2 mln.).	
1d	Opheffing schorsing wegvak 14.			Raad van State heeft op 3 juni 2014 schorsing opgeheven. De aanleg wegvak 14 (Avantis tot Hamstraat) zal starten in het 3e kwartaal van 2014. De oplevering is voorzien in oktober 2015. Aanleg in uitvoering. EFRO-subsidie voor 75% veiliggesteld.	
1e	Opheffing schorsing alle wegvakken behalve die in de Natura 2000 gebieden (7 en 8).			Er is geen verzoek ingediend bij de Raad van State voor het opheffen van de schorsing aangezien niet alle gronden in eigendom zijn van de provincie, de gemeente Kerkrade geen medewerking verleend aan de realisatie van de wegvakken 10, 11, 12 en 13 gelegen binnen de gemeente Kerkrade en de Programmatische aanpak stikstofdepositie niet op 1 januari 2014 van kracht is geworden Wij hebben een scenario ontwikkeld waarbij de wegvakken 3b ¹/_m 14 worden opgeleverd in oktober 2017 en de wegvakken 1 ¹/_m 3a	

	Activiteit	Q1 2014	Q2 2014	Status	N.a.v. opmerkingen Controlecommissie 17-10-2014
				medio 2020. Het effect van de vertragingen (incl. inzet risicovoorzieningen) en de doorlichting van de begroting (peildatum 1 juni 2014) leiden zonder aanvullende maatregelen tot een overschrijding van het taakstellend budget (€ 441,06 miljoen) met € 9,5 miljoen. Vertragingskosten en aanpassingen van de projectbegroting (samen € 9,5 mln.) worden gecompenseerd door o.a. technische optimalisaties en een geactualiseerde beoordeling restwaarde additioneel aangekochte percelen (samen € 11,2 mln.).	
1f	Issues binnen de gemeente Kerkrade			De overleggen met de gemeente Kerkrade verlopen zeer moeizaam over de goedkeuring van het technisch ontwerp van de weg binnen de grenzen van Kerkrade, het toekomstig beheer en onderhoud, de hoogte van de vergoeding voor over te dragen gronden (natuur en tracé, zowel van Gemeente Kerkrade als particulieren), de aanleg van nieuwe natuur (incl. Vauputsdal en Anstelerbeekvallei) en het oplossen van knelpunten op het onderliggend wegerennet. Een zgn. Masterplan Buitenring wordt momenteel opgesteld om te komen tot een uitvoeringsplanning met bijbehorende prioriteiten.	Dit betreft een nieuw item en derhalve geen kleurcodering voor de Q1.
1g	Zitting/uitspraak Raad van State Inpassingsplan 2012 BPL			De zitting over het Inpassingsplan is verschoven naar het 4e kwartaal van 2014. De uitspraak wordt verwacht in januari 2015: Uitspraak Europese Hof van Justitie casus Verbreding A2 Den Bosch – Eindhoven bekend. Reactie i.r.t. BPL afgegeven (20140627). Wij hebben een scenario ontwikkeld waarbij de wegvakken 3b 1/14 worden opgeleverd in oktober 2017 en de wegvakken 1 1/3a	Correctie Q1. In de Q2 2014 is het nieuwe scenario verwerkt.

	Activiteit	Q1 2014	Q2 2014	Status	N.a.v. opmerkingen Controlecommissie 17-10-2014
				medio 2020. Het effect van de vertragingen (incl. inzet risicovoorzieningen) en de doorlichting van de begroting (peildatum 1 juni 2014) leiden zonder aanvullende maatregelen tot een overschrijding van het taakstellend budget (€ 441,06 miljoen) met € 9,5 miljoen. Vertragingskosten en aanpassingen van de projectbegroting (samen € 9,5 miljoen.) worden gecompenseerd door o.a. technische optimalisaties en een geactualiseerde beoordeling restwaarde additioneel aangekochte percelen (samen € 11,2 mln.). Een exacte opleveringsdatum is sterk afhankelijk van de uitspraak door de Raad van State en de hierop aan te passen uitvoeringsplanning van de aannemer. Wij willen uw Staten informeren over het feit dat de opleveringsdatum wijzigt en over de mogelijk in te zetten beheersmaatregelen om binnen de taakstelling van het aspect geld te blijven (huidige stand van zaken). Na de uitspraak over het Inpassingsplan zullen wij uw Staten een integraal beeld geven van de consequenties voor de aspecten tijd, geld en kwaliteit.	
1h	Behandeling/uitspraak Raad van State wijziging PIP 'Verdiepte ligging Vaesrade'			De ter inzage legging heeft plaats gevonden van 24 april 2014 tot en met 4 juni 2014. Er is 1 beroep ingediend. Het verweerschrift wordt in juli 2014 ingediend.	Correctie Q1. In de Q2 2014 is het nieuwe scenario verwerkt.

	Activiteit	Q1 2014	Q2 2014	Status	N.a.v. opmerkingen Controlecommissie 17-10-2014
2	(Taakstellend) budget				
	Uitgaven			<u>Uitgaven 2^o kwartaal 2014:</u> € 6.960.218,75 <u>Afwijkingen gestelde kaders:</u> Geen. <u>Bijzonderheden:</u> Taakstellend budget staat onder druk t.g.v. uitlopende planning. Een belangrijke beheersmaatregel is dat het taakstellende budget actief wordt bewaakt en indien noodzakelijk wordt herijkt Wij hebben een scenario ontwikkeld waarbij de wegvakken 3b 1/1m 14 worden opgeleverd in oktober 2017 en de wegvakken 1 1/1m 3a medio 2020. Het effect van de vertragingen (incl. inzet risicovoorzieningen) en de doorlichting van de begroting (peildatum 1 juni 2014) leiden zonder aanvullende maatregelen tot een overschrijding van het taakstellend budget (€ 441,06 miljoen) met € 9,5 miljoen. Vertragingskosten en aanpassingen van de projectbegroting (samen € 9,5 mln.) worden gecompenseerd door o.a. technische optimalisaties en een geactualiseerde beoordeling restwaarde additioneel aangekochte percelen (samen € 11,2 mln.).	
3	Contract MNO Vervat NL BV				
3a	Werkzaamheden				
	Realisatie wegvakken 3b 1/1m 5			In uitvoering. - De voorbereidende werkzaamheden zijn in oktober 2013 gestart. - Eind februari 2014 is het grondwerk voor deze wegvakken	In de Q2 2014 is een combinatie gezocht tussen voorbereiding en uitvoering. Zie Q1

	Activiteit	Q1 2014	Q2 2014	Status	N.a.v. opmerkingen Controlecommissie 17-10-2014
				gestart. De reconstructie van de rotonde Avantis start in de tweede helft van 2014.	onder 1 en 3.
	Realisatie wegvak 14A (tussen Hamstraat en Rtonde Avantis)			In uitvoering.	RvSt heeft ingestemd met realisatie. Zie Q1 onder 1.
	Realisatie wegvakken 6 t/m 14 (Hamstraat-Calbertsweg)			Gezien de beperkte beschikbaarheid van gronden particulieren, beperkte medewerking Kerkrade en niet van kracht worden PAS is planning conform scenario A niet meer haalbaar. Een scenario ontwikkeld waarbij de wegvakken 3b t/m 14 worden opgeleverd in oktober 2017.	Het betreft een nadere uitsplitsing van 'alle wegvakken' met uitzondering van de wegvakken in de Natura 2000 gebieden. Zie Q1 onder 1.
	Realisatie wegvakken 1 t/m 3a			Naar verwachting zullen (particuliere) grondeigenaren in cassatie gaan. Zie ook 5c. Een scenario ontwikkeld waarbij de wegvakken 1 t/m 3a medio 2020 worden opgeleverd.	Het betreft een nadere uitsplitsing van 'alle wegvakken' met uitzondering van de wegvakken in de Natura 2000 gebieden Zie Q1 onder 1.
3b	Social Return On Investment (SROI)			<u>Uitgaven SROI (cumulatief):</u> € 709.612,62 (medewerkers, stagiaires, opleidingen); <u>Ureninzet SROI (cumulatief):</u> 22.911,5 uur Conform contract 7,5% van de vaste loonkosten bestanddeel te verlonen aan natuurlijke personen; - Loonkosten (incl. onderaanneming) is ca. 25% (= ca. € 2,53	

	Activiteit	Q1 2014	Q2 2014	Status	N.a.v. opmerkingen Controlecommissie 17-10-2014
				mln.)	
4	Grondverwerving				
4a	Minnelijke verwerving			De onderhandelingen met particulieren verloopt moeizaam waardoor de grote onzekerheid bestaat over de tijdige beschikbaarheid van de gronden binnen de uitvoering van het werk. Als beheersmaatregel zal continue afstemming plaats vinden tussen MNO vervat en de Provincie Limburg over de beschikbaarheid van individuele percelen en de realisatie van het werk. De uitvoeringsplanning zal binnen de contractuele afspraken zo goed als mogelijk worden afgestemd .	Correctie Q1. In de Q2 2014 is het nieuwe scenario verwerkt.
4b	Onteigeningsprocedures			Bij een beperkt aantal dossier is de verwachting dat een onteigeningsprocedure moet worden doorlopen In het nieuw e scenario is hier rekening mee gehouden. Risico: • gerechtelijke onteigeningsprocedure kan niet starten direct na uitspraak RvSt; na onteigeningsprocedure toch cassatieprocedure.	Correctie Q1. In de Q2 2014 is het nieuwe scenario verwerkt.
4c	Cassatieprocedures			In de wegvakken 1 tot en met 3a (aansluiting BPL bij Nuth tot en met de kruising met de Rozenstraat in Nuth) is de verwachting dat ook een cassatieprocedure moet worden doorlopen. In het nieuwe scenario is rekening gehouden met deze doorlooptijd. Start van de uitvoeringswerkzaamheden is gepland na de afronding van deze procedure.	

	Activiteit	Q1 2014	Q2 2014	Status	N.a.v. opmerkingen Controlecommissie 17-10-2014
5	ProRail				
				De aanbestedingsprocedure voor de kunstwerken is doorlopen en gegund aan Besix/MNO/Rasenberg. Het betreft de kruisingen van de Buitenring met de spoorlijn Heerlen – Sittard en de spoorlijn Heerlen - Herzogenrath .	Correctie Q1. In de Q2 2014 is het nieuwe scenario verwerkt.
6	Kabels & Leidingen				
	Gasunie			Drietal leidingen moet in het voorjaar van 2015 worden verlegd (Landgraaf).	Correctie Q1. In de Q2 2014 is het nieuwe scenario verwerkt.
	Riolering wegvak 14			Aanpassing gemeentelijke riolering in wegvak 14b zijn met gemeente Kerkrade besproken en akkoord bevonden.	Dit betreft een nieuw item en derhalve geen kleurcodering voor de Q1.
	Watertransportleiding N276			Overleg met WML over watertransportleiding langs N276 is afgerond. De Nadeelcompensatieregeling Kabels en leidingen (NKL regeling) is van toepassing.	Dit betreft een nieuw item en derhalve geen kleurcodering voor de Q1.
7	Landschappelijke inpassing				
	Natuurcompensatie algemeen			Merendeel van de natuurcompensatiegebieden zijn ingericht en opgeleverd.	
	Natuurcompensatie Kerkrade			Overleg over natuurcompensatie verloopt in Kerkrade moeizaam. Inrichting natuurcompensatie-gebieden vooralsnog 'on hold' .	
8	Bewegwijzering				
				Nader onderzoek naar de kosten voor bewegwijzering en verlichting is opgestart (Coördinatie bij MNO Vervat NL). Uitkomsten onderzoek worden eind 2014 verwacht.	Correctie Q1. In de Q2 2014 is het nieuwe scenario verwerkt.

	Activiteit	Q1 2014	Q2 2014	Status	N.a.v. opmerkingen Controlecommissie 17-10-2014
9	Archeologie				
	Wegvakken 3 t/m 5			In juni zijn voorbereidingen getroffen voor het vervolgonderzoek van de Neanderthaler- vindplaats in het verdiepte tracé tussen de Allée en de Brunssummerweg. De opgraving staat gepland voor eind juli/begin augustus 2014 In wegvak 14 wordt in de periode juli/augustus 2014 gestart meteen nieuw onderzoek naar mogelijke vindplaatsen.	
10	Planschade en nadeelcompensatie				
				Planschade is aan de orde na een onherroepelijk PIP. Nadeelcompensatie speelt wel in verband met de start van de wegvakken 3 tot en met 5 en rotonde Avantis. Nadeelcompensatie wordt bepaald op basis van de provinciale Nadeelcompensatie-verordening. De raming voor nadeelcompensatie is op basis van kengetallen vastgesteld. Een meer concrete raming kan worden opgesteld als de uitvoeringsplanning voor het totale werk is uitgekristalliseerd.	Correctie Q1 en Q2.
11	Project Onvoorzien				
	Gevalideerde risico's			De risico's die werden opgenomen wogen ultimo Q1-2014 € 10,5 miljoen. In Q2-2014 wegen de risico's € 12,3 miljoen.	Correctie Q1 en Q2.
12	Kwaliteitsimpuls				
	Renaturering Rode Beek			In juni 2014 zijn de werkzaamheden gestart.	
	Inrichting landbouwgronden			Geen bijzonderheden.	
	Ecoduct Tevenerheide			Geen bijzonderheden.	
13	Aanpassing N274				
	Ramingen			Huidige raming ligt hoger dan in scenario A. In het nieuwe-scenario is echter rekening gehouden met deze raming.	Dit betreft een nieuw item en derhalve geen kleurcodering voor de Q1.

	Activiteit	Q1 2014	Q2 2014	Status	N.a.v. opmerkingen Controlecommissie 17-10-2014
14	Organisatie				
	Inzet personeel			Er zijn afspraken gemaakt over de bemensing van het project BPL.	Correctie Q1.
15	Dekking				
15a	Rijksbijdrage aansluiting Nuth			Sinds najaar 2008 lopen onderhandelingen met het Rijk over de financiering van de aansluiting Nuth. Door het Rijk is destijds aangegeven dat het Rijk geen capaciteit beschikbaar heeft om de aansluiting op de A76 bij Nuth zelf te realiseren. De Provincie heeft aangeboden voor een afkoopsom van € 63,5 miljoen het project van het Rijk voor eigen risico, over te nemen. Het Rijk heeft hiermee ingestemd (zie Bereikbaarheidsconvenant van juni 2010). In mei 2014 heeft het Ministerie van I&M (ambtelijk) aangegeven dat de bijdrage van € 63,5 miljoen, inclusief eventueel te compenseren BTW is. Omdat het Rijk zich nu op het standpunt stelt dat de € 63,5 miljoen inclusief de terugvorderbare BTW is en niet zoals wij verwachten exclusief terugvorderbare BTW, dreigt er een dekkingstekort van maximaal € 7,5 miljoen.	Correctie Q1.
15b	EFRO-subsidie wegvak 14			Voor de aanleg van wegvak 14, aansluiting rotonde Avantis ¹ / _m Hamstraat (tot aan de Calbertsweg) is een EFRO-subsidie, van maximaal € 4,9 miljoen toegezegd. Het wegvak moet wel op 31 december 2015 zijn gerealiseerd én afgerekend. Nu het tweede verzoek om gedeeltelijke opheffing van de schorsing is toegewezen is een groot deel van de subsidie veilig gesteld. Mogelijk kan niet het gehele wegvak worden aangelegd, dit is afhankelijk van het moment van de uitspraak van de RvSt inzake het PIP2012.	
15c	Bijdrage regio Parkstad			<u>Gebiedsontwikkeling:</u> Er zijn tot nu toe weinig tot geen initiatieven vanuit Parkstad om hierin actief te opereren. De aandacht is nu gevestigd op	

	Activiteit	Q1 2014	Q2 2014	Status	N.a.v. opmerkingen Controlecommissie 17-10-2014
				verduurzaming en een verzorgingsplaats ter hoogte van Nuth. Het idee is ontstaan om opbrengsten uit ruimtelijke ontwikkelingen door derden, die ontstaan als gevolg van de aanleg van de Buitenring (NWW), in te zetten voor de dekking.	
				<u>Werk met werk:</u> Onderzocht wordt in hoeverre financieel voordeel kan worden behaald bij het aanbesteden van gemeentelijke werken in de directe omgeving van de Buitenring. Dit geldt bijvoorbeeld voor het vervangen van de riolering in de Hommerterweg. Weinig tot geen initiatieven voor werk met werk.	
				<u>Resultaatsverplichting:</u> Parkstad heeft hieraan voldaan.	

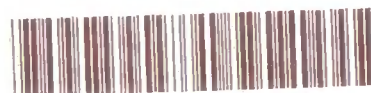
Statenvoorstel
No.: G-14-027

TER INZAGE LEGGING

Tiogo

Bijgaand, conform toezegging in de commissie R.I.F. van 20 november 2014, ter inzage voor uw statenleden het onderzoeksrapport zoals opgesteld door ANG Connecties te Montfoort, naar de mate van kostendekkendheid van de provinciale leges.

Provincie Limburg	PS
DOCnr.	
Ingek.	26 NOV. 2014
CASnr.	
ID.	



2014/67461

26-11-2014

GRIF

12-2-2015

KOSTENDEKKENDHEIDSONDERZOEK LEGES

Provincie Limburg

A.J. van Griethuysen en M. Heijboer

ANG, Montfoort, 20 oktober 2014

Kenmerk: ANG014-0126MH

Samenvatting

Gedurende de maanden juli tot en met september 2014 heeft ANG in opdracht van de Provincie Limburg onderzoek gedaan naar de kostendekkendheid van de leges. De kostendekkendheid mag niet meer bedragen dan 100%. Dit betekent dat de opbrengsten niet hoger mogen zijn dan de direct met de diensten samenhangende kosten.

De omvang van de provinciale leges in relatie tot de totale belastingopbrengsten is marginaal. Het aandeel daarin betreft minder dan 1%. Op jaarbasis bedragen de gerealiseerde legesinkomsten afgerond € 950.000. De opbrengsten uit de opcenten op de hoofdsom van de motorrijtuigenbelasting bedragen rond de € 100 miljoen.

De kosten van de diensten zijn bepaald op basis van de tijdsbesteding per dienst, vermenigvuldigd met het geldende uurtarief, inclusief een omslag van direct aan de dienst toe te rekenen directe kosten. Andersom zijn de opbrengsten bepaald op basis van de volumes per dienst vermenigvuldigd met het geldende tarief. De deelsom hiervan levert het kostendekkendheidspercentage op. Dit is zowel op het niveau van een enkele dienst, als op het hogere niveau van groepen van diensten en de totale legesverordening gedaan. Zo is een volledig beeld ontstaan van de kostendekkendheid van de legesplichtige diensten.

Het kostendekkendheidspercentage dat is berekend in het onderzoek bedraagt over de gehele legesheffing 101 %. Daarmee bevindt de provincie zich net boven grens van de maximaal toegestane kostendekkendheid. Binnen de geldende jurisprudentie worden eisen gesteld aan het aannemelijk maken van het voldoen aan de opbrengstenlimiet.

Met het uit het onderzoek gevolgde en aan de provincie overdragen kostendekkendheidsformat is herhaalbaar de kostendekkendheid te berekenen, ook bij wijzigingen in de kostprijsbepalende elementen.

Uit het onderzoek blijkt dat de bij de Provincie beschikbare informatie voor het vereiste aannemelijk maken van de maximale kostendekkendheid is gebaseerd op het bepalen van de kostprijs van verrichte diensten. Hoewel qua tariefbepaling op zich terecht, vraagt de rechtspraak in voorkomende gevallen expliciet om een confrontatie tussen uitgaven en inkomsten. Door middel van het omzetten van de systematiek, zoals bij dit onderzoek is voorgesteld is het mogelijke financiële risico voor de Provincie in procedures te ondervangen. Indien de aanpassingen, zoals in dit onderzoek voorgesteld, worden gevolgd en doorgevoerd dan ontstaat daardoor een meer transparante set van uitgangspunten voor de toekomstige bepaling c.q. berekening van de legestarieven en daaraan gerelateerde kosten.

Inhoudsopgave

1	Opdracht	4
2	Onderzoeksmethodiek	5
	2.1 Kostendekkendheidsonderzoek leges	5
3	Financiële- en juridische aspecten	7
	3.1 Opbrengsten	7
	3.2 Kostentoerekening en berekening uurtarief	9
	3.3 Wettelijk kader in relatie tot de Provinciewet	15
	3.4 Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo)	15
	3.5 Ontgrondingenwet	15
	3.6 Waterwet	16
	3.7 Natuurbeschermingswet	16
4	Resultaten onderzoek	17
	4.1 Beoordeling huidig legesbeleid	17
	4.2 Kostendekkendheid per onderdeel	18
	4.3 Onbenutte heffingsmogelijkheden	21
5	Conclusies en aanbevelingen	23
	5.1 In welke mate zijn de legestarieven voor de Waterwet, Ontgrondingenwet en de Wabo (bouwactiviteit) kostendekkend?	23
	5.2 Aanbevelingen	24
6	Bijlagen	26

1 Opdracht

De Provincie Limburg heeft aan ANG B.V. opdracht verleend tot het uitvoeren van een onderzoek naar de kostendekkendheid van de leges op basis van de vigerende legesverordening en de bijbehorende tarieventabel van de Provincie Limburg.

Het doel van het laten uitvoeren van het kostendekkendheidsonderzoek leges is gelegen in het feit dat de vergunningverlening in 2013 vanuit de eigen organisatie van de provincie is verplaatst naar de Regionale Uitvoeringsdienst (RUD). Nu de kosten van de werkzaamheden door de RUD voor de Provincie Limburg eenvoudigweg worden doorbelast, hebben de kosten vanuit de RUD (min of meer) als directe kosten van derden te gelden in de begroting van de Provincie Limburg. De mate van beïnvloeding van de kosten van de RUD door de provincie is als gevolg van de constructie en de overeenkomst(en) beperkt. Daarnaast is het van belang om aan te geven dat de bouwgerelateerde diensten - conform de Wabo - in 2015 weer in de tarieventabel zullen worden opgenomen. Hierdoor is het dan ook weer mogelijk om deze leges te heffen. Voor het onderzoek is de tarieventabel 2013 gehanteerd voor de bouwactiviteiten, echter wel op basis van de aanvragen van het huidige belastingjaar.

De vraagstelling die derhalve centraal staat betreft de volgende:

- 1) In welke mate zijn de legestarieven voor de Waterwet, Ontgrondingenwet en de Wabo (bouwactiviteit) kostendekkend?

In dit rapport worden achtereenvolgens de onderzoeksmethodiek en de financiële en juridische aspecten besproken in de hoofdstukken 2 en 3. Onder de financiële aspecten wordt mede het uurtarief besproken.

In hoofdstuk 4 worden de resultaten van het onderzoek weergegeven, waarna in hoofdstuk 5 de conclusies en aanbevelingen zijn opgenomen en alsmede een antwoord wordt gegeven op de hierboven geformuleerde vraagstelling.

De bijlage bevat een afschrift van het kostendekkendheidsformat dat is gehanteerd voor de berekeningen. Dit format wordt mede digitaal verstrekt aan de provincie met inbegrip van de achterliggende berekeningen.

2 Onderzoeksmethodiek

In dit hoofdstuk is kort uiteengezet op welke wijze het algehele onderzoek is vormgegeven.

2.1 Kostendekkendheidsonderzoek leges

De werkzaamheden voor het kostendekkendheidsonderzoek zijn verdeeld in een drietal (uitvoerende) fasen. Iedere fase is hieronder in het kort uiteengezet.

1. Startbijeenkomst

Na gunning van de opdracht is een afspraak gemaakt om een startbijeenkomst te houden. Doel van deze startbijeenkomst is een ieder bewust maken van de noodzaak van een transparante onderbouwing van de legestarieven. Tevens heeft de startbijeenkomst als grote voordeel dat met alle betrokkenen kennis kan worden gemaakt en dat de planning besproken kan worden, alsmede direct afspraken te maken en de benodigde gegevens vanuit de provincie door te nemen.

Op 23 juli 2014 is de bedoelde startbijeenkomst verzorgd door ANG. Tijdens deze bijeenkomst waren de belangrijkste vertegenwoordigers aanwezig die belast zijn met werkzaamheden inzake de leges tarieventabel. Dit betekent dat op basis van de indeling van de leges tarieventabel tenminste één iemand per onderdeel aanwezig was. Dit betrof derhalve vertegenwoordigers van de onderdelen Beleid, Wabo en Financiën. Tevens was een medewerkster aanwezig die nauw betrokken is bij de uitvoering op het gebied van de Natuurbeschermingswet.

2. Verzamelen en inventariseren

Na de startbijeenkomst is gestart met het verzamelen van informatie per product/dienst. Het gaat hier onder andere om de aantallen en de tijdbesteding. Dit was het uitgangspunt voor de interviews die zijn afgenomen en waarmee verder inzicht is verkregen in de werkzaamheden die worden verricht in het kader van de desbetreffende dienstverlening. Dit alles met betrekking tot het gebied van de heffing van de leges door de Provincie Limburg, waarbij de uitvoering al dan niet (deels) via de RUD verloopt.

Tijdens de interviews is met betrokkenen nader ingegaan op de specifiek bij de betreffende legesplichtige dienst behorende processen en processuele elementen, alsmede de duiding van de voorafgaand aan de interviews geleverde informatie over prestatie en volume. Het mag gezegd worden dat de medewerking bij de interviews vanuit de provincie door ANG als zeer prettig en open is ervaren, waardoor voor het onderzoek goed bruikbare informatie op tafel is gekomen. Met de nalevering van de tijdens de interviews gevraagde detailinformatie kon de derde fase van het onderzoek worden gestart.

3. Vullen 'legesformat'

Nadat alle gegevens zijn verzameld en geïnventariseerd is de huidige tarieventabel van de Provincie Limburg gekoppeld aan een 'rekenformat', hierdoor ontstaat het 'legesformat'. De belangrijkste componenten in dit 'legesformat' betreffen: de aantallen op jaarbasis, tijdsbesteding in minuten dan wel uren of andere tijdseenheden, interne uurtarieven en de van toepassing zijnde materiële kosten.

ANG heeft hiervoor gebruik gemaakt van de 'Activity Based Costing-Methode'.

De belangrijkste voordelen van deze methode zijn de volgende:

- Werkelijke kosten en opbrengsten per legestartief zijn inzichtelijk;
- Gevolgen van wijzigingen zijn eenvoudig door te rekenen;
- Vergelijking van vergunningprocedures brengt onnodige kosten naar voren.

Bij het vullen van het legesformat en de tussentijdse berekeningen door ANG is gebleken dat er nog regelmatig (telefonisch) contact met bij de legesplichtige diensten betrokken medewerkers van de provincie noodzakelijk was. Dit was vooral gelegen in het huidige basisuitgangspunt van de provincie dat de kosten sec per FTE worden verdeeld. Bij de interviews was reeds geconstateerd dat deze methodiek voor de provincie als totaal uitstekend hanteerbaar is, maar voor de bij de provincie liggende taak, het aantonen van de kostendekkendheid van de leges, een te hoog abstractieniveau kent. Voorts is gebleken dat de tot de dienst(en) gerekende FTE's niet in alle gevallen ook daadwerkelijk met de dienst(en) bezig zijn, waardoor de toe te rekenen FTE's per dienst op punten aanpassing behoeften. Deze aanpassingen zijn daar waar aan de orde in het legesformat verwerkt.

3

Financiële- en juridische aspecten

Voor een gedegen kostenonderbouwing van de tarieven is het van groot belang om een aantal aspecten nader uit te werken. Dit betekent dat op het financiële vlak de beoordeling van de huidige systematiek van kostentoerekening, de registratie van de kostencomponenten, de opbrengsten en de berekeningen van de mate van kostendekkendheid in relatie tot de tarieven zijn getoetst. Voor deze toetsing is gebruik gemaakt van de volgende formule:

$$\frac{\text{Aantal prestaties} \times \text{tarief van desbetreffende dienst}}{(\text{Aantal prestaties} \times \text{tijd per prestatie} \times \text{intern uurtarief}) + \text{materiële kosten}}$$

Voor een juiste berekening van de leges zijn alle elementen uit deze formule van eminent belang. Hieronder worden de elementen: dienst, prestatiegegevens, tijdsbesteding, uurtarief en de materiële kosten nader uitgewerkt.

Nadat de financiële aspecten zijn uitgewerkt komen de juridische ontwikkelingen aan bod. In hoeverre is kruissubsidiëring nog toegestaan en wat is nu de invloed van de vernieuwde wetgeving?

3.1 Opbrengsten

Voor het bepalen van de opbrengsten zijn een tweetal variabelen van belang:

1. De aantallen producten/diensten die zijn verstrekt;
2. het tarief dat de Provincie Limburg hanteert voor de desbetreffende dienst/product.

De verschillende diensten/producten zijn opgenomen in de legestarieventabel van de Provincie Limburg met een daarbij behorend tarief. De definitie van dienst is lastig te formuleren vanwege het karakter en de diversiteit aan diensten. Zonder volledig te zijn kan een dienst worden aangemerkt als een handeling door het bestuursorgaan die het mogelijk maakt dat het rechtssubject bepaalde werkzaamheden mag verrichten (bouwen van een object) of de bevoegdheid geeft tot bepaalde handelingen (verstrekken van een vergunning).

In het verlengde hiervan mag het provinciebestuur de verrichte werkzaamheden slechts aanmerken als een dienst in de zin van artikel 223, lid 1, letter b, van de Provinciewet (en daarvoor leges heffen), indien die werkzaamheden rechtstreeks en in overheersende mate verband houden met de dienstverlening ten behoeve van een individualiseerbaar belang.

Een verwijzing is op zijn plaats naar het identiteitsarrest.¹ In dit arrest stelt de Hoge Raad dat een bestuursorgaan (i.c. een gemeente) volgens vaste jurisprudentie alleen leges mag heffen als zij een dienst verricht die in overheersende mate een individualiseerbaar belang dient. Volgens de Wet op de uitgebreide identificatieplicht is iedereen die in Nederland verblijft sinds 2005 verplicht een geldig identiteitsbewijs te dragen en op verzoek te tonen. Die algemene draag- en toonplicht dient uitsluitend een algemeen belang. Derhalve is legesheffing niet gerechtvaardigd en is een wijziging in de Paspoortenwet doorgevoerd om het euvel te herstellen en alsnog legesheffing voor de gemeenten mogelijk te maken.

Een individualiseerbaar belang is ook niet aanwezig geacht in het 'Brandweerkostenarrest'. De rechtsvraag die centraal stond was of legesheffing mogelijk was voor de, te verrichten werkzaamheden van de brandweer bij het uit het water takelen van een auto. De Hoge Raad maakt duidelijk dat niet sprake is van een dienst in de zin van de Gemeentewet. Zij overwoog dat het niet alleen gaat om werkzaamheden die buiten het gebied liggen van brand- en rampenbestrijding maar ook van beperking en bestrijding van gevaar voor mens en dier bij ongevallen. Bovendien dient de verrichte dienst rechtstreeks en in overheersende mate verband te houden met dienstverlening ten behoeve van een individualiseerbaar belang².

Een ander voorbeeld wat kan worden aangehaald (ter verduidelijking van het begrip dienst) betreft het arrest van de Hoge Raad van 14 juli 2009, waarbij het ging om de vraag of het heffen van leges voor een vrijstelling van een verbod van een bestemmingsplan mogelijk was.

Wederom wordt gesteld dat de verrichte werkzaamheden door, of vanwege het bestuur slechts als dienst kunnen worden aangemerkt, indien het gaat om werkzaamheden die liggen buiten het gebied van de publieke taakuitoefening. Daarnaast dient deze publieke taakuitoefening rechtstreeks en in overheersende mate verband te houden met de dienstverlening ten behoeve van een individualiseerbaar belang. Dit heeft onder meer tot gevolg dat het handhaven van regels ten aanzien van het bestemmingsplan tot het algemeen belang en de publieke taakuitoefening mag worden gerekend. Echter, het persoonlijk schriftelijk verzoek wat is ingediend dat het mogelijk maakt dat wordt afgeweken van het bestemmingsplan heeft in overheersende mate betrekking op het individuele belang van de aanvrager. Aan deze conclusie doet niet af de omstandigheid dat het bestuur bij zijn beslissing op het verzoek de belangen van de belanghebbende afzet tegen de gevolgen voor de ruimtelijke ordening.³

De laatste uitspraak van de Hoge Raad is recent gepubliceerd en heeft betrekking op de vraag of informatieverstrekking op grond van de Wet openbaarheid van bestuur (WOB) een dienst is in de zin van de Gemeentewet.⁴ In deze casus heeft belanghebbende onder verwijzing naar de WOB aan het College verzocht om informatie te verstrekken inzake gedane betalingen die geen reguliere loonbetaling zijn. Het college heeft het verzoek ingewilligd en heeft ook de kosten (leges) in het kader van de WOB verzoek in rekening gebracht bij de belanghebbende (aanvrager).

¹ HR 9 september 2011, LJN BQ4105.

² HR BNB 1997/208.

³ HR 14 juli 2009, LJN BI1253.

⁴ HR 8 februari 2013, LJN BZ0693

De Hoge Raad is van oordeel dat hier geen sprake is van een dienstverlening. Immers, volgens artikel 2 van de WOB is overheidsinformatie in beginsel openbaar, tenzij andere, zwaarder wegende belangen, dat beletten. Kortom de openbaarheid dient het algemene belang van een goede en democratische bestuursvoering. Derhalve is de legesheffing niet gerechtvaardigd. Wel mogen voor het vervaardigen van kopieën van documenten en uittreksels of samenvattingen van de inhoud daarvan, kosten in rekening worden gebracht bij de aanvrager.

Het moge duidelijk zijn dat telkens een afweging dient te worden gemaakt of sprake is van een individualiseerbaar belang of algemeen belang alvorens de verrichte werkzaamheden als dienst kunnen worden aangemerkt in de zin van artikel 223 lid 1 aanhef en onder b van de Provinciewet. Overigens wordt hiervoor verwezen naar jurisprudentie die is ontstaan vanuit de legesheffing door gemeenten, bij gebrek aan toonaangevende en richtingbepalende jurisprudentie vanuit de legesheffing door provinciën. De toepasbaarheid van de (gemeentelijke) jurisprudentie op de legesheffing door de provincie is echter wel gewaarborgd.

Prestatiegegevens

Voor ieder product/dienst zijn de aantallen geïnventariseerd op basis van de tarieventabel 2013 en 2014 van de Provincie Limburg. Dit omdat er voor de Wabo (bouwgerelateerde) geen tarieven in de tarieventabel zijn opgenomen, maar in 2015 weer wel. Bij de inventarisatie zijn een aantal verschillende methodieken aangehouden, omdat het niet altijd mogelijk is om gedetailleerd informatie te verkrijgen op basis van één informatiestuk.

Voor de prestatiegegevens is getracht, daar waar de verstrekte informatie vragen en/of onduidelijkheden oproept, om door middel van interviews of nadere detailvragen inzicht te verkrijgen in de aantallen. Op punten is gezamenlijk met de procesbetrokkene een keuze gemaakt.

Voor de aantallen ten behoeve van de onderdelen Wabo, Waterwet en Ontgrondingen is gebruik gemaakt van de door procesbetrokkenen aangeleverde overzichten afkomstig vanuit de vergunningenregistratie en de binnen de organisatie gehanteerde prestatiebepaling per type aanvraag.

Daarnaast wordt de tarieventabel 2013/2014 onderbouwd en daarom is de keuze gemaakt om de eerdere of overlopende aanvragen niet in de berekening te betrekken om zo de aantallen zuiver te bepalen. Meenemen van eerdere of overlopende aanvragen zou immers niet correct zijn en kan er daarnaast toe leiden dat het geheel, en daarmee ook het te berekenen kostendekkendheidspercentage, kan worden beïnvloed.

3.2 Kostentoerekening en berekening uurtarief

Het uurtarief vormt een belangrijk element in de bepaling van de kostenzijde van de legesplichtige dienst. Voor de kostenzijde zijn wederom de aantallen, die in het kader van de opbrengsten inzichtelijk zijn gemaakt, van belang. De aantallen dienen vervolgens vermenigvuldigd te worden met de desbetreffende tijdbesteding per product/dienst en het uurtarief. Daarnaast kunnen de kosten nog verhoogd worden met de zogenaamde materiële kosten die specifiek bij de dienst(en) behoren.

Materiële kosten zijn die kosten die verband houden met de dienstverlening. Veelal worden deze kosten aangeduid als exploitatiekosten van de organisatie, maar dan wel specifiek op een product/dienst gericht. Het betreffen die posten die rechtstreeks 'drukken' op het product. ANG ervaart in de praktijk veelvuldig dat deze kosten worden 'verstopt' in de algemene kosten, terwijl deze niet door de totale organisatie, maar juist door een specifiek bedrijfs onderdeel dienen te worden gedragen. Daar waar mogelijk en aan de orde zijn de materiële kosten direct aan de betrokken dienst(en) toegerekend en uit de algemene kosten gehaald.

Duidelijk blijkt uit de MvT van de wijziging van de Gemeentewet dat het berekenen van de interne tarieven en de opslag voor overhead moet voldoen aan het volgende uitgangspunt: "De door de gemeente door te berekenen kosten dienen uitsluitend te bestaan uit de directe kosten inclusief een redelijke opslag voor 'overhead'. Uit het memorie van antwoord volgt dat met de term overhead, kosten bedoeld worden die rechtstreeks samenhangen met de dienst maar daarbij op een hoger of lager niveau worden gemaakt. Hieronder vallen kosten van ondersteuning en management. De indirecte kosten dienen buiten beschouwing te blijven". Dit uitgangspunt heeft evenzo voor de provincie te gelden.

Wat als redelijke opslag voor 'overhead' mag worden aangehouden is nog niet helemaal duidelijk. Wel kan worden vermeld dat de kosten moeten samenhangen met de aangeboden dienst. De door de Hoge Raad geformuleerde vuistregel kan daarom als uitgangspunt worden gehanteerd.⁵ De Hoge Raad is van oordeel dat de kosten slechts niet als 'last ter zake' kunnen worden aangemerkt, indien deze geheel of andere doeleinden dient (minder dan 10%). Dit is zowel van belang voor de directe kosten (uren) als de niet-directe kosten (overhead). Kortom telkens dient per kostenpost een afweging te worden gemaakt of de kosten zijn toe te rekenen aan het product/dienst. De verwachting is dat in de aankomende tijd middels de jurisprudentie en eventuele nieuwe wetgeving het één en ander nader uitgekristalliseerd zal worden.

Tot slot kan nog worden aangegeven dat de materiële kosten juist die kosten zijn die gepaard gaan met de levering van een product c.q. dienst. Deze kosten dienen onderscheiden te worden van de directe kosten (tijdbesteding per product/dienst) en mogen enkel en alleen worden betrokken in de berekening wanneer deze materiële kosten geen onderdeel uit maken van het uurtarief.

ANG heeft gezamenlijk met de provincie het huidige gehanteerde uurtarief beoordeeld op bruikbaarheid en onderbouwing inzake de kostendekkendheid van de leges. Hieruit is gebleken dat de methodiek van de provincie weliswaar passend en conform is waar het de voorschriften uit het BBV aangaat, maar voor de kostendekkendheidsbepaling van de leges een te hoog abstractieniveau kent. Als gevolg hiervan heeft ANG een drietal varianten berekend voor een voor de kostendekkendheid van de leges bruikbaar uurtarief. De varianten zijn hieronder weergegeven.

⁵ HR 10 juni 2010, LJNBLO990.

Variant 1

Organisatie onderdeel	FTE's	Loonsommen	Onverdeelde apparaatkosten	Uurtarief
Griffie	11,1	€ 877.735,00	€ 208.971,53	€ 69,93
Directie	3	€ 470.441,00	€ 56.478,79	€ 125,46
Kabinet	16,8	€ 1.206.895,00	€ 316.281,23	€ 64,76
Concernstaf	9	€ 855.603,00	€ 169.436,37	€ 81,35
Cluster Strategie	16,9	€ 1.665.789,00	€ 318.163,86	€ 83,85
Cluster Ontwikkeling	35,1	€ 3.286.754,00	€ 660.801,86	€ 80,33
Cluster Personeel en Organisatie	13,4	€ 947.898,00	€ 252.271,93	€ 63,97
Cluster Financiën	54,7	€ 4.036.454,00	€ 1.029.796,63	€ 66,16
Cluster Organisatie en Informatie	71,3	€ 4.670.648,00	€ 1.342.312,61	€ 60,24
Cluster Communicatie en Public Affairs	19,8	€ 1.519.870,00	€ 372.760,02	€ 68,28
Cluster Facilitaire Dienstverlening	46,8	€ 2.579.551,00	€ 881.069,15	€ 52,82
Cluster Juridische Zaken en Inkoop	35,8	€ 2.796.021,00	€ 673.980,24	€ 69,23
Cluster Secretariële en Administratieve Ondersteuning	71,8	€ 3.763.427,77	€ 1.351.725,74	€ 50,89
Indirecte ("overheads") onderdelen				
Cluster Economie en Innovatie	455	€ 38.822.913,23	€ 8.565.950,03	€ 74,39
Cluster Cultuur				
Cluster Ruimte				
Cluster Wonen en Leefomgeving				
Cluster Mobiliteit				
Cluster Natuur				
Cluster Wegaanleg				
Cluster Wegbeheer				
Cluster Subsidies				
Cluster Milieu onderzoek en advies				
Cluster vergunningen				
Cluster Handhaving				
Directe cluster (kostendragers)				
Totalen	860,5	€ 67.500.000,00	€ 16.200.000,00	

Gehanteerde variabelen	
Loonkosten Provincie	€ 67.500.000,00
Onverdeelde apparaatkosten	€ 16.200.000,00
Indirecte overheadsonderdelen	€ 28.677.086,77
Directe cluster (kostendragers)	€ 38.822.913,23
Productiviteitsnorm	1400
FTE totaal	860,5

Variant 2

Organisatie onderdeel	FTE's	Loonsommen	Onverdeelde apparaatkosten	Uurtarief
Griffie	11,1	€ 877.735,00	x	€ 56,48
Directie	3	€ 470.441,00	x	€ 112,01
Kabinet	16,8	€ 1.206.895,00	x	€ 51,31
Concernstaf	9	€ 855.603,00	x	€ 67,91
Cluster Strategie	16,9	€ 1.665.789,00	x	€ 70,41
Cluster Ontwikkeling	35,1	€ 3.286.754,00	x	€ 66,89
Cluster Personeel en Organisatie	13,4	€ 947.898,00	x	€ 50,53
Cluster Financiën	54,7	€ 4.036.454,00	x	€ 52,71
Cluster Organisatie en Informatie	71,3	€ 4.670.648,00	x	€ 46,79
Cluster Communicatie en Public Affairs	19,8	€ 1.519.870,00	x	€ 54,83
Cluster Facilitaire Dienstverlening	46,8	€ 2.579.551,00	x	€ 39,37
Cluster Juridische Zaken en Inkoop	35,8	€ 2.796.021,00	x	€ 55,79
Cluster Secretariële en Administratieve Ondersteuning	71,8	€ 3.763.427,77	x	€ 37,44
Indirecte ("overheads") onderdelen				
Cluster Economie en Innovatie	455	€ 38.822.913,23	€ 16.200.000,00	€ 86,38
Cluster Cultuur				
Cluster Ruimte				
Cluster Wonen en Leefomgeving				
Cluster Mobiliteit				
Cluster Natuur				
Cluster Wegaanleg				
Cluster Wegbeheer				
Cluster Subsidies				
Cluster Milieu onderzoek en advies				
Cluster vergunningen				
Cluster Handhaving				
Directe cluster (kostendragers)				
Totalen	860,5	€ 67.500.000,00	€ 16.200.000,00	

Gehanteerde variabelen	
Loonkosten Provincie	€ 67.500.000,00
Onverdeelde apparaatkosten	€ 16.200.000,00
Indirecte overheadsonderdelen	€ 28.677.086,77
Directe cluster (kostendragers)	€ 38.822.913,23
Productiviteitsnorm	1400
FTE totaal	860,5

Variant 3

Organisatie onderdeel	FTE's	Loonsommen	Onverdeelde apparaatkosten	Uurtarief
Griffie	11,1	€ 877.735,00	x	€ 56,48
Directie	3	€ 470.441,00	x	€ 112,01
Kabinet	16,8	€ 1.206.895,00	x	€ 51,31
Concernstaf	9	€ 855.603,00	x	€ 67,91
Cluster Strategie	16,9	€ 1.665.789,00	€ 333.633,93	€ 84,51
Cluster Ontwikkeling	35,1	€ 3.286.754,00	€ 692.932,00	€ 80,99
Cluster Personeel en Organisatie	13,4	€ 947.898,00	€ 264.538,14	€ 64,63
Cluster Financiën	54,7	€ 4.036.454,00	€ 1.079.868,39	€ 66,81
Cluster Organisatie en Informatie	71,3	€ 4.670.648,00	€ 1.407.579,82	€ 60,89
Cluster Communicatie en Public Affairs	19,8	€ 1.519.870,00	€ 390.884,72	€ 68,93
Cluster Facilitaire Dienstverlening	46,8	€ 2.579.551,00	€ 923.909,33	€ 53,47
Cluster Juridische Zaken en Inkoop	35,8	€ 2.796.021,00	€ 706.751,16	€ 69,89
Cluster Secretariële en Administratieve Ondersteuning	71,8	€ 3.763.427,77	€ 1.417.450,65	€ 51,54
Indirecte ("overheads") onderdelen				
Cluster Economie en Innovatie	455	€ 38.822.913,23	€ 8.982.451,86	€ 75,05
Cluster Cultuur				
Cluster Ruimte				
Cluster Wonen en Leefomgeving				
Cluster Mobiliteit				
Cluster Natuur				
Cluster Wegaanleg				
Cluster Wegbeheer				
Cluster Subsidies				
Cluster Milieu onderzoek en advies				
Cluster vergunningen				
Cluster Handhaving				
Directe cluster (kostendragers)				
Totalen	860,5	€ 67.500.000,00	€ 16.200.000,00	

Gehanteerde variabelen	
Loonkosten Provincie	€ 67.500.000,00
Onverdeelde apparaatkosten	€ 16.200.000,00
Indirecte overheadsonderdelen	€ 28.677.086,77
Directe cluster (kostendragers)	€ 38.822.913,23
Productiviteitsnorm	1400
FTE minus Griffie, Directie, Kabinet en Concernstaf	820,6

De varianten laten zich als volgt vertalen. Variant 1 is de 'bulk bijeen' op basis van een FTE verdeling van de hele organisatie. Feitelijk worden bij deze variant alle kosten bijeen genomen en gedeeld door het totale aantal FTE van de organisatie. Hierbij wordt geen rekenschap genomen van het feit of de FTE's behorende tot de bedrijfsonderdelen die producten en/of diensten leveren, of dat de bedrijfsonderdelen ondersteunend danwel het provinciebestuur betreffen. Op deze wijze drukken kosten van de 'productie' mede op de ondersteuning en het bestuur en andersom drukken de kosten van ondersteuning en bestuur mede op de 'productie'.

Vanuit het aspect van (directe) toerekenbaarheid van kosten aan producten en/of diensten en de 'redelijke opslag voor overhead' is deze variant lastig verdedigbaar.

De weergegeven Variant 2 is het andere uiterste. Hierbij worden alle kosten van ondersteuning en bestuur buiten de kosten voor de 'productie' gehouden. De ondersteunende bedrijfsonderdelen en het bestuur dragen volledig de 'eigen' kosten, terwijl de 'productie' daarmee niet belast wordt. Deze variant is nauwelijks verdedigbaar nu de 'productie' niet kan functioneren zonder ondersteuning. De kosten van ondersteuning behoren tenminste deels toe aan de 'productie' en dienen - naar rato - in de kostenzijde van de 'productie' mee te worden genomen.

Gelet op de uitkomsten van de varianten 1 en 2 is Variant 3 bepaald en berekend. Deze variant betreft een hybride-model, waarbij de kosten van de 'productie' zijn verhoogd met de kosten van de voor de productie noodzakelijke ondersteuning. De personele kosten van het bestuur zelf zijn daar achtergebleven. De onverdeelde apparaatskosten uit de begroting zijn wel volledig verdeeld onder de productie en ondersteuning.

ANG heeft de voorkeur voor Variant 3. Deze voorkeur is gestoeld op enerzijds de verantwoorde wijze van toerekenen van kosten aan de producten en diensten en anderzijds doet deze variant het meeste recht aan de basis uitgangspunten die de Provincie Limburg op dit moment in haar begroting en verantwoordingssystematiek hanteert. De berekeningsmethode van het uurtarief voor de legesplichtige diensten is daarmee eenvoudig herhaalbaar zonder de gehele financiële huishouding en verantwoording van de provincie te hoeven herzien.

De voorkeur voor Variant 3 is met de provincie afgestemd en akkoord bevonden voor de verdere berekeningen in Fase 3 van het onderzoek. Voor het uurtarief van de werkzaamheden die door de RUD worden uitgevoerd is, bij gebrek aan een onderbouwd en op ervaringscijfers gebaseerd uurtarief bij de RUD, gekozen om hetzelfde uurtarief als voor de provincie geldt (lees: Variant 3) te hanteren. Dit is gelet op de huidige onduidelijkheden ten aanzien van de kostenstructuur van de startende RUD de meest pragmatische en verantwoorde weg. In de (nabije) toekomst kan dit uurtarief, dan wel een integraal deel van de doorbelasting vanuit de RUD, nader worden bepaald en in de kostenstructuur worden verwerkt ten einde de invloed daarvan op de kostendekkendheid en de te hanteren legestarieven te bepalen.

Tot slot willen wij nog opmerken dat de productiviteitsnorm van 1400 uur wat hoger is dan dat landelijk (veelal) wordt gehanteerd. In de regelmaat is de productiviteitsnorm gesteld op +/- 1300 uur. Het moge duidelijk zijn dat de productiviteitsnorm mede van invloed is op het hiervoor berekende (interne) uurtarief en op de resultaten van het onderzoek.

3.3 Wettelijk kader in relatie tot de Provinciewet

In deze paragraaf zal verder het juridisch wettelijk kader worden geschetst van de leges.

De Provinciewet (artikel 223) is sinds jaar en dag de basis voor de legesheffing. Op basis van de wetsgeschiedenis kan ten aanzien van de leges worden geconcludeerd dat de raming van zowel de baten als de lasten op het niveau van de gehele legesverordening dient te geschieden en niet per individuele dienst of groep van diensten.⁶ Voor de toetsing aan de opbrengstlimiet van artikel 225 van de Provinciewet is het niet van belang of de geraamde opbrengst (baten) van een afzonderlijke heffing al dan niet uitgaat boven de ter zake geraamde uitgaven (lasten).

Het inzicht in de raming van de baten en lasten kan worden verschaft aan de hand van de provinciale begroting, maar ook op basis van andere gegevens, waaronder ook gegevens die niet bekendgemaakt zijn ten tijde van de vaststelling van de (belasting)verordening.⁷ Anders gezegd betreft het uitgangspunt dat de tarieven van de leges op zodanige wijze dienen te worden vastgesteld dat de geraamde opbrengsten van de leges niet hoger zijn dan de geraamde lasten daarvan. Een rechtstreeks verband tussen de hoogte van de tarieven en de door de provincie verstrekte diensten is niet noodzakelijk, slechts de (leges)verordening in haar geheel dient maximaal kostendekkend zijn.

Kruissubsidiëring is dan, in tegenstelling tot de legesverordening van de gemeente, nog steeds toelaatbaar. Hierdoor wordt op de ene dienst winst gemaakt en zodoende kan het verlies van de andere dienst worden gecompenseerd. De gemeenten zien zich geconfronteerd met eisen van maximale kostendekkendheid per groep van diensten, waaruit de bekende titelindeling is ontstaan.

3.4 Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo)

De Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo) is per 1 oktober 2010 in werking getreden, waarbij een 25 tal vergunningsstelsels zijn samengevoegd tot één 'omgevingsvergunning'. Dit betekent onder meer dat bouwgerelateerde legestarieven vallen onder de werking van de Wabo.

Op basis van het voorgaande kan dan ook worden aangegeven dat het bepalen van de kostendekkendheid van de legesverordening en daarbij behorende tarieventabel integraal mag plaatsvinden. Hierbij is het advies dat significante overschrijdingen (ruim boven de 100%) qua kostendekkendheidspercentage per dienst of product wel bijzondere aandacht verdienen.

3.5 Ontgrondingenwet

De Ontgrondingenwet regelt het winnen van zand, grind, klei en andere materialen uit de Nederlandse bodem. Ontgrondingen mogen slechts plaatsvinden als onderdeel van projecten met een meervoudige doelstelling. Bijvoorbeeld hoog waterbeveiliging, natuurontwikkelingen en recreatie. Bedrijven die voor dat doel oppervlakte

⁶ Hof. Arnhem-Leeuwarden 30 juli 2013, ECLI:NL:GHARL:2013:5629.

⁷ HR 16 april 2010, LJNB1236.

delfstoffen willen 'winnen' dienen een vergunning aan te vragen op basis van de Ontgrondingenwet.

In geval de Provincie Limburg het bevoegde gezag is, mag zij voor het in behandeling nemen van een aanvraag tot het verkrijgen van zo'n vergunning, behoudens vrijstellingen, leges heffen.

3.6 Waterwet

De Waterwet is samen met de Invoeringswet Waterwet, het Waterbesluit, de Waterregeling en de verordeningen van de provincies en de waterschappen op 22 december 2009 van kracht geworden. De Waterwet regelt het beheer van oppervlaktewater en grondwater, en verbetert ook de samenhang tussen waterbeleid en ruimtelijke ordening. Daarnaast levert de Waterwet een bijdrage aan kabinetsdoelstellingen zoals vermindering van regels, vergunningstelsels en administratieve lasten. Met de Waterwet is het de bedoeling dat Rijk, waterschappen, gemeenten en provincies beter uitgerust zijn om wateroverlast, waterschaarste en waterverontreiniging tegen te gaan.

In geval de Provincie Limburg het bevoegde gezag is, mag zij voor het in behandeling nemen van een aanvraag tot het verkrijgen van een Waterwetvergunning leges heffen.

Als gevolg van gewijzigde wet- en regelgeving is het aantal aanvragen voor een Waterwetvergunning substantieel gedaald in de afgelopen jaren.

3.7 Natuurbeschermingswet

De Natuurbeschermingswet 1998 (zoals op 1 oktober 2005 van kracht geworden) is gericht op de bescherming van gebieden die door de bijzondere aanwezige waarden zijn aangewezen als Natura2000-gebied of als beschermd natuurmonument. De provincie is sindsdien het bevoegd gezag, behalve voor de handelingen als bedoeld in het Besluit vergunningen Natuurbeschermingswet 1998.

De Provincie Limburg zou als bevoegd gezag voor het in behandeling nemen van een aanvraag inzake de Natuurbeschermingswet leges mogen heffen. Op dit moment geschiedt dit nog niet. Na aanpassing van de tarieventabel kan dit wel.

De wetgeving is nog sterk in ontwikkeling en de uitvoering kent op dit moment nog een hoge complexiteit en wordt gekenmerkt door onduidelijkheden. Hieruit volgt een grote mate van onzekerheid die mede gevoed wordt door de ontwikkelingen in de jurisprudentie. In feite is het onverstandig om reeds nu te acteren op de mogelijkheden van de heffing van leges. Het is aan te bevelen eerst de jurisprudentie de hoofdlijnen uit te laten maken en op basis van gedegen onderzoek keuzes te maken ten aanzien van de eventuele legesheffing in dit kader. Gedurende 2015 zou hiermee een aanvang kunnen worden gemaakt.

4

Resultaten onderzoek

In dit hoofdstuk worden eerst de resultaten van het legesonderzoek gepresenteerd op basis van de gegevens die tot op heden zijn verkregen van de Provincie Limburg.

4.1 Beoordeling huidig legesbeleid

De Provincie Limburg heeft intern op meerdere momenten onderzoek gedaan naar de kostendekkendheid van de leges vanuit verschillende invalshoeken. Hierbij is wel immer uitgegaan van de in de begroting opgenomen bedragen van baten en lasten.

De tariefstelling is daarbij gebaseerd op een kostprijsbepaling per te verlenen dienst. Het tarief wordt bepaald door de rechtstreeks toe te rekenen apparaatskosten, inclusief overhead. Hoewel dit vanuit de regelgeving van begroting en verantwoording niet onjuist is, vraagt de rechtspraak in voorkomende gevallen om een onderbouwing van de in rekening gebrachte leges op basis van een confrontatie tussen uitgaven en inkomsten (ook op realisatiebasis).

Daarnaast is geconstateerd dat de Provincie Limburg één integraal uurtarief hanteert. Uit de varianten als besproken in paragraaf 3.2 en de keuze voor Variant 3, blijkt dat op die methode wel iets valt af te dingen. Nu de kosten van een product of dienst in overwegende mate worden bepaald door het uurtarief ligt hierin een aandachtspunt.

Hoewel er geen 100% aansluiting tussen de in de begroting opgenomen informatie en een als aanhangsel aan de begroting gekoppelde kostendekkendheidsberekening voor de leges hoeft te bestaan, dient de aansluiting wel uit het aanhangsel en de toelichting te blijken.

Tot nu toe werden de op basis van een kostprijs vastgestelde tarieven jaarlijks geïndexeerd op basis van de uitgangspunten van de begroting. Periodiek werd de kostprijsbepaling per individuele dienst geactualiseerd. Zoals gememoreerd, vraagt de rechtspraak echter om een confrontatie tussen de toe te rekenen kosten en daaraan te relateren inkomsten. De nu voorgestelde systematiek biedt ingeval van een gerechtelijke procedure de zekerheid dat wordt voldaan aan de eisen van het aannemelijk maken van het voldoen aan de opbrengstenlimiet, waardoor mogelijke financiële risico's bij het (partieel) onverbindend verklaren van de legesverordening worden gemitigeerd. Landelijk komt het onverbindend verklaren van legesverordeningen in toenemende mate voor.

Dit heeft als resultaat dat de Provincie Limburg ingeval van een gerechtelijke procedure niet aan de eisen ten aanzien van het aannemelijk maken van het voldoen aan de opbrengstenlimiet kan voldoen en daardoor financiële risico's loopt bij (partieel) onverbindend verklaren van de verordening. Het moge duidelijk zijn dat (partieel) onverbindend verklaren door de rechtspraak van de verordening leidt tot het derven van (leges-)inkomsten door de provincie. Dit is ondanks de recente uitspraak van de Hoge Raad geen utopische situatie.

4.2 Kostendekkendheid per onderdeel

De kostendekkendheid van de leges van de Provincie Limburg is waar mogelijk per product/dienst beoordeeld en berekend. Hierbij is gebruik gemaakt van de bij ANG aangeleverde informatie en de gehouden interviews.

Per beoordeeld onderdeel worden hieronder de bevindingen uit het onderzoek weergegeven.

Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo)

Gelet op de afbakening van het onderzoek is enkel de bouwactiviteit en de kostendekkendheid voor deze type activiteit omgevingsvergunning berekend.

De gegevens voor de Wabo zijn door de verantwoordelijke vakafdeling aangeleverd. Uitgegaan is van de ontvangst van de aanvraag, omdat we in basis de huidige tarieventabel onderbouwen en derhalve de kostendekkendheid beoordelen.

Nu op dit moment geen (leges)tarieven zijn opgenomen voor de bouwactiviteiten is in samenspraak met de opdrachtgever besloten om de aanvragen 2014 aan te houden, waarbij op basis van de legestarieven 2013 de inkomsten zijn bepaald.⁸

Verder is de keuze gemaakt om voor de directe lasten (de uren) het uurtarief van de Provincie Limburg (variant 3) te hanteren, ondanks het feit dat de werkzaamheden door de RUD worden uitgevoerd. De belangrijkste reden hiervoor is dat de RUD nog niet een onderbouwd uurtarief voor de Wabo activiteiten heeft kunnen berekenen en een integraal deel van de totaal doorbelaste kosten vanuit de RUD naar de provincie voor enkel de legesplichtige diensten ontbreekt.

Op basis van het gehele pallet van aangeleverde gegevens is een kostendekkendheidspercentage berekend van 98%. Dit kostendekkendheidspercentage is vastgesteld door de baten € 298.769,61 te delen door de lasten € 303.796,15. Graag verwijzen naar de bijgevoegde bijlagen voor de totale berekening.

Indien een vergelijk wordt gemaakt met de thans beschikbare formatie uitgedrukt in FTE's is een verschil waarneembaar van +/- 3 FTE. Dit is verklaarbaar, omdat naast de vergunning gerelateerde werkzaamheden ook bijvoorbeeld handhavingswerkzaamheden worden uitgevoerd. Deze handhavingswerkzaamheden zijn in tegenstelling tot het bouwgerelateerde toezicht niet toerekenbaar in het kader van de leges. Dit komt, omdat handhaving het algemene belang dient en de toezichtsactiviteiten mede gezien kunnen worden vanuit het individuele belang van de aanvrager die de omgevingsvergunning activiteit bouwen aanvraagt. Kortom bij de handhavingsactiviteiten prevaleert het algemene belang boven het individuele belang en derhalve is het niet toegestaan om deze kosten toe te bedelen aan de leges. Tevens kan worden vermeld dat door de wijziging van het Bouwbesluit de sloopactiviteiten in basis niet meer legesplichtig zijn, maar dat hier nog wel werkzaamheden voor dienen te worden verricht.

⁸ Voor een vergelijk tussen de bouwleges van de Provincie en van drie andere Limburgse gemeenten is een verwijzing op zijn plaats naar bijlage 'benchmark tarieven' die als bijlage is aangeleverd. Hieruit blijkt dat de Provincie Limburg significante lagere legestarieven hanteert.

Dit betreffen al met al enkele verklaringen voor het verschil tussen de daadwerkelijke inzet en de benodigde inzet gelet op de prestatiegegevens en andere variabelen waaronder de tijdbesteding.

Tot slot willen we nog aangeven dat op het gebied van de procesmatige uitvoering of het in behandeling nemen van de aanvraag omgevingsvergunning geen van belang zijnde zaken zijn geconstateerd die de aandacht behoeven in deze rapportage.

Waterwet

Voor de diensten die betrekking hebben op het onderdeel Waterwet is een kostendekkendheidspercentage berekend á 77%. Dit kostendekkendheidspercentage is vastgesteld door de baten € 42.073,70 te delen door de lasten € 54.636,40. Graag verwijzen we naar de bijgevoegde bijlagen voor de totale berekening.

Bij de prestatiegegevens van de diensten inzake de Waterwet is uitgegaan van de geleverde gegevens, waarbij de beschikbare informatie van 2014 is doorgerekend naar een geheel jaar. Uit de interviews is gebleken dat het proces omtrent de Waterwetvergunningen weinig tot geen processuele complexiteit kent en sterke gelijkenis vertoont met het proces van vergunningverlening voor de Ontgrondingenwet. Het proces volgt voorts de stappen en termijnen als vastgelegd in de Algemene wet bestuursrecht.

Gebleken is dat niet alle mogelijke vergunningen ook daadwerkelijk in 2014 zijn aangevraagd. Derhalve is er voor de berekening rekening gehouden met een 'begroot' aantal aanvragen in de categorieën die in werkelijkheid in 2014 niet gerealiseerd zijn. Zou dit niet worden gedaan, dan daalt het aantal beschikbaar te houden FTE's en verkleurt het kostendekkendheidspercentage ten nadele.

De gecorrigeerde vergunning categorieën zijn:

- Van 100.000 tot 200.000 m3;
- Van 200.000 tot 500.000 m3, en;
- Van 500.000 tot 1.000.000 m3.

Voor deze categorieën is telkens één vergunningaanvraag opgenomen in de berekening.

Ontgrondingenwet

Voor de diensten die betrekking hebben op het onderdeel Waterwet is een kostendekkendheidspercentage berekend á 125%. Dit kostendekkendheidspercentage is vastgesteld door de baten € 262.700,45 te delen door de lasten € 210.140,00. Graag verwijzen naar de bijgevoegde bijlagen voor de totale berekening.

De belangrijkste constatering is dat voor de hoeveelheid ontgronden specie die de 250.000 m3 overstijgt een meer dan kostendekkend tarief wordt gehanteerd. Dit is dan ook de voornaamste reden dat het kostendekkendheidspercentage ruim boven de 100% uitkomt. Bij de prestatiegegevens van de diensten inzake de Ontgrondingen is uitgegaan van de geleverde gegevens, waarbij de beschikbare informatie van 2014 is doorgerekend naar een geheel jaar.

Gebleken is dat niet alle mogelijke vergunningen ook daadwerkelijk in 2014 zijn aangevraagd. Verder is uit de interviews gebleken dat het proces omtrent de vergunningen inzake de Ontgrondingswet weinig tot geen processuele complexiteit kent en sterke gelijkenis vertoont met het proces van vergunningverlening voor de Waterwet. Het proces volgt voorts de stappen en termijnen als vastgelegd in de Algemene wet bestuursrecht.

Echter maken de toetsingscriteria van onder meer de meervoudige doelstelling het proces tot een veelvlakke procedure, waarbij in wisselende samenstelling een veelheid aan (advies-)disciplines betrokken is en betrokken dient te worden.

Opvallend is dat de Ontgrondingswet een substantiële tijdsbesteding per jaar kent van 'nazorg'. De noodzakelijkerwijs uit de (complexe) wet en voorschriften volgende tijdsbesteding aan 'nazorg' is niet geheel aan de dienst toe te rekenen, nu hierin ook tijdsbesteding voor onder meer bezwaar en beroep is opgenomen. Die tijdsbesteding mag niet worden meegenomen in de begrote lasten.

Onder meer de Centrale Zandwinning Weert, ENCI, Sigrano Heerlen en Grensmaas zijn goed voor minimaal één FTE aan tijdsbesteding.

De nazorg die samenhangt met de taakstellende voorschriften, die qua tijdsbesteding 700 uur per jaar belooft, vereist een bijna permanente monitoring van de verleende vergunningen, waarbij telkens aangeboden informatie van de vergunninghouder beoordeeld en getoetst dient te worden. Het totaal aantal uren per jaar van 700 is integraal omgeslagen over de prestatiegegevens. Deze integrale opslag is verantwoord nu het ondoenlijk is om dit naar vergunningtypen te relateren.

Daarnaast is er op jaarlijkse basis sprake van circa 1.200 uur intern advies door zeer diverse (advies-)disciplines ten behoeve van de Ontgrondingswet. De adviseurs worden in steeds wisselende samenstelling betrokken in de procedure(s). Ook deze uren zijn integraal omgeslagen over de prestatiegegevens.

Kostendekkendheid over het geheel bezien

Schematisch kan de kostendekkendheid als volgt worden weergegeven:

Recapitulatie Kostendekkendheidsonderzoek tarieventabel Provincie Limburg 2014				
Hoofdstuk	Onderdeel	Kosten	Opbrengsten	Percentage
		€ 595.590,55	€ 603.543,76	101%
2	Ontgrondingswet	€ 210.140,00	€ 262.700,45	125%
	Waterwet	€ 54.636,40	€ 42.073,70	77%
	Wabo	€ 303.796,15	€ 298.769,61	98%

Natuurbeschermingswet

In het kader van de vergunningverlening inzake de Natuurbeschermingswet zijn er door de provincie gegevens aangeleverd aan ANG. Op het moment van het onderzoek is gebleken dat er een forse capaciteit aan inhuur - 11 FTE - wordt ingezet op dit onderdeel. Deze inzet is hoofdzakelijk gericht op de behandeling van juridische procedures, waardoor deze tijdsbesteding buiten de bepaling van de kostencomponent is gehouden.

Er zijn op dit moment ruim 650 aanvragen in behandeling in verschillende stadia van procedure. Het overgrote deel van de lopende aanvragen betreft veehouderijen. Op jaarbasis is een inschatting gemaakt dat 365 aanvragen betrekking hebben op het lopende jaar. De rest van de voorraad betreft aldus zogenaamde overlopende aanvragen voor vergunning vanuit het voorgaande jaar.

Van de 365 aanvragen worden er door de afdeling 15 aangemerkt als zijnde complex. De overig zijn daarmee als eenvoudig tot regulier bestempeld. Dit zou een basis kunnen vormen voor de toekomstige tariefstelling.

De complexe aanvragen betreffen bijvoorbeeld Chemelot, ENCI, Rockwool en de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg. De tijdsbesteding voor de complexe procedures is in onderling overleg met het betrokken bedrijfsonderdeel ingeschat op 720 uur per aanvraag. De eenvoudig tot reguliere aanvragen zijn op gelijke wijze ingeschat op 40 uur tijdsbesteding per aanvraag. De door de afdeling opgegeven tijdsbesteding is door ANG, nu dit buiten de opdracht valt, voorts niet getoetst.

Op basis van uren maal tarief is een concept tarief voor de bedoelde aanvragen te berekenen. In hoeverre de toekomstige opname van een tarief voor deze vergunningen onderhevig is aan politieke- en/of bestuurlijke motieven, alsmede de haalbaarheid van een tarief dat tot deze omvang berekend wordt, is door ANG op dit moment nog niet in te schatten. Wel is duidelijk dat de op dit moment bestaande onduidelijkheden in de wetgeving en de ontwikkelingen in de jurisprudentie een kant en klaar antwoord op de mogelijke heffing van leges en de vorm waarin, lastig te geven is. Het is aan te bevelen gedurende het jaar 2015, mede op basis van de jurisprudentie, onderzoek te verrichten naar de haalbaarheid en wenselijkheid van een eventuele heffing van leges, alvorens de keuze te maken tot invoering ervan.

4.3 Onbenutte heffingsmogelijkheden

Op basis van de huidige tarieventabel 2014 is tijdens het onderzoek gekeken naar potentieel legesplichtige diensten die door of vanwege het provinciebestuur worden verleend, maar waarvoor in de tarieventabel geen leges zijn opgenomen. Bij gebrek aan een tarief in de bij de legesverordening behorende tarieventabel ontstaat er geen belastbaar feit en kunnen er geen leges worden geheven.

In de eerste plaats is vanuit de provincie reeds de vergunningverlening inzake de Natuurbeschermingswet aangemeld als onbenutte heffingsmogelijkheid. Er bestaan geen juridische belemmeringen hiervoor een tarief in het leven te roepen ten einde via de leges tot kostenverhaal op de aanvrager te komen. Het is noodzakelijk om een (onderbouwd) tarief op te nemen in de tarieventabel, alvorens tot de heffing van leges over te kunnen gaan. Gelet op het onderscheid in de praktijk in tijdsbesteding tussen eenvoudig tot regulier en complex, is het aan te raden een gedifferentieerd tarief op te nemen. De differentiatie dient wel op grond van een redelijkerwijs te objectiveren rechtvaardigingsgrond te geschieden. Het type aanvraag, dan wel de impact van de aanvraag zou hiervoor de basis kunnen vormen. Hierbij heeft wel als hiervoor vermeldt te gelden dat alvorens de provincie tot invoering overgaat van NBW-leges, zij weloverwogen keuzes dient te maken over de haalbaarheid en wenselijkheid hiervan.

Voorts is in dit onderzoeksonderdeel gekeken naar de heffingen die door andere provinciën worden toegepast en bij de provincie Limburg ontbreken. In zijn algemeenheid wordt de legesheffing door provinciën gekenmerkt door een sterke beperktheid van belastbare feiten in vergelijking met gemeenten. Daarbij volgen veel provinciën met de bij de legesverordening behorende tarieventabel dezelfde weg. Hierdoor zijn er weinig verschillen in de heffingen aanwezig.

ANG constateert wel dat er heffingsmogelijkheden bestaan voor de navolgende feiten:

- Heffing terzake van een ontheffing als opgenomen in een Provinciale Ruimtelijke Structuurvisie, waarbij tevens de kosten van een eventuele adviescommissie kunnen worden meegenomen.
- Heffing, dan wel een tariefsopslag, terzake van de beoordeling door een Agrarische Adviescommissie.
- Heffing, dan wel een tariefsopslag, terzake van de wettelijk vereiste beoordeling van een milieukundig en/of een archeologisch bodemrapport bij een omgevingsvergunning ex artikel 2.1, eerste lid, onder a van de Wabo.
- Heffing terzake van wijziging van een reeds verleende vergunning waarvan nog geen gebruik is gemaakt, voor zover dit een geringe wijziging betreft en geen nieuwe vergunning is vereist.
- Heffing terzake van een (extra) welstandstoets.
- Heffing terzake van een verzoek tot het opstellen van een Inpassingsplan Windenergie.
- Optimalisatie van een vangnettarief voor niet-specifiek in de tarieventabel genoemde producten en/of diensten.

Bij de hiervoor genoemde potentiële belastbare feiten die nu niet in de tarieventabel van de Provincie Limburg zijn opgenomen, dient wel te worden beoordeeld of en in hoeverre de provincie hierbij ook de grondslag van de heffing kent. Met andere woorden, indien het op te nemen belastbare feit niet voor kan komen bij gebrek aan een wettelijke of daarmee gelijk te stellen basis, is opname in de tarieventabel niet zinvol.

5

Conclusies en aanbevelingen

Op basis van het kostendekkendheidsonderzoek leges dat ANG heeft uitgevoerd voor de Provincie Limburg komt ANG tot een aantal conclusies en daarbij behorende aanbevelingen. Daarnaast wordt in dit hoofdstuk een antwoord gegeven op de eerder geformuleerde vraagstelling die de leidraad was voor het gedane onderzoek.

5.1 In welke mate zijn de legestarieven voor de Waterwet, Ontgrondingenwet en de Wabo (bouwactiviteit) kostendekkend?

De legestarieven zijn waar mogelijk afzonderlijk getoetst om zodoende te bepalen of wordt voldaan aan de norm van maximale kostendekkendheid. Over het geheel bezien kan worden vermeld dat het berekende kostendekkendheidspercentage uitkomt op 101%. Geconcludeerd kan worden dat de tarieven voor de Ontgrondingenwet vanuit het oogpunt van de kostendekkendheid lager zouden kunnen worden verlaagd, ten einde dichterbij de 100% te komen, terwijl de Waterwet-leges juist hoger zouden kunnen worden vanwege de nu berekende onderdekking.

Het voorgaande maakt duidelijk dat een voorzienbare grote aanvraag op het gebied van de Ontgrondingenwet die tevens begroot wordt, vrijwel direct leidt tot een dusdanig stijging van het kostendekkendheidspercentage dat een overschrijding van de 100%-norm ontstaat. Als gevolg van het beperkte volume van de legesplichtige diensten (met name de vergunningen in het kader van de Ontgrondingenwet) in samenhang met de veelal omvangrijke tijdsbesteding per product of dienst is er weinig ruimte voor compensatie middels gemiddelden. Hiervan dient de provincie rekenschap te nemen, terwijl het feit pleit voor een transparante en gevalideerde berekening. Alleen dan kan er met enige zekerheid een uitspraak worden gedaan over het wel of niet voldoen aan de kostendekkendheidscriteria.

De conclusie is dan ook dat de Provincie Limburg zich bevindt op de grens van de maximale kostendekkendheid en dat zij zich hiervan bewust moet zijn, zodat zij de juridische/financiële risico's zoveel mogelijk kan beperken voor het aankomende belastingjaar. Een procesmatige validatie van de voor de begroting te hanteren uitgangspunten waarop een kostenonderbouwing wordt gebaseerd en bijgesteld verkleint dit risico.

5.2 Aanbevelingen

Op basis van de resultaten van het uitgevoerde onderzoek heeft ANG, zonder dat de volgorde van opsomming een weging of belang inhoudt, de volgende aanbevelingen voor de Provincie Limburg:

- Nu uit het onderzoek is gebleken dat van de bedrijfsonderdelen die legesplichtige diensten verstrekken de werkelijke prestatiegegevens niet voorhanden zijn, maar enkel op een meer gemiddeld geschat niveau, verdient het aanbeveling de prestatiegegevens in 2015 meer verfijnd te gaan bijhouden. De gegevens uit Q1 en Q2 van 2015 kunnen dan geëxtrapoleerd als basis dienen voor de kostendekkendheidsbepaling en tariefsberekening in de begroting voor het belastingjaar 2016.
Dit alles leidt tot een aanbeveling voor het instellen van een permanent stelsel van praktijkvalidatie van voor de begroting te hanteren prestatiegegevens, die mede de basis voor een afdelingsplan kunnen vormen.
- Het uurtarief van de Provincie Limburg kan verder nog worden herijkt, indien bijvoorbeeld de vergunningenapplicatie rechtstreeks wordt toebedeeld aan de producerende afdeling(en). Dit heeft mede gezien vanuit het aantal FTE's slechts een marginale invloed op de berekende kostendekkendheidspercentages.
- De gehanteerde productiviteitsnorm van 1400 heeft enig effect op het berekende kostendekkendheidspercentages. Aan te bevelen is om te beoordelen of de productiviteitsnorm alsnog niet dient te worden bijgesteld naar een lager aantal productieve uren. Hierbij willen wij aangeven dat een lagere productiviteitsnorm van wezenlijke invloed kan zijn op de berekende kostendekkendheidspercentages per product/dienst.
- In de huidige tarieventabel ontbreekt een (gedifferentieerd) tarief voor het in behandeling nemen van een aanvraag tot het verkrijgen van een vergunning inzake de Natuurbeschermingswet. ANG beveelt, als gevolg van de nu aanwezige complexiteit en onduidelijkheden, aan dit in 2015 nader te onderzoeken en op basis daarvan keuzes te maken alvorens tot kostenverhaal middels leges over te gaan.
- Het berekende kostendekkendheidspercentage á 101% heeft tot gevolg dat de Provincie Limburg financiële/juridische risico's loopt. Het is aan te bevelen om hier rekenschap van te nemen bij het bepalen van de tarieven voor het belastingjaar 2015, waarbij de prestatiegegevens 2015 leidend zijn.
- De terminologie in de gehanteerde begroting is niet in overeenstemming met de huidige vigerende wetgeving. Het advies is om de terminologie van de Waterwet aan te houden en niet meer te spreken over de Grondwaterwet.
- Het advies is om op basis van de prestatiegegevens 2015 en gelet op de uitkomsten van het onderzoek de begrote posten te herzien voor onder ander het aankomende belastingjaar. Immers, de huidige begroting in combinatie met de achterliggende stukken dienen als basis om de kostendekkendheid te beoordelen. Kortom de gegevens die zijn vermeld in de begroting dienen van die aard te zijn dat zij ook kunnen dienen om tot een gedegen kostenonderbouwing voor de leges te komen.

- Gewenst is dat structureel aandacht wordt besteed aan de leges. Een ieder dient zich ervan bewust te zijn dat het uitgevoerde kostendekkendheidsonderzoek slechts een startpunt is. Vanaf dit moment is het beter dat gedurende het jaar wordt gemonitord of en in hoeverre de producten/diensten kostendekkend zijn en of bepaalde variabelen (tijd, kosten etc.) dienen te worden bijgesteld. Kortom het legesproces dient verder ingebed te worden in de interne organisatie. In het verlengde hiervan kan zoals hiervoor ook is vermeld nog worden aangegeven dat jaarlijks voor de nieuw op te stellen begroting en de legesverordening en de daarbij behorende tarieventabel op een zo goed mogelijke wijze de kostendekkendheid dient te worden bepaald. Wenselijk is dat één persoon als projectleider wordt aangewezen inzake het project kostendekkendheid leges.

6

Bijlagen

Het kostendekkendheidsformat is als separate bijlage in PDF formaat bijgevoegd. Los hiervan wordt het format (in Excel) tevens digitaal verstrekt aan de Provincie Limburg, zodat de kostendekkendheid van de leges in de volgende belastingjaren ook kan worden bepaald.

Tarieventabel behorende bij de legesverordening												
provincie limburg												

	Aanlegkosten: de aannemingsom, exclusief omzetbelasting, als bedoeld in paragraaf 1, eerste lid, van de Uniforme Administratieve Voorwaarden voor de uitvoering van werken 1989 (UAV), voor het uitvoeren van een werk, of voor zover deze ontbreekt, een raming van de aanlegkosten, de omzetbelasting niet inbegrepen. indien de werken of werkzaamheden geheel of gedeeltelijk door zelfwerkzaamheid geschieden wordt onder de aanlegkosten verstaan: de prijs die aan een derde in het economisch verkeer zou moeten worden betaald voor de werken of werkzaamheden waarop de aanvraag betrekking heeft;												
	Bouwkosten: de aannemingsom, exclusief omzetbelasting, bedoeld in paragraaf 1, eerste lid, van de Uniforme Administratieve Voorwaarden voor de uitvoering van werken en van technische installatiewerken 2012 (UAV), voor het uitvoeren van werk, of voor zover deze ontbreekt, een raming van de bouwkosten, inclusief de technische werken en exclusief omzetbelasting, bedoeld in het normblad NEN 2631, uitgave 1979, of zoals dit normblad laatstelijk is vervangen of gewijzigd. Indien het bouwen geheel of gedeeltelijk door zelfwerkzaamheid geschiedt wordt onder de bouwkosten verstaan: de prijs die aan een derde in het economisch verkeer zou moeten worden betaald voor het tot stand brengen van het bouwwerk waarop de aanvraag betrekking heeft.												
	Omgevingsvergunning												
2.7	Het tarief bedraagt ter zake van het in behandeling nemen van een aanvraag tot het verkrijgen van een omgevingsvergunning voor een project: de som van de verschuldigde leges voor de verschillende activiteiten of handelingen waaruit het project geheel of gedeeltelijk bestaat en waarop de aanvraag betrekking heeft en de verschuldigde leges voor de extra toetsen die in verband met de aanvraag moeten worden uitgevoerd, berekend naar de tarieven en overeenkomstig het onder titel 2.7 bepaalde. In afwijking van de vorige volzin kan ook per activiteit, handeling of andere grondslag een legesbedrag worden gevorderd.												
	Bouwactiviteiten												
	Voor een bouwactiviteit als bedoeld in artikel 2.1, eerste lid onder a van de Wabo, bedraagt het tarief:												
	a. indien de bouwkosten minder bedragen dan € 20.000	8,00	1440,00	24,00	192,00	€ 75,05	€ 16.811,20	€ -	€ 16.811,20	€ 675,00	€ 5.400,00	32%	
	b. indien de bouwkosten meer dan € 20.000 doch maximaal € 50.000 bedragen	12,00	1800,00	30,00	360,00	€ 75,05	€ 29.419,60	€ -	€ 29.419,60	€ 1.700,00	€ 20.400,00	69%	
	c. indien de bouwkosten meer dan € 50.000 doch maximaal € 100.000 bedragen	11,00	2160,00	36,00	396,00	€ 75,05	€ 32.121,40	€ -	€ 32.121,40	€ 3.400,00	€ 37.400,00	116%	
2.7.2	d. € 3.400,— vermeerderd met 2,6% van de bouwkosten voor zover de bouwkosten meer bedragen dan € 100.000 doch niet hoger dan € 400.000	12,00	5040,00	84,00	1008,00	€ 75,05	€ 75.650,40	€ -	€ 75.650,40	€ 3.400,00	€ 40.800,00	54%	
	e. € 11.200,— vermeerderd met 1,65% van de bouwkosten voor zover de bouwkosten meer bedragen dan € 400.000 doch niet hoger dan € 1.000.000	5,00	8640,00	144,00	720,00	€ 75,05	€ 54.036,00	€ -	€ 54.036,00	€ 11.200,00	€ 56.000,00	104%	
	f. € 21.100,— vermeerderd met 0,44% van de bouwkosten voor zover de bouwkosten meer bedragen dan € 1.000.000 doch niet hoger dan € 5.000.000	4,00	13620,00	227,00	908,00	€ 75,05	€ 68.145,40	€ -	€ 68.145,40	€ 21.100,00	€ 84.400,00	124%	
	g. € 38.700,— vermeerderd met 0,09% van de bouwkosten voor zover de bouwkosten meer bedragen dan € 5.000.000.	1,00	22075,00	367,92	367,92	€ 75,05	€ 27.612,15	€ -	€ 27.612,15	€ 38.700,00	€ 38.700,00	140%	
	Welstandsadvies												
	Onverminderd het bepaalde in onderdeel 2.7.1 en 2.7.2 bedraagt het tarief voor een welstandsadvies:												
	a. indien de bouwkosten minder bedragen dan € 20.000	8,00	0,00	0,00	0,00	€ 75,05	€ -	€ -	€ -	€ 203,50	€ 1.628,00	#DEEL/0!	
	b. indien de bouwkosten meer dan € 20.000 doch maximaal € 50.000 bedragen	12,00	0,00	0,00	0,00	€ 75,05	€ -	€ -	€ -	€ 203,50	€ 2.442,00	#DEEL/0!	
	c. indien de bouwkosten meer dan € 50.000 doch maximaal € 100.000 bedragen	11,00	0,00	0,00	0,00	€ 75,05	€ -	€ -	€ -	€ 203,50	€ 2.238,50	#DEEL/0!	
2.7.3	d. indien de bouwkosten meer dan € 100.000 doch maximaal € 400.000 bedragen	12,00	0,00	0,00	0,00	€ 75,05	€ -	€ -	€ -	€ 356,13	€ 4.273,56	#DEEL/0!	
	e. indien de bouwkosten meer dan € 400.000 doch maximaal € 1.000.000 bedragen	5,00	0,00	0,00	0,00	€ 75,05	€ -	€ -	€ -	€ 356,13	€ 1.780,65	#DEEL/0!	
	f. indien de bouwkosten meer dan € 1.000.000 doch maximaal € 5.000.000 bedragen	4,00	0,00	0,00	0,00	€ 75,05	€ -	€ -	€ -	€ 661,38	€ 2.645,52	#DEEL/0!	
	g. indien de bouwkosten meer dan € 5.000.000 doch maximaal € 25.000.000 bedragen	0,00	0,00	0,00	0,00	€ 75,05	€ -	€ -	€ -	€ 661,38	€ -	0%	
	h. indien de bouwkosten meer dan € 25.000.000 bedragen	1,00	0,00	0,00	0,00	€ 75,05	€ -	€ -	€ -	€ 661,38	€ 661,38	#DEEL/0!	
	i. voor elk volgend advies is leges verschuldigd volgens a t/m h.	0,00	0,00	0,00	0,00	€ 75,05	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	0%	

Recapitulatie Kostendekkendheidsonderzoek tarieventabel Provincie Limburg 2014				
		Kosten	Opbrengsten	Percentage
Hoofdstuk		€ 595.590,55	€ 603.543,76	101%
2	Ontgrondingenwet	€ 210.140,00	€ 262.700,45	125%
	Waterwet	€ 54.636,40	€ 42.073,70	77%
	Wabo	€ 303.796,15	€ 298.769,61	98%

Overzicht leges				
Kenmerk	Naam	WO nr.	Bedrag leges in €	Opmerkingen
2014				
2014-0069	Eurosteel B.V. Venlo	734	€ 1.225,80	
2014-0214	Scheuten Glas Nederland	668	€ 1.225,80	
2014-0508	Gemeente venray	737	€ 1.637,20	
2014-0569	VVE Boulevard Hazenkamp	569	€ 1.637,20	
2014-0834	Aloysius ST Onderwijs Jeugdzorg	772	€ 1.225,80	
2014-0855	Gemeente VENLO BMV Velden	742	€ 1.225,80	
2014-0915	Wonen Limburg HJ-gebouw	746	€ 1.225,80	
Prognose belastingjaar 2014				
Omschrijving	Bedrag leges in €	Aantallen	Doorberekening aantallen voor het gehele jaar	Doorberekening leges
2.2.2	€ 1.225,80	5,00	7	€ 8.580,60
2.2.1 (b)	€ 1.637,20	2,00	3	€ 4.911,60
Totaal		7,00	10	€ 13.492,20

Overzicht Leges

Kenmerk	Aanvrager		Hoeveelheid	Bedrag leges in €	Betaald/bijzonderheden
2014					
2014-0032	Hendrik Bedrijven Brunssum B.V. nms. Mourik	wijziging	meer dan 150.000m3	€ 5.400,75	
2014-0236	Latrusco	nieuw	55000	€ 8.793,75	Retour gestort € 4.247,44
2014-0320	Xella zandwinning Abdissenbosch	nieuw	onbekend	€ 35.227,75	hoeveelheid nog onbekend
2014-0646	Rijkswaterstaat, Heukelomsebeek			€ 678,60	
2014-0541	Smals Bouwgrondstoffen B.V.	nieuw	700000	€ 35.227,75	
2014-0369	Kragten Loobeekdal			€ 4.237,75	
2014-0474	Rijkswaterstaat de kleine Weerd	nieuw		€ 8.793,75	
2014-0492	St Recreatiepark De Leistert			€ 545,25	
2014-0605	Consortium Grensmaas	NGKV		€ 88.207,75	nieuw en resterend
2013-0960	Teunesen			€ 35.227,75	

Prognose belastingjaar 2014

Omschrijving	Bedrag leges in €	Aantallen	Doorberekening aantallen	Doorberekening leges	Bijzonderheden
2.1.1. (a)	€ 107,75	10	13	€ 1.400,75	
2.1.1 (b)	€ 437,50	1	1	€ 437,50	
2.1.1 (b)	€ 2.020,00	0	0	€ -	
2.1.1 (b)	€ 4.130,00	1	2	€ 8.260,00	
2.1.1 (b)	€ 8.686,00	1	2	€ 17.372,00	
2.1.1 (b)	€ 16.840,00	0	0	€ -	
2.1.1 (b)	€ 26.285,00	0	0	€ -	
2.1.1 (b)	€ 35.120,00	3	4	€ 140.480,00	
2.1.1 (b)	€ 88.100,00	1	1	€ 88.100,00	
2.1.1 (b)	€ 177.000,00	0	0	€ -	
2.1.1 (b)	€ 443.250,00	0	0	€ -	
2.1.1 (b)	€ 887.480,00	0	0	€ -	
2.1.1 (b)	€ 1.775.670,00	0	0	€ -	
2.1.2	€ 5.293,00	1	1	€ 5.293,00	
2.1.3	€ 678,60	1	2	€ 1.357,20	
Totaal				€ 262.700,45	

Omschrijving	Zaaknummer	Object	Omschrijving	Omschrijving	Omschrijving	Bezuilen	Gehele
2014/72974	2014-0524	1316861	41781	roelen van bomen t.b.v. verlegging Rode Beek Brunssum	roelen van bomen t.b.v. verlegging Rode Beek Brunssum	€	-
2014/17859	2014-0300		41716	verplaatsen Inrt Bierbrouwerij Gulpen	verplaatsen van de Inrt op de locatie Gubener Bierbrouwerij Rijsweg 17 Gulpen	€	-
2014/35845	2014-0774		41820	Componenta B.V.	wijzen van de brandwerendheid van het bouwwerk "project naverbrander"	€	€ 0,00
2014/30150	2014-0563	1327917	41794	MIND Vervat NL BV BPL	uitvoeren van grondwerkzaamheden ten behoeve van de aanleg van buitenring Paristad Limburg, wegvak 14b, Hamstraat, Crombacherstraat en Locht gemeente Kerkrade	€	-
2014/794	2014-0050		41645	vervangen/vergroten kozijnen voorgevel	vervangen/vergroten kozijnen voorgevel	€	3.000,00
2014/11863	2014-0207	1121059	41702	Opbroek Recycling	uitbreiding van de inrichting met opslag van hout klasse 3	€	5.000,00
2014/39853	2014-0718	1290491	41796	Alvalzorg Brunssum containers plaatsen	het plaatsen van containers t.b.v. opslag	€	9.000,00
2014/5747	2014-0118	1124969	41667	uitbreiding met stallingsruimte en houtopslag	uitbreiding met stallingsruimte en houtopslag	€	10.000,00
2014/23765	2014-0445		41754	Ankersmit Maatbedrijven B.V.	nieuwe vluchtrampen kantoorgebouw Sibelo Minerals Maastricht	€	12.000,00
2014/534	2014-0031	1126173	41642	bouwen van bordes rondom harsvaten	bouwen van bordes rondom harsvaten	€	15.000,00
2014/17856	2014-0296	1248061	41732	Bouw luchtwater Helderheid Beheer B.V.	bouw luchtwater Helderheid Beheer B.V. Grubbenvorst	€	20.000,00
2014/8923	2014-0071	1183813	41684	bijplaatsen lamellenstelsel	bijplaatsen lamellenstelsel	€	20.000,00
2014/11896	2014-0202	1172965	41695	bouw van 2 putten	plaatsen van twee putten t.p.v. de flocculaters 1 & 2 haven Stels	€	25.000,00
2014/39187	2014-0709		41834	duurproef doseren anorganische base	duurproef doseren anorganische base	€	25.000,00
2014/31951	2014-0091		41807	Sabic Cooling PPF3	Sabic Cooling PPF3	€	30.000,00
2014/27426	2014-0513		41780	Peter Greven B.V.	ombouwen lijn 7 naar ATEX proof op de locatie Edistostraat 1 te Venlo	€	40.000,00
2014/16786	2014-0286	1170093	41729	V.O.F. van Gennip Vredepeel	V.O.F. van Gennip Vredepeel (aanvraag 2014 Bioras)	€	40.000,00
2014/9969	2014-0170	1170303	41688	uitbreiding van de bestaande keetunits v	uitbreiding van de bestaande keetunits v	€	40.000,00
2014/6457	2014-0092	1159733	41668	Nijssen-Grantz B.V.	alternatieve akoestische maatregelen en verzoek wijziging voorschrift	€	50.000,00
2014/8762	2014-0157	1181329	41683	Menten-Hillems B.V.	verandering i.v.m. uitbreiding activiteiten met de op- en overslag van C-hout, asbest en afval van de shreddering van metaalafvalstoffen	€	54.000,00
2014/19980	2014-0322		41740	DSM Industriegrond BV	het plaatsen van tijdelijke units in het opvangvak 147	€	60.000,00
2014/27659	2014-0517		41781	Van Ganswinkel Heerlen	plaatsen betonnen blokkenwand en meer	€	62.500,00
2014/44032	2014-0818		41862	CSP/DSM Research & Business Campus	aanpassing gebouw G111-14	€	65.000,00
2014/7393	2014-0139	1171521	41677	ondersteuningsconstructie koppeling EdeA	ondersteuningsconstructie koppeling EdeA	€	80.000,00
2014/10470	2014-0185	1179571	41682	uitbreiding bedrijfsruimte Smurfit	uitbreiden van een bedrijfsruimte voor opslag van onderdelen	€	80.000,00
2014/20779	2014-0341	745881	41745	Ashorst B.V.	opschalen van de mestvergistingsinstallatie en het uitbreiden met een derde WKK	€	80.000,00
2014/28895	2014-0559		41792	CSP/DSM Research (Research & Business)	bouwen van fietsstalling Noord op de Chemelot Campus	€	90.000,00
2014/13580	2014-0232	1203505	41716	bouwen ten behoeven van de sloop van l	bouwen ten behoeven van de sloop van l	€	120.000,00
2014/10437	2014-0068	1192855	41691	constructie t.b.v. bovengronds brengen p	constructie t.b.v. bovengronds brengen p	€	150.000,00
2014/36765	2014-0499		41823	CSP/OCI Nitrogen B.V., deelrichting NF	procesleidingen Manifold	€	150.000,00
2014/17816	2014-0295	1245611	41732	Sabic Limburg B.V.	AH-opvangbak	€	216.000,00
2014/4065	2014-0090	1146339	41659	renovatie Influentgemaal en aanpassen c	renovatie Influentgemaal en aanpassen c	€	300.000,00
2014/28642	2014-0187		41787	CSP/OCI Nitrogen B.V. [NF 2]/26	aanpassing emissiebeperkende voorzieningen emissiepunt 10	€	300.000,00
2014/13335	2014-0213	1090849	41711	oprichten van een overlappende, vergrote	oprichten van een overlappende, vergrote	€	317.000,00
2014/23375	2014-0420	1288647	41760	het bouwen van kunstwerk KW85 t.p.v. N	het bouwen van kunstwerk KW85 t.p.v. N	€	371.214,00
2014/40265	2014-0723	1385665	41837	VDL Medcar B.V.	sub assembly	€	400.000,00
2014/5694	2014-0114	1157765	41669	Laarakker	oprichten nieuwe werkplaats	€	450.000,00
2014/17607	2014-0292	1250531	41730	het bouwen van kunstwerk KW70 t.p.v. E	het bouwen van kunstwerk KW70 t.p.v. E	€	491.568,00
2014/11871	2014-0196	1195417	41697	het bouwen van kunstwerk KW70 t.p.v. E	het bouwen van kunstwerk KW70 t.p.v. E	€	719.000,00
2014/40470	2014-0229	1391163	41838	veranderingsvergunning Grensmaas clust	veranderingsvergunning Grensmaas clust	€	850.000,00
2014/40266	2014-0722	1385659	41837	VDL Medcar B.V.	DCP-hal/sluis en rear door bodyshop	€	1.100.000,00
2014/37582	2014-0667	457105	41796	Bela B.V.	sloop bestaande varkensstallen en bouw van een nieuwe varkensstal binnen bestaand bouwvlak	€	2.757.000,00
2014/32559	2014-0602	1277255	41809	Wormdal Vastgoed B.V.	verandering van de omgevingsvergunning in verband met uitbreiding van activiteiten en het bouwen van een bouwwerk	€	3.000.000,00
2014/28501	2014-0547		41787	fase 2 bouwen Center Court	fase 2 bouwen Center Court Chemelot Campus	€	30.000.000,00

Berekening van de bouwactiviteiten (Bouwactiviteiten: 2014-2015, 2016-2017, 2018-2019, 2020-2021)							
Bouwactiviteiten	Vast tarief	Percentage	Aantallen	Bouwsom	Gemiddelde bouwsom	Doorberekening aantallen	Doorberekening leges
Voor een bouwactiviteit als bedoeld in artikel 2.1, eerste lid onder a van de Wabo, bedraagt het tarief:							
a. Indien de bouwkosten minder bedragen dan € 20.000	€ 675,00	x	6	€ 54.000,00	€ 9.000,00	8	€ 5.400,00
b. Indien de bouwkosten meer dan € 20.000 doch maximaal € 50.000 bedragen	€ 1.700,00	x	9	€ 250.000,00	€ 32.222,22	12	€ 20.400,00
c. Indien de bouwkosten meer dan € 50.000 doch maximaal € 100.000 bedragen	€ 3.400,00	x	8	€ 571.500,00	€ 71.437,50	11	€ 37.400,00
d. € 3.400,- vermeerderd met 2,6% van de bouwkosten voor zover de bouwkosten meer bedragen dan € 100.000 doch niet hoger dan € 400.000	€ 3.400,00	2,60%	9	€ 7.324.214,00	€ 258.246,00	12	€ 121.372,75
e. € 11.200,- vermeerderd met 1,65% van de bouwkosten voor zover de bouwkosten meer bedragen dan € 400.000 doch niet hoger dan € 1.000.000	€ 11.200,00	1,65%	4	€ 2.510.568,00	€ 627.642,00	5	€ 107.780,47
f. € 21.100,- vermeerderd met 0,44% van de bouwkosten voor zover de bouwkosten meer bedragen dan € 1.000.000 doch niet hoger dan € 5.000.000	€ 21.100,00	0,44%	3	€ 6.857.000,00	€ 2.285.666,67	4	€ 124.627,73
g. € 38.700,- vermeerderd met 0,09% van de bouwkosten voor zover de bouwkosten meer bedragen dan € 5.000.000	€ 38.700,00	0,09%	1	€ 30.000.000,00	€ 30.000.000,00	1	€ 61.200,00
Totaal			40			53	€ 478.180,95



2014/67555

26-11-2014

GRIF

12-2-2015

provincie limburg



Provinciale Staten

Provincie Limburg	PS
DOCnr.	
Ingek.	26 NOV. 2014
CASnr.	
ID.	

Cluster ONT
Faxnummer
Ons kenmerk 2014/65297
Bijlage(n) 1

Behandeld J.A.D. de Graaf
Doorkiesnummer (043) 389 75 70
Uw kenmerk
Maastricht 25 november 2014

Onderwerp
Basisrapportage Groot Project OV

VERZONDEN 26 NOV. 2014

Geachte Staten,

Bijgaand doen wij u een informerend stuk met bijlage toekomen.

Gedeputeerde Staten van Limburg

voorzitter

secretaris



Informerend stuk

1. Onderwerp

Basisrapportage Groot Project OV

2. Inleiding/aanleiding incl. beoogd resultaat

Provinciale Staten van Limburg hebben in hun vergadering van 4 juli 2014 op voorstel van de Controlecommissie besloten het totaalpakket aan OV-projecten (project De Limburg-lijnen, project Eindhoven - Venlo – Düsseldorf, project Verbinding Maastricht – Liège, project Spoorverbinding naar Aachen (waaronder Avantislijn), project Maaslijn, project Tram Vlaanderen – Maastricht, project Tram Genk- Sittard, project Verbinding Weert-Hamont, project Zuidelijke Spoor aansluiting Chemelot, project Railterminal Greenport Venlo, project Pilot Limburg zero emissie busvervoer, project Onderzoek Stoptrein Roermond-Weert), dus inclusief de reeds op 18 december 2009 door Provinciale Staten aangewezen projecten: Maaslijn, Avantislijn en Tram Vlaanderen-Maastricht, aan te wijzen als groot project OV.

Voorts hebben Provinciale Staten besloten Gedeputeerde Staten te vragen om een Basisrapportage Groot Project OV, uiterlijk 15 september 2014, op te stellen voor het totaalpakket van de 12 voornoemde OV-projecten.

Deze Basisrapportage is bij brief d.d. 9 september 2014 aan Provinciale Staten aangeboden.

De Basisrapportage is besproken in de vergadering van de Controlecommissie d.d. 16 oktober 2014.

Bij brief d.d. 28 oktober 2014 heeft de Controlecommissie ons college verzocht de Basisrapportage aan te vullen met de in die brief genoemde ontbrekende informatie.

In de bij dit stuk gevoegde Basisrapportage Groot Project OV (peildatum 1 november 2014) is alle door de Controlecommissie gevraagde informatie toegevoegd.

3. Bevoegdheid

Art. 3 en 6 Regeling Grote Projecten Provincie Limburg 2013.

4. Risico's

De risico's van de twaalf spoorprojecten zijn per project beschreven in bijgevoegde Basisrapportage Groot Project OV.

5. Periodieke informatie/sturingsinformatie

☐ **Via Jaarstukken en Begroting**

- ☐ Paragraaf Projecten
- ☐ Paragraaf Financieringen
- ☐ Paragraaf Verbonden Partijen
- ☐ Paragraaf Bedrijfsvoering
- ☐ Programmaverantwoording

X Voortgangsrapportages Regeling Grote Projecten

6. Relatie met Programmabegroting – financiële aspecten

Programmaliijn 2.1 (regionaal openbaar vervoer) en programmaliijn 2.4 (bereikbaarheid en mobiliteit).

7. Meegezonden bijlagen

Basisrapportage Groot Project OV

Basisrapportage Groot Project OV

Provincie Limburg
Programma Openbaar Vervoer

Inhoudsopgave

1.	Inleiding	3
2.	Context Railagenda	4
3.	Programma Openbaar vervoer	5
3.1.	Programmatische aanpak openbaar vervoer en spoorprojecten.....	5
3.2.	Organisatorische inbedding	5
3.3.	De rol van de Provincie binnen de projecten	6
4.	Projectbeschrijvingen	7
4.1.	De Limburg-lijnen	8
4.2.	Verbinding Eindhoven - Venlo – Düsseldorf	12
4.3.	Verbinding Maastricht – Liège	17
4.4.	Verbinding naar Aachen.....	21
4.5.	Maaslijn	25
4.6.	Tramverbinding Vlaanderen – Maastricht	29
4.7.	Tramverbinding Genk- Sittard	35
4.8.	Verbinding Weert-Hamont.....	37
4.9.	Zuidelijke Spoor aansluiting Chemelot.....	39
4.10.	Railterminal Greenport Venlo.....	41
4.11.	Pilot Limburg zero emissie busvervoer	44
4.12.	Stoptrein Roermond-Weert	47
5.	Financieel overzicht	49

1. Inleiding

Provinciale Staten van Limburg¹ hebben in hun vergadering van 4 juli 2014 als volgt besloten:

Gezien het voorstel van de Controlemcommissie van 30 januari 2014, 24 april 2014 en 12 juni 2014 besluiten:

1. Concessieverlening OV Limburg en concessiebeheer OV Limburg niet aan te wijzen als groot project in het kader van de Regeling Grote Projecten 2013 en Gedeputeerde Staten over dit besluit te informeren;
2. Het totaalpakket aan OV-projecten (project De Limburg-lijnen, project Eindhoven - Venlo – Düsseldorf, project Verbinding Maastricht – Liège, project Spoorverbinding naar Aachen (waaronder Avantislijn), project Maaslijn, project Tram Vlaanderen – Maastricht, project Tram Genk- Sittard, project Verbinding Weert-Hamont, project Zuidelijke Spoor aansluiting Chemelot, project Railterminal Greenport Venlo, project Pilot Limburg zero emissie busvervoer, project Onderzoek Stoptrein Roermond-Weert), dus inclusief de reeds op 18 december 2009 door Provinciale Staten aangewezen projecten: Maaslijn, Avantislijn en Tram Vlaanderen-Maastricht, aan te wijzen als groot project OV.
3. Gedeputeerde Staten te vragen om een Basisrapportage groot project OV, uiterlijk 15 september 2014, op te stellen voor het totaalpakket van de 12 voornoemde OV-projecten en deze ook als Programmaplan te laten functioneren plus de rapportagefrequentie voor de voortgangsrapportage vast te leggen op eenmaal per half jaar.

De Statencommissie RIF heeft op 10 januari 2014 aangegeven alle projecten binnen de Limburgse Railagenda als prioritair aan te willen merken en daarbinnen geen nadere prioriteitsvolgorde meer aan te willen brengen. Om deze reden acht de Controlemcommissie het raadzaam om geen verschil te maken tussen de diverse OV-projecten, maar deze als totaalpakket aan te wijzen als groot project conform de RGP 2013.

In deze basisrapportage worden de twaalf aangewezen projecten beschreven aan de hand van de door de Regeling Grote Projecten Limburg 2013 gevraagde informatie.

De twaalf projecten zijn tezamen aangewezen als Groot Project. Gezien het feit dat de verschillende projecten zich in diverse stadia van ontwikkeling bevinden en elk een eigen dynamiek kennen, alsmede onderling een zeer verschillende mate van (financiële) risico's, worden deze projecten in deze basisrapportage per (deel-)project beschreven.

Dit past binnen het voorstel van de Controlemcommissie, waar de Commissie vaststelt:

Gekoppeld aan de status groot project is een rapportageverplichting met een Basisrapportage en periodieke voortgangsrapportages, op te stellen door GS. PS houden hiermee een frequenter (en daardoor beter) zicht op onder andere de financiële, inhoudelijke, risico-technische en organisatorische ontwikkelingen van de OV-projecten, zowel per project als overkoepelend over de projecten heen. De voortgangsrapportages bieden ruimte om de verschillende risico's (met name de politieke risico's) te beschrijven en te differentiëren naar de mate van urgentie waarmee een project

¹ P-14-010 Statenvoorstel aanwijzing groot project in het kader van de Regeling Grote Projecten van negen extra OV-projecten binnen Programma Openbaar Vervoer (OV) (2014/33260)

binnen de Limburgse Railagenda wordt uitgevoerd, gebaseerd op de concessie, de complexiteit en de stand van zaken van de ontwikkeling van een project.

2. Context Railagenda

In het kader van het nieuwe coalitieakkoord 2012-2015 van de provincie Limburg is een railagenda 2012 ontwikkeld waarin de ambitie en prioriteiten van Limburg ten aanzien van al deze spoorprojecten in een integraal verband zijn opgenomen.

Deze railagenda is niet alleen in het belang van Limburg, maar is ook van essentiële betekenis voor de economische ontwikkeling van Zuidoost-Nederland (waaronder topsectoren, Brainport en Greenport) en daarmee in feite voor heel Nederland. Zij maakt dan ook deel uit van de geactualiseerde Gebiedsagenda Limburg.

Van groot belang hierbij is dat werknemers zich in de regio snel en efficiënt grensoverschrijdend kunnen verplaatsen.

In dit verband speelt ook onze centrale ligging t.o.v. de universiteiten van Aachen en Leuven een belangrijke rol. De inhoud van de railagenda zal er daarom mede op gericht moeten zijn studenten optimaal te faciliteren bij hun grensoverschrijdend gebruik van OV en railverbindingen. Na het grensoverschrijdend doortrekken van spoorverbindingen, kunnen ook andere plaatsen een aantrekkelijke huisvesting voor studenten gaan bieden.

Eind 2012 en begin 2013 is de railagenda ook bij het Ministerie van I&M gepresenteerd en in principe gunstig ontvangen. De intentie bestaat om de gezamenlijke opgave van Rijk en regio, de rolverdeling, tijdsplanning en bijdragen helder, overzichtelijk en uitgezet in de tijd weer te geven. Daartoe worden met een vaste frequentie op ambtelijk niveau afspraken over afstemming en voortgang gemaakt en gemonitord. Dit in aanvulling op de bestuurlijke (MIRT-)overlegmomenten.

Het doel van de realisatie van de Railagenda is het waarmaken van de provinciale ambities met betrekking tot de maximale ontsluiting van Limburg op het regionale, nationale en internationale railnet zowel qua noord - zuid als qua oost - west verbindingen. Bedoelde ambities beogen in feite een ontsluiting van Limburg op Europees niveau.

In dit verband zal bij het Rijk het Limburgse belang m.b.t. de landelijke hoofdrailnetconcessie voor grensoverschrijdende intercitylijnen naar Düsseldorf, Aachen en Liège en de concessie(s) voor decentraal openbaar vervoer voor de overige grensoverschrijdende lijnen nadrukkelijk onder de aandacht worden gebracht.

Het rijksbelang, het provinciaal belang en het gemeentelijk belang kunnen zeer verschillend zijn. De spoorinfrastructuur in Nederland is echter bijna volledig in rijkshanden. De spoorbeheerder van het Rijk, ProRail, heeft altijd in eerste instantie de opdracht om ervoor te zorgen dat het rijksbelang wordt gediend. De Minister van I&M heeft evenwel de bevoegdheid om ook regionale overheden de mogelijkheid te bieden om regionaal openbaar vervoer per spoor te verzorgen.

Wij zullen onderzoeken of het in provinciaal eigendom en beheer nemen van onderdelen van het railnetwerk ons meer mogelijkheden geeft om onze ambities te realiseren. Daarbij zal aan de orde zijn op welke wijze wij een dergelijke beheerdersrol zouden kunnen invullen, en welke strategische en financiële gevolgen dit heeft.

Voor de projecten uit de Railagenda geldt, dat zij op haalbaarheid voor realisatie via studies onderzocht worden. Het college van gedeputeerde staten volgt hierbij de projectstappen van abstract naar toenemende concreetheid volgens de stappen oriënterend – verkennend – planvormend – besluitvormend – realisatie.

Was er eind 2013 nog vooral van voorgenomen ambities sprake, sinds 2013 zijn alle projecten uit de Railagenda in studie genomen. Ook in die projecten waarin de Provincie niet (enig) bevoegd gezag is, zit zij als volwaardig partner aan tafel en wordt ingezet op de realisatie van de ambities van de Provincie.

3. Programma Openbaar vervoer

3.1. Programmatische aanpak openbaar vervoer en spoorprojecten

In het coalitieakkoord 2012-2015 neemt het Openbaar Vervoer een belangrijke plaats in; zowel voor wat betreft beleidsontwikkeling als voor beleidsuitvoering. Zowel de aanbestedingsprocedure voor de OV-concessie in Limburg voor de jaren 2016 – 2031, als de Railagenda worden gekenmerkt door een hoge mate van integraliteit, zowel binnen de provinciale organisatie, als daarbuiten. Daarom is er in oktober 2012 voor gekozen om het Programma Openbaar Vervoer in te richten.

Uitgaande van de bestaande beleidskaders (POL en PVVP) zijn vier centrale ambities geformuleerd voor het openbaar vervoer:

1. De reiziger centraal: een vraaggericht openbaar vervoersysteem;
2. Een naadloos openbaar vervoersysteem: multimodaliteit via visgraatmodel geeft optimale afstemming tussen trein, bus en maatwerkvervoer;
3. Bevorderen maatschappelijke participatie: het openbaar vervoer draagt eraan bij dat elke burger zich kan verplaatsen door de provincie - dit in samenhang met andere vervoervormen;
4. Openbaar vervoer zonder grenzen: aansluiting op nationale en internationale knooppunten en daarmee het ondersteunen van ruimtelijk-economische positie in de Euregio en inspelen op de kansen van toenemende Europese integratie².

Het Programma Openbaar vervoer draagt er zorg voor dat deze hoofddoelstellingen worden gerealiseerd en landen in de projectplannen voor de projecten in de Railagenda en in de OV-concessie 2016-2031. De projecten uit de Railagenda die (gezamenlijk) zijn aangewezen als Groot Project in het kader van de Regeling Grote Projecten vallen organisatorisch alle onder het Programma Openbaar Vervoer.

3.2. Organisatorische inbedding

Het Programma OV beweegt zich organisatorisch in de ruimte tussen de directie, het cluster Ontwikkeling en het cluster Mobiliteit. Daarnaast zijn er verbindingen met de clusters Economie, Financiën en Ruimtelijke Ontwikkeling.

Het programma wordt aangestuurd door de Programmamanager OV. De programmamanager legt rechtstreeks verantwoording af aan de directie.

Programmaondersteuning vindt plaats vanuit de lijnorganisatie, waaronder in het bijzonder het cluster Mobiliteit en het cluster Ontwikkeling. Projectleiders worden (tijdelijk) aangesteld vanuit diverse organisatieonderdelen. Specifieke kennis die niet aanwezig is binnen de provinciale organisatie wordt tijdelijk ingehuurd, waarbij vast onderdeel van de opdracht is, dat eigen personeel door de ingehuurde specialist wordt opgeleid in het desbetreffende vakgebied.

² O.m. vastgelegd in de Nota van Uitgangspunten aanbesteding OV-concessie, 15-11-2013, 2013/65016, vastgesteld door Provinciale Staten d.d. 15 november 2013, G-13-024.

3.3. De rol van de Provincie binnen de projecten

Het doel van de realisatie van de Railagenda is het waarmaken van de provinciale ambities met betrekking tot de maximale ontsluiting van Limburg op het regionale, nationale en internationale railnet zowel qua noord - zuid als qua oost - west verbindingen. Dit wordt gerealiseerd door landelijke pilots op te pakken en afspraken met het Rijk te maken over de landelijke spoorconcessie voor grensoverschrijdende intercitylijnen naar Düsseldorf, Aachen en Liège en de provinciale concessie voor de grensoverschrijdende lijnen.

De ambities van de Railagenda richten zich voorts op verbetering van frequenties, de (her)opening van stations en nieuwe verbindingen.

De rol van de provincie in de projecten die bijdragen aan de verwezenlijking van deze ambities verschilt per project. De ene keer is de Provincie opdrachtgever en daarmee de leidende partij in een project, maar vaker nog vervult de Provincie een aanjaagfunctie en brengt zij de partijen die de werkelijke zeggenschap over een project hebben bij elkaar om zodoende de provinciale ambities te verwezenlijken.

4. Projectbeschrijvingen

Zoals in de inleiding reeds is aangegeven worden hierna de twaalf spoorprojecten per project beschreven. Hoewel de twaalf projecten gezamenlijk als één Groot Project zijn aangewezen en de twaalf projecten in samenhang worden uitgevoerd ter verwezenlijking van de provinciale railagenda, is het voor een goede beschrijving van de projecten, de beoordeling van de risico's en de controle van Provinciale Staten op de beheersing en voortgang van die projecten het meest werkbaar de projecten separaat te beschrijven.

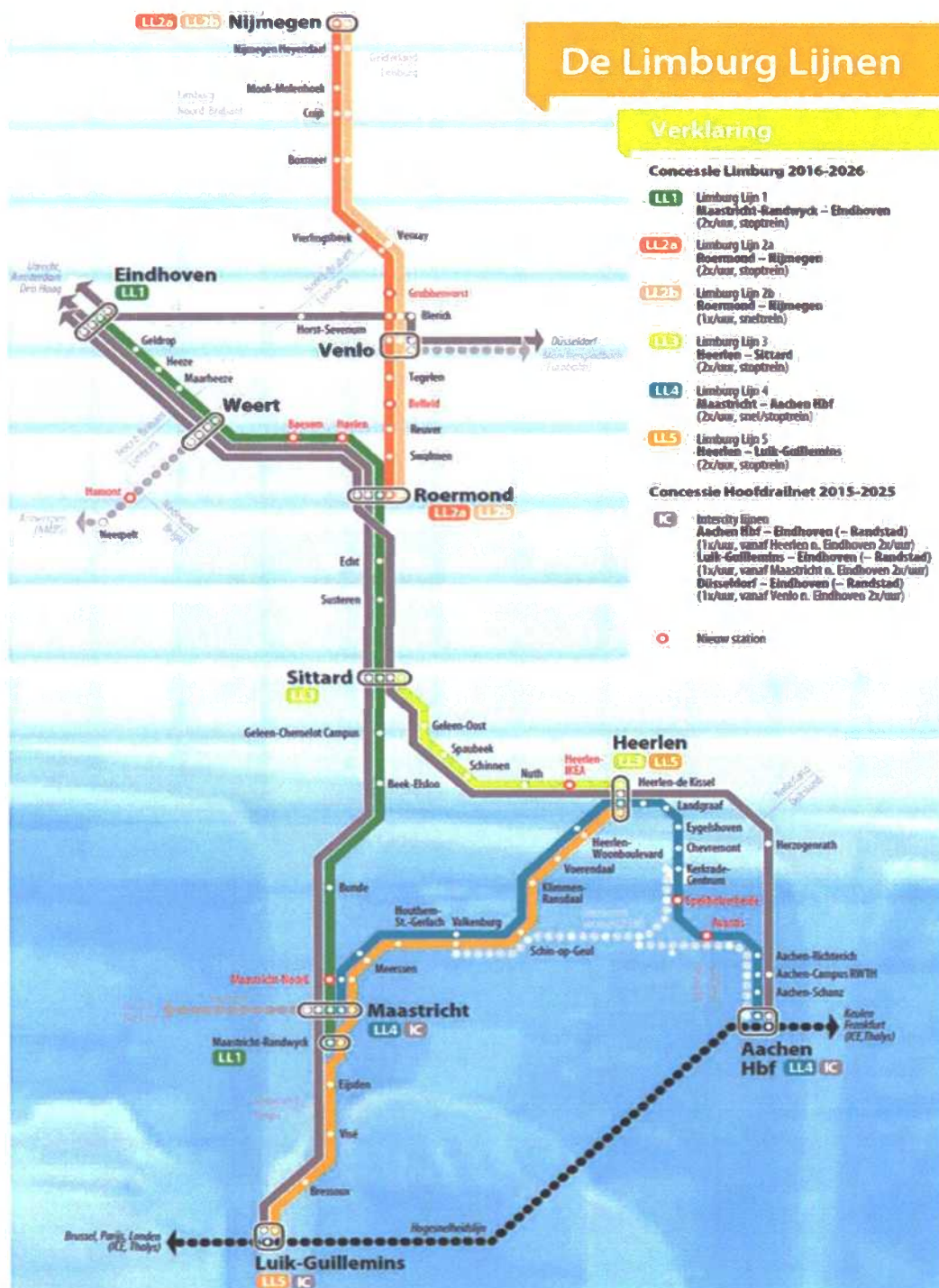
Deze twaalf projecten zijn eerder beschreven in het Programmaplan Railinfrastructuur, Spoor- en Busvervoer dat voor het eerst is vastgesteld door Provinciale Staten d.d. 22 februari 2013 (G-12-048) laatstelijk geactualiseerd aan Provinciale Staten toegezonden in juni 2014.

Deze basisrapportage en de daaropvolgende halfjaarlijkse voortgangsrapportages in het kader van de Regeling Grote Projecten vervangen het Programmaplan Railinfrastructuur, Spoor- en Busvervoer.

Peildatum basisrapportage

De projectbeschrijvingen in deze basisrapportage geven de stand van zaken per 1 november 2014 weer.

4.1. De Limburg-lijnen



Projectbeschrijving en doelstelling

In de vergadering van Provinciale Staten d.d. 14 december 2012 is het breed gedragen initiatiefvoorstel De Limburg Lijnen aangenomen³. Het initiatiefvoorstel komt erop neer dat Provinciale Staten in december 2016 willen beschikken over

- 1 multimodale Provinciale OV concessie;
- met 5 regionale spoorlijnen;
- met 7 nieuwe stations;
- met geïntegreerde tarieven en overzichtelijke en makkelijk verkrijgbare kaartjes;
- met optimale aansluitingen op het IC- en hogesnelheidsnetwerk;
- met directe en frequente grensoverschrijdende verbindingen en dus
- met duizenden nieuwe reizigers.

En daarnaast:

- grensoverschrijdende IC-verbindingen binnen de landelijke hoofdrailnet (HRN)-concessie tot aan de HSL-stations in de buurlanden. Het doel is om te komen tot één (provinciegrensoverstijgende) multimodale concessie voor heel Limburg. Deze concessie omvat, naast alle lokale en regionale busverbindingen, alle stoptreindiensten tussen Eindhoven en Nijmegen in het noorden en Aachen en Liège in het zuiden.

Reikwijdte van het project

In het kader van de Regeling Grote Projecten blijft de concessieverlening en het concessiebeheer van de Limburgse OV-concessie hier buiten beschouwing.

Over de aanbestedingsprocedure en het beheer van de OV-concessie worden Provinciale Staten via de reguliere wegen geïnformeerd.

Binnen het kader van de RGP wordt in deze Basisrapportage alleen over de onderdelen van het initiatiefvoorstel Limburg Lijnen gerapporteerd voor zover het de spoorprojecten betreft.

Het voorstel voorziet in vijf Limburgse spoorlijnen

LL1: Maastricht/Randwyck - Eindhoven

LL2a en LL2b: Roermond - Nijmegen

LL3: Heerlen - Sittard

LL4 Maastricht - Aachen

LL5 Heerlen – Liège

Limburg Lijn 1: Maastricht- Sittard

Op 8 april 2014 heeft het College van Gedeputeerde Staten besloten de decentralisatie van de twee genoemde stoptreindiensten te accepteren onder de voorwaarden die zijn opgenomen in het tussen het Rijk en Gedeputeerde Staten van Limburg te sluiten convenant.

Op 14 april 2014 hebben het Rijk en Gedeputeerde Staten van Limburg het convenant getekend waarbij uitvoeringsafspraken zijn gemaakt ten behoeve van de overdracht van de twee genoemde stoptreindiensten.

³ I-12-004-1 Initiatiefvoorstel 'De Limburg Lijnen', initiatief van CDA, VVD, PvdA en 50PLUS d.d. 14 december 2012, ontvangen 5 november 2012

De Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu heeft d.d. 23 april 2014 het besluit genomen de bevoegdheden met betrekking tot de stoptreinverbinding Roermond-Maastricht Randwyck te decentraliseren per december 2016⁴. De stoptreindiensten op dit traject worden aanbesteed in de OV-concessie 2016-2031.

Limburg Lijn 2: Roermond -- Venlo – Nijmegen (Maaslijn)

Voor verbeteringen op de Maaslijn zijn de afgelopen jaren aanzienlijke budgetten ter beschikking gesteld. Wij stellen daarom voor dat de voorgenomen (no-regret) investeringen met voorrang ter hand worden genomen en daadwerkelijk worden uitgevoerd. Het is onze ambitie om naast de halffuurfrequentie van stoptreinen (LL 2a) ook een sneltrein (LL 2b) kunnen laten rijden tussen Roermond, Venlo en Nijmegen. Eerder is al geïndiceerd dat daarvoor grote delen van de Maaslijn voorzien moeten worden van dubbelspoor. Om een en ander robuust aan te pakken prefereren wij de totale verdubbeling van de Maaslijn. Volledige verdubbeling en elektrificatie van de Maaslijn heeft immers aanzienlijke voordelen in het perspectief van de spoorverbindingen van Nederland met het Duitse achterland. Provinciale Staten hebben Gedeputeerde Staten verzocht om te onderzoeken welke aanvullende maatregelen (rekening houdend met uitvoering van de bestaande plannen) noodzakelijk zijn om een extra sneltrein te kunnen laten reizen op de Maaslijn en dit te combineren met c.q. af te zetten tegen een analyse wat totale verdubbeling en elektrificatie van de Maaslijn in één keer oplevert. Voor wat betreft de stoptrein Roermond - Venlo - Nijmegen (LL 2a) zijn in dit initiatiefvoorstel de bouw van twee nieuwe haltes voorzien: Grubbenvorst en Belfeld. Dit zal net als voor de lijn naar Weert - Eindhoven leiden tot de gewenste verdichting in het netwerk, een optimalisatie van het visgraatmodel en dus een forse reistijdwinst maar ook gebruiksgemak voor veel OV gebruikers in Limburg.

De uitgangspunten en stand van zaken van het Maaslijnproject worden meer gedetailleerd beschreven onder de projectbeschrijving van de Maaslijn.

Limburg Lijn 3 Heerlen- Sittard

Het voornoemde decentralisatiebesluit van de Staatssecretaris van I&M en het convenant tussen Rijk en Gedeputeerde Staten van Limburg omvat ook de stoptreindiensten op het traject Heerlen-Sittard. Deze treindiensten worden aanbesteed in het kader van de concessieverlening.

Limburg Lijn 4: Maastricht - Heerlen - Aachen

De verbetering van de spoorverbinding Maastricht-Aachen is reeds projectmatig aangepakt. Onder de projectbeschrijving van het project verbinding naar Aachen wordt ingegaan op de inhoud van het project.

Limburg Lijn 5: Heerlen - Maastricht - Liège

Deze verbinding ontsluit onze provincie over de grens naar het zuiden. Hiermee verankeren we de bediening van station Eijsden langjarig in de Limburgse multimodale concessie.

In de aanbestedingsprocedure voor de OV-concessie is de aanbieders gevraagd een visie op deze ontwikkeling te beschrijven.

Onder de projectbeschrijving van het project Verbinding Maastricht-Liège wordt ingegaan op de inhoud van het project.

⁴ Staatscourant 12 mei 2014, nr. 13556

Nu Provinciale Staten dit initiatiefvoorstel hebben vastgesteld, zullen deze voorstellen vanaf de eerste voorbereidingen van de aanbestedingsprocedure voor de nieuwe OV-concessie als uitgangspunt worden gehanteerd. De noodzakelijke organisatorische handelingen en de voorbereiding van het treffen van infrastructurele maatregelen worden per lijn als project opgepakt binnen de Railagenda.

Het "project" *initiatiefvoorstel de Limburg Lijnen* is daarom voor de uitvoering van de spoorprojecten uit de provinciale Railagenda eerder een kaderstellend document dan een project. De uitwerking en realisatie van de onderdelen van het voorstel De LimburgLijnen, de projectbeschrijvingen en de aan de projecten verbonden risico's en financiën worden in deze basisrapportage per (deel-)project beschreven.

Exploitatie

De middelen die betrekking hebben op de exploitatie van de spoorlijnen worden verantwoord in het kader van het concessiemanagement en vallen buiten de scope van deze rapportage.

Investerings

Om het door Provinciale Staten voorgestelde netwerk te kunnen realiseren zijn investeringen noodzakelijk. De investeringen vallen uiteen in investeringen in spoorinfrastructuur en haltes. Teneinde het College van Gedeputeerde Staten in staat te stellen om de uitvoering van de voorgestelde investeringen voortvarend ter hand te nemen, stellen Provinciale Staten uit de in het coalitieakkoord genoemde intensiveringsmiddelen infra, aanvullend op het beschikbare budget een investeringsbedrag van € 30 miljoen ter beschikking, toe te voegen aan de "Reserve Agenda Treinverkeer in Limburg".

Met het door PS al eerder ter beschikking gestelde budget van € 26,65 miljoen (begroting 2009 en 2010) komt de totale provinciale bijdrage in de realisatie van de gewenste investeringen daarmee op € 56,65 miljoen.

De verdeling van de investeringsmiddelen en de besteding per projectonderdeel wordt beschreven onder het desbetreffende project.

Dit geldt tevens voor de beschrijving van de aan de deelprojecten verbonden risico's, die per project dusdanig variëren dat deze niet voor het initiatiefvoorstel als geheel beschreven kunnen worden.

4.2. Verbinding Eindhoven - Venlo – Düsseldorf

Projectbeschrijving

In het kader van de ontwikkeling van de topsectoren Brainport Zuidoost Nederland en Greenport Venlo hebben Nederland en de provincies Noord-Brabant en Limburg behoefte aan snelle, grensoverschrijdende treinverbindingen met de eerstvolgende knooppunten van het spoorwegnet in Duitsland en België, te weten: Düsseldorf, Aachen en Liège. Daarmee wordt het Nederlandse spoorwegnet en de regio Zuid-Oost Nederland verknoopt met het Europese hogesnelheidsnet en worden bedrijven, instellingen en (kennis)werkers in staat gesteld in een Noordwest-Europese context hun activiteiten verder te ontplooiën.

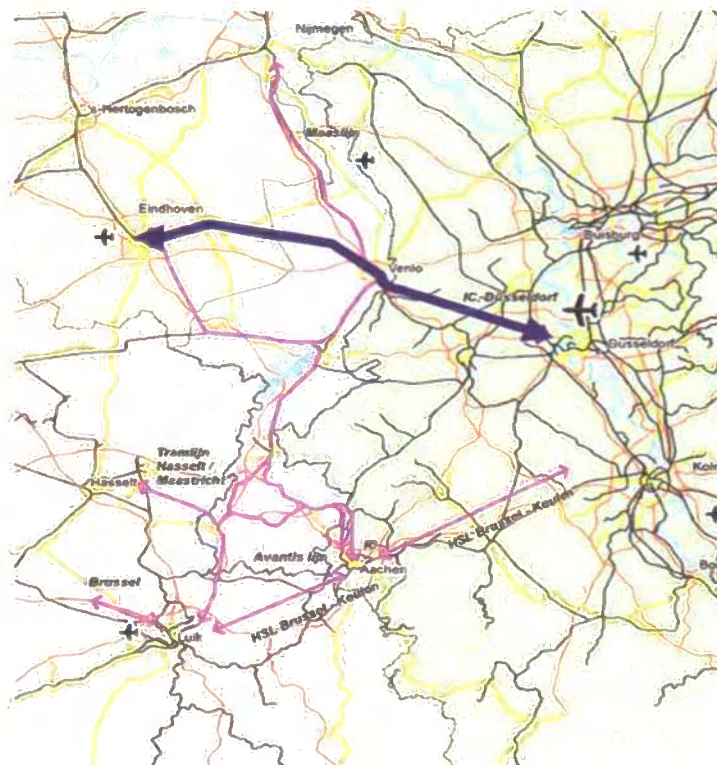
Het doel van het project is het realiseren van een snelle en goede IC-verbinding tussen (Randstad)-Eindhoven, Venlo en Düsseldorf en daarmee de regeringscentra van Nederland en Nordrhein-Westfalen (NRW) dicht bij elkaar te brengen en aansluiting te krijgen op het Duitse hogesnelheidsnetwerk (HSL).

Voor de verbeterde treinverbinding tussen Eindhoven en Düsseldorf moet de spoorlijn tussen Kaldenkirchen en Dülken worden verdubbeld. Naast het personenvervoer profiteert ook het goederenvervoer tussen Nederland en Duitsland van deze verbeterde spoorlijn.

Zolang het spoor tussen Kaldenkirchen en Dülken niet verdubbeld is wordt gezocht naar optimalisatie van de huidige dienstregelingen.

Het project past binnen het coalitieprogramma en de Initiatiefvoorstellen Agenda Treinverkeer in Limburg van 2008 en De Limburg Lijnen d.d. 14 december 2012. Grensoverschrijdend openbaar vervoer vormt conform de Euregionale railagenda een onderdeel van Provinciale ambities.

In het regeerakkoord van het Rijk is een soortgelijke ambitie verwoord. Het kabinet wil grensregio's beter bereikbaar maken en daar grensoverschrijdende treinverbindingen ontwikkelen die aansluiten op buitenlandse stations voor hogesnelheidstreinen.



Actoren

Vanwege het grensoverschrijdende karakter zijn er veel actoren bij het project betrokken. De voor dit project belangrijkste partijen zijn hieronder weergegeven.

Nederland

stakeholder	Rol
Min. I&M	autoriteit HRN
Provincie N-Brabant	ondersteunden
Provincie Limburg	ondersteunend
Gemeente Eindhoven	projectleider, Leadpartner RoCK ⁵
Gemeente Venlo	Partner RoCK
NS	Vervoerder HRN

Duitsland

stakeholder	Rol
Bund.Min. VBS	Verantwoordelijke goederenvervoer
Land.Min. BWSV NRW	Verantwoordelijke regionaal treinverkeer
Stadt Düsseldorf	Partner RoCK
Stadt M'Gladbach	Partner RoCK
VRR	Vervoersautoriteit RheinRuhrgebiet
DB Fernverkehr DB Regio	Mogelijke toekomstig vervoerder
Keolis / Eurobahn	Huidige vervoerder

⁵ RoCK: subsidieprogramma onder Interreg IV B: Regions of Connected Knowledge

Pro Rail	Spoorbeheerder

DB Netz	spoorbeheerder

Financiën

Infrastructuur

De kosten van de spoorverdubbeling zijn in de maatschappelijke kosten-baten-analyse (MKBA) 2013 becijferd op € 42,5 mln. Deze kosten moeten in principe gedragen worden door Duitse overheden (Bund en/of NRW).

Exploitatie

Op dit moment wordt een stoptreindienst (RE13) onderhouden door Keolis Duitsland tussen Hamm, Düsseldorf en Venlo. De Duitse vervoersautoriteit Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (VRR) heeft aan Nederland een bijdrage in het exploitatietekort voor het stuk Venlo-grens gevraagd van € 250.000 /jaar voor de looptijd van de concessie (tot 2025). Het ministerie van I&M heeft de bereidheid aangegeven om hierin 50% te co-financieren, mits de Provincie eveneens 50% bijdraagt. Dit zou voor een periode van 10 jaar voor Limburg ongeveer € 125.000 /jaar, dus € 1,25 miljoen voor de resterende periode zijn. Wij achten een provinciale exploitatiebijdrage uitsluitend aanvaardbaar indien de gewenste verbetering van de verbinding gerealiseerd wordt.

Gegeven het enkelspoor werkt NS nu voor de nieuwe dienstregeling korte- en middellange-termijn-varianten uit in concrete businesscases. Wat de kosten van de daadwerkelijke treinverbinding zijn is nog niet bekend. De kosten komen, als verantwoordelijke voor het hoofdrailnet, voor rekening van het ministerie van I&M en/of NS.

Risico's en risicobeheersing

Infrastructurele maatregelen.

Bij de verdubbeling van het spoor tussen Kaldenkirchen en Dülken zijn diverse risico's denkbaar:

Bestuurlijke besluitvorming Bundestag.

Voor de verdubbeling is een positieve besluitvorming over het Bundesverkehrswegeplan (BVWP) 2015 in de Bundestag nodig. Ten aanzien van de prioritering concurreert het project Kaldenkirchen-Dülken met het 3e spoor Emmerich-Oberhausen, de IJzeren Rijn en de havens van Hamburg en Bremen.

Betrokkenheid NRW.

NRW heeft het project Kaldenkirchen-Dülken in de aanvraag voor het BVWP prioriteit 2 toegekend (na 3e spoor Emmerich-Oberhausen en IJzeren Rijn). Bovendien maakt verdubbeling van het spoor tussen Rheydt en Odenkirchen nog steeds deel uit van dit project, waardoor het project onnodig duur en moeilijk wordt.

Financiering.

Bund en Land hebben nog geen overeenstemming bereikt over de bekostiging van de spoorverdubbeling.

3e spoor Emmerich-Oberhausen

Tijdens de aanleg van een derde spoor tussen Emmerich en Oberhausen worden delen van dat traject buiten bedrijf gesteld. Dat heeft tot gevolg dat de totale grensoverschrijdende capaciteit tijdelijk

wordt beperkt en dat het spoor tussen Kaldenkirchen en Dülken in die periode niet ook (deels) buiten gebruik gesteld kan worden ten behoeve van werkzaamheden.

Exploitatie trein

VRR en NRW vragen steeds om een Nederlandse bijdrage in de bestaande RE13 alvorens zich echt te committeren aan de nieuwe treinverbinding naar Düsseldorf.

Planning met mijlpalen

De ambitie is om een goede IC-verbinding te realiseren. Dit kan zodra het spoor tussen Kaldenkirchen en Dülken is verdubbeld. Tot die tijd zijn onze inspanningen gericht op het optimaliseren van de bestaande dienstregelingen.

In onderstaande tabel is de planning voor de komende 2,5 jaar verder uitgewerkt en gefaseerd van de studie naar de spoorverdubbeling en de businesscases voor de treinexploitatie weergegeven. De lobbyactiviteiten richten zich met name op bestuurlijke besluitvormingsmomenten in de Tweede Kamer, Landestag NRW en de Bundestag over met name de HRN en BVWP 2015.

	2014		2015				2016			
	Q3	Q4	Q1	Q2	Q3	Q4				
Infra										
• Vorplanung										
• Entwurfsplanung										
Exploitatie										
• uitwerken korte termijn-businesscase										
• start										
• uitwerken middellange termijn businesscase										
• start MT										

Samenhang met andere projecten en ontwikkelingen

Het project draagt bij aan de verbetering van de bereikbaarheid van Brainport Zuidoost-Nederland en Greenport Venlo en de daaraan verbonden topsectoren.

Het project hangt samen met de andere twee internationale treinverbindingen Eindhoven – Aachen en Eindhoven – Liège. Op het traject Venlo-Blerick loopt het project samen met de Maaslijn, en beïnvloeden beide projecten elkaar direct.

Overzicht van besluitvormingsmomenten en (voorziene) betrokkenheid PS

De verantwoordelijkheid voor de spoorverdubbeling Kaldenkirchen-Dülken en de verbeterde IC-verbinding Eindhoven-Venlo-Düsseldorf ligt primair bij Duitsland en/of het ministerie van I&M. In die zin zijn er vooralsnog geen besluitvormingsmomenten voor PS voorzien. Ook ten behoeve van een bijdrage in de exploitatie van de huidige stoptreindienst (RE13) voorzien we vooralsnog geen besluitvorming, omdat deze afhankelijk is van de realisatie van de gewenste treinverbinding.

Stand van zaken

Infrastructuur

Voor de beoogde IC-verbinding is de spoorverdubbeling tussen Kaldenkirchen en Dülken cruciaal. Deze is afhankelijk van de prioriteitsbepalingen in het Duitse Bundesverkehrswegeplan (BVWP) 2015. De MKBA (die begin 2013 is afgerond) is door NRW aangereikt voor dit BVWP 2015. Het Bundes Verkehrsministerium is nu bezig alle ingediende (spoor)projecten te onderzoeken en te prioriteren voor het nieuwe BVWP 2015. Of het traject Kaldenkirchen-Dülken wordt verdubbeld is afhankelijk van de besluitvorming over het BVWP medio 2015.

Eindhoven en Düsseldorf voeren momenteel overleg met DB Netz om de volgende stappen van de Duitse planning (Vorplanung en Entwurfsplanung) ter hand te nemen.

Exploitatie toekomstige trein.

In afwachting op de spoorverdubbeling heeft NS een plan uitgewerkt voor de korte termijn en middellange termijn. Voor 2016 wil NS de bestaande IC Schiphol-Eindhoven-Heerlen in Eindhoven splitsen. Het deel van deze IC naar Venlo vertrekt 15 minuten eerder uit Eindhoven. Door een kortere overstap in Venlo (8 min) wordt de reistijd Eindhoven-Düsseldorf 15 minuten korter.

Voor de periode 2017-2022 rijdt NS tussen Amsterdam en Eindhoven elke 10 min een trein, waarvan er twee per uur doorrijden naar Venlo. In Venlo sluiten deze treinen redelijk goed aan op de RE 13 (ca. 10 min overstap), waarmee de reistijd Eindhoven-Venlo-Düsseldorf met ca. 15 min wordt verkort (gelijk aan de voornoemde IC).

Projectbeheer en projectbeheersing

De gemeente Eindhoven is projectleider en leadpartner voor de RoCK-subsidie. Voor zover er wettelijke bevoegdheden aan de orde zijn, betreffen deze de Staatssecretaris van I&M. De Provincie Limburg heeft enkel een ondersteunende rol en is niet verantwoordelijk voor de projectorganisatie en projectbeheersing.

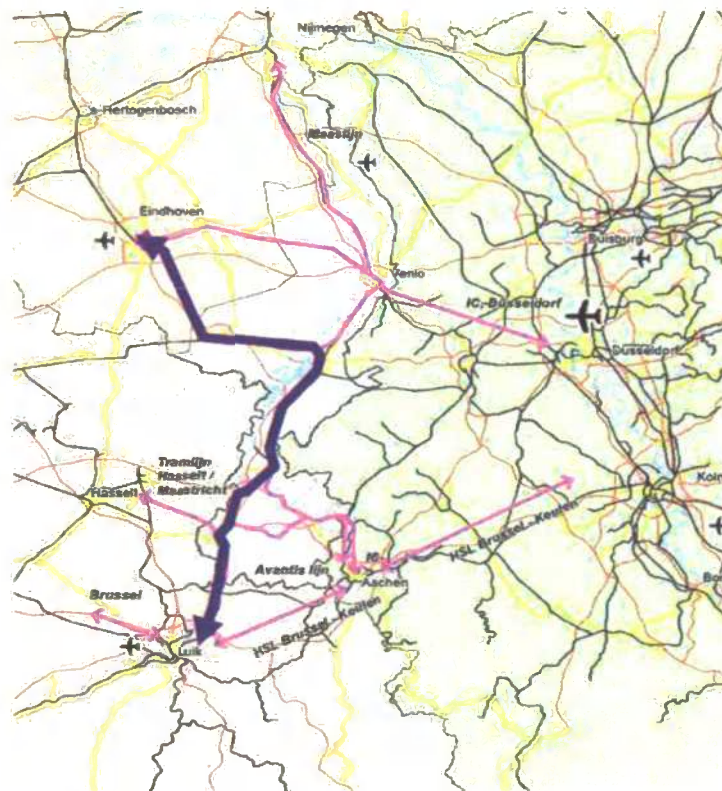
Toekomstige besluitvorming Provinciale Staten

Wordt vooralsnog niet verwacht, gezien de ondersteunende rol van de Provincie Limburg in het project.

4.3. Verbinding Maastricht – Liège

Projectbeschrijving

Nederland en Limburg hebben voortvloeiend uit de focus op de ontwikkeling van de topsectoren (Brainport Zuidoost Nederland, kennisclusters in Zuid-Limburg, de regio Aachen en Leuven) behoefte aan snelle, grensoverschrijdende verbindingen met de eerstvolgende knooppunten van het spoorwegnet in Duitsland en België. Daarmee worden het nationale spoorwegnet en de regio naadloos verknoopt met het Europese hogesnelheidsnet en worden bedrijven, instellingen en (kennis)werkers in staat gesteld in een Noordwest-Europese context hun activiteiten te ontplooiën.



Reikwijdte van het project

Een IC-verbinding Eindhoven-Liège is opgenomen in het beleidsvoornemen van de minister van I&M met betrekking tot de nieuwe concessie voor het hoofdrailnet (HRN-concessie 2015-2025) en aan de Nederlandse Spoorwegen is hiervoor een inspanningsverplichting opgelegd.

Op dit moment wordt de stoptreindienst Liège-Guillemins – Bressoux – Visé – Eijsden – Maastricht-Randwyck – Maastricht als uurdienst verzorgd door de Belgische vervoerder NMBS, waarbij de NMBS tussen Eijsden-grens en Maastricht op concessie van de NS rijdt.

De ambitie van de provincie richt zich op het realiseren van een IC-verbinding met Liège, naast een stoptreinbediening van de kleinere stations. Voor een studie naar verbetering op korte(re) termijn van de verbinding Maastricht-Liège is opdracht verleend.

Status studie: afgerond, heeft aanvulling op grond van nieuwe data NMBS. Vervolgstudie wordt uitgevoerd.

IC-verbinding

Uit de studie blijkt dat het doortrekken van de huidige Belgische IC Oost (Brussel-Visé) naar Maastricht, in principe de voortzetting van de voormalige Maastricht-Brussel-Expres, realistisch is (uitgaande van de huidige keertijden in Visé volgens de NMBS-dienstregeling), vooralsnog gekoppeld aan een stoptreindienst met bi-courant materieel naar Eijsden of Visé vanuit de Heuvellandlijn (met mogelijk latere doortrekking naar Liège).

Tijdens de bespreking tussen Provincie, NMBS, NS en Veolia heeft NMBS aangegeven, dat de berekening correct is, maar de NMBS er niet in is geslaagd van de IC Oost een betrouwbaarder product te maken dan de Maastricht-Brussel-Expres. De reden daarvoor ligt rondom (de treincongestie rond) Brussel. NMBS vreest daarom een herhaling van de (on-) betrouwbaarheid van de Maastricht-Brussel-Expres en voelt er niet voor de trein naar Maastricht door te trekken. Wel heeft NMBS aangegeven te hechten aan de dienst Maastricht-Liège en met alle partners in gesprek te willen blijven over een verbetering van het product, met bediening van de tussenliggende stations.

Frequentieverhoging

NS en NMBS hebben aangegeven, dat hogere frequenties gevolgen hebben voor de exploitatielasten van de dienst Maastricht-Liège. Bekeken zal moeten worden of de stroom van 2000 reizigers per dag kan toenemen.

Actoren

Provincie	aanjaagfunctie
Maastricht en Liège	primair betrokken steden
Eindhoven	betrokken stedelijke regio
NS Reizigers	mede-uitvoerder bestaande stoptreinverbinding Maastricht-Liège, alsmede exploitant HRN-concessie
NMBS	uitvoerder bestaande stoptreinverbinding Maastricht – Liège, en vervoerder Belgische spoorwegennet
I&M	vervoersautoriteit HRN
Prorail en Infrabel	spoorbeheerders

Samenhang met andere projecten en ontwikkelingen

Het project draagt bij aan de verbetering van de bereikbaarheid van Brainport Zuidoost-Nederland en de kennisclusters in Zuid-Limburg (campussen) en de daaraan verbonden topsectoren.

Het project hangt samen met de andere twee internationale treinverbindingen Eindhoven – Düsseldorf en Eindhoven – Aachen, alsmede met de nieuwe regionale concessieverlening.

Relatie tot OV-concessieverlening

Het traject Maastricht-Randwyck – Eijsden behoort tot het hoofdrailnet (HRN). Het Rijk is OV-autoriteit en de NS concessiehouder. Limburg wil de bediening van Eijsden in het verlengde van een van de twee regionale stoptreindiensten tot Randwyck. Hiervoor zijn de medewerking van en besluitvorming door het Rijk vereist voor 1 maart 2014. Van Rijksweg is nooit zicht geboden op decentralisatie van dit traject.

De huidige verbinding is tevens deel van de internationale verbinding Maastricht-Liège. De inzet van een regionale vervoerder, zeker als deze wil doorrijden naar Liège, moet zorgvuldig overlegd worden

met NMBS. Als de regionale trein een grensoverschrijdende verbinding verzorgt, kan deze ook niet eenzijdig door de Provincie Limburg in een door haar te verlenen regionale OV-concessie worden opgenomen.

Als de regionale trein keert in Eijsden, moet in Eijsden wellicht in de infrastructuur van een keerspoor worden geïnvesteerd. Hiervoor dient de aanvullende studie duidelijkheid te scheppen.

Projectbeheer en projectbeheersing

Het project is een onderzoeksproject dat wordt uitgevoerd in vijf fases:

- Fase 1: Oriëntatiefase;
- Fase 2: Verkenningfase;
- Fase 3: Planningsfase;
- Fase 4: Besluitvormingsfase;
- Fase 5: Realisatiefase.

Aan het eind van elke fase wordt een go/no go-besluit genomen.

Het project bevindt zich in de oriëntatiefase. Dat betekent dat er nog geen projectorganisatie voor is of wordt opgezet en de activiteiten binnen de reguliere werkzaamheden worden uitgevoerd.

De werkzaamheden vallen binnen het programma Openbaar Vervoer en worden uitgevoerd onder verantwoordelijkheid van de programmamanager OV.

Risico's en risicobeheersing

Het project is een onderzoeks-/studieproject en bevindt zich in de oriënterende fase. Dat betekent dat er in deze fase voor de Provincie weinig tot geen concrete risico's aan verbonden zijn.

De reeds geïdentificeerde risico's hebben betrekking op de studie en betreffen: 1) het verkrijgen van reizigersgegevens van NMBS en andere vervoerders. Deze zijn moeilijk verkrijgbaar vanwege het bedrijfsgevoelig karakter van deze gegevens. 2) De looptijd van de overeenkomst NMBS-NS en eventuele consequenties bij opzeggen of beëindiging van de samenwerking. Beide risico's liggen buiten de invloedssfeer van de provincie.

Financiën

Uit de programmamiddelen OV is € 25.000,- beschikbaar voor studie.

Er zijn nog geen financiële middelen voor infrastructurele maatregelen en/of voor bijdragen aan eventuele exploitatietekorten gereserveerd. Door de gewijzigde uitgangspunten is het op dit moment niet goed mogelijk een inschatting van exploitatiekosten en investeringen in de infrastructuur te maken.

Stand van zaken

NMBS beraadt zich intern over de vraag wat een frequentieverdubbeling betekent (qua besluitvorming, en qua kosten en kostendragers, met scheiding op de grens).

De resultaten van de besprekingen tussen de Provincie, NMBS, Veolia en NS worden gedeeld met de klankbordgroep bestaande uit de Nederlandse gemeenten langs de lijn, de stad Liège en de NMBS / Infrabel. De voorbereiding hiervan is gestart door de gemeente Maastricht.

De verbinding Maastricht-Liège is tevens als ontwikkelopgave opgenomen in het Programma van Eisen voor de regionale Limburgse OV-concessie.

Los van het feit dat er op dit moment sprake is van een theoretisch probleem en los van toekomstige plannen van NMBS vindt ons college het onwenselijk dat het traject Maastricht-Randwyck – Eijsden-grens niet gedecentraliseerd is en dat voor station Eijsden geen bedieningsplicht geldt.

Planning van het project

De verbinding Maastricht-Liège is als ontwikkelopgave opgenomen in het Programma van Eisen voor de regionale Limburgse OV-concessie 2016-2031..

Na de beoordeling van de inschrijvingen en de definitieve gunning van de nieuwe OV-concessie zal bekend zijn welke rol de regionale vervoerder kan spelen ten aanzien van de verbinding met Liège, hetgeen zal doorwerken in de rol van de Provincie als concessieverlener en opdrachtgever.

Toekomstige besluitvorming Provinciale Staten

Zolang het onderzoeksproject zich niet in de besluitvormingfase bevindt heeft er door Provinciale Staten geen besluit te worden genomen. Omdat er gezien de status van het traject als Hoofdrailnet geen wettelijke bevoegdheden van de provincie in het geding zijn, is besluitvorming door Provinciale Staten op dit moment ook niet voorzien.

Dit kan anders worden indien er (substantiële) financiële bijdragen van de provincie voor de exploitatie van de verbinding verlangd worden.

4.4. Verbinding naar Aachen

Projectbeschrijving en doelstelling(en)

Onderdeel 1

Intercity Eindhoven-Aachen(-Köln), de Provincie Limburg faciliteert dit proces maximaal en draagt (mede) zorg voor de benodigde infrastructurele maatregelen. Dit onderdeel bevindt zich in de verkenningfase. Opdrachtgever is het Rijk.

Onderdeel 2

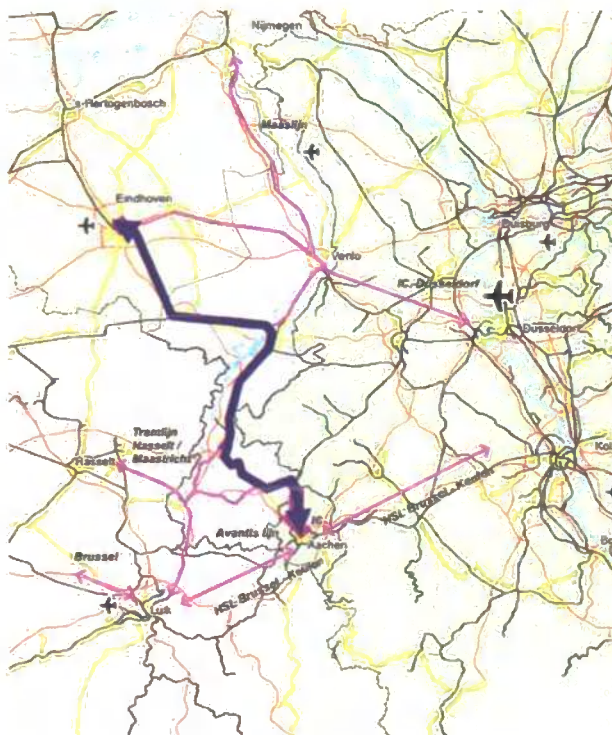
Vooruitlopend op de intercity Heerlen-Aachen wordt een sneltreindienst Maastricht-Heerlen-Aken gerealiseerd. De Provincie Limburg neemt dit mee als onderdeel van de OV-concessie en draagt (mede) zorg voor eventuele benodigde infrastructurele maatregelen (zoals belegd in het Plan van Aanpak van ProRail). Dit onderdeel bevindt zich in de planvormingsfase. Voor wat betreft de concessieverlening is de Provincie Limburg de opdrachtgever. Voor wat betreft de elektrificatie is de provincie beoogd opdrachtgever.

Onderdeel 3

Ter overbrugging van de periode tussen het opheffen van RB 20 en de indienststelling van de sneltreindienst Maastricht-Heerlen-Aachen draagt de provincie samen met Nahverkehr Rheinland (NVR) zorg voor het Tussenbedrijf. Dit onderdeel bevindt zich in de besluitvormingsfase. Voor dit onderdeel kunnen twee fasen onderscheiden worden:

- a De fase tussen het moment dat RB20 wordt opgeheven en de afloop van het contract tussen NS en DB Regio (eind 2015). Voor dit onderdeel heeft de Provincie Limburg geen formele rol.
- b De fase vanaf afloop van het contract Rijk-DB Regio tot de indienststelling van de sneltrein Maastricht-Heerlen-Aachen. Voor dit onderdeel heeft de Provincie Limburg een formele rol in het kader van de concessieverlening.

De *Avantislijn* behoort tot de ambitie binnen de Railagenda Limburg. Op dit moment wordt de verbinding Heerlen-Aachen prioritair opgepakt. Zodra het project Heerlen-Aachen goed op de rit staat zal het project Avantis worden opgepakt. Naar verwachting zal dit in het vierde kwartaal 2015 mogelijk zijn.



Actoren

Initiatiefnemers: Provincie Limburg, Parkstad Limburg. Ministerie van I&M, DB Regio. Namens deze partijen treedt de Provincie Limburg op als projecttrekker.

Uitvoerder: ProRail en DB Netz

Financiën

Voor de intercityverbinding Eindhoven-Aachen(-Köln), moeten de kosten nog inzichtelijk worden gemaakt. Dit is onderdeel van een nog uit te voeren haalbaarheidsonderzoek. Op basis van de resultaten van dit onderzoek wordt ook de financiering besproken.

Voor de intercityverbinding Maastricht-Heerlen-Aachen dienen infrastructurele maatregelen aan het spoor genomen te worden, elektrificatie en versnellingsmaatregelen. Deze zijn begroot op € 7,5 mln.

Onderdeel van de overbrugging tussen het opheffen van de RB20 en de indienststelling van de sneltrein Maastricht-Heerlen-Aachen vormt de periode dat het traject nog niet geëlektrificeerd is en er tijdelijk met ander materiaal gereden moet worden. Voor deze overbruggingsperiode is een bedrag van € 2,5 mln. gereserveerd.

Er is sprake van kostendeling op de grens. De kosten aan Duitse zijde worden gedragen door de Duitse OV-autoriteit Nahverkehr Rheinland (NVR).

Voor de spoorverdubbeling tussen Heerlen en Landgraaf en elektrificatie van het tracé Heerlen-Heerzogenrath-grens zijn de kosten in 2013 op 65 miljoen euro begroot. Op dit moment worden de elektrificatie en enkele versnellingsmaatregelen uitgewerkt. In het kader van het MIRT-overleg op 14 november 2013 is voor elektrificatie door het Rijk € 7,5 miljoen vastgelegd. In de provinciale begroting zijn voor deze werkzaamheden eveneens € 7,5 miljoen opgenomen.

Over spoorverdubbeling wordt nog onderhandeld. In de provinciale begroting is hiervoor € 10 miljoen onder voorwaarden gereserveerd.

Risico's en risicobeheersing

Het instellen van een tussenbedrijf, nodig ter overbrugging van de periode tussen het opheffen van RB20 en het indienststellen van de sneltrein Maastricht-Heerlen-Aachen, leidt tot verlies aan reizigers van/naar Aachen vanwege de extra overstap.

Omwonenden zijn belanghebbenden omdat elektrificatie naast generieke voordelen (milieuvriendelijker, stiller) ook snelheidsverhoging impliceert, met daaruit voortvloeiende consequenties voor veiligheid van de spoorovergangen. Belangrijk is het proces met omgeving tijdig en zorgvuldig te starten.

Rond het tracé kunnen ontwikkelingen zich voordoen die de benodigde infrastructurele aanpassingen van de spoorlijn belemmeren. Om dit risico te beperken wordt in het POL een ruimtelijke reservering opgenomen.

Projectbeheer en projectbeheersing

Namens de initiatiefnemende en financierende partijen zal de provincie de dagelijkse aansturing verzorgen. Binnen de provincie Limburg wordt een projectteam ingericht dat zorgdraagt voor de projectbeheersing.

Tot de inrichting van het projectteam gerealiseerd is, worden de voorbereidende werkzaamheden uitgevoerd door een extern ingehuurde projectleider in samenwerking met eigen ambtenaren binnen het Programma Openbaar Vervoer, onder verantwoordelijkheid van de programmamanager OV.

Planning met mijlpalen

Onderdeel 1

2015: Besluit vervolgaanpak Intercity Eindhoven-Aachen (mede o.b.v. duidelijkheid Programma Hoogfrequent Spoor (PHS))

Onderdeel 2

- Q3 2014: Beslissing voorkeursalternatief versnellingsmaatregelen en elektrificatie o.b.v. Studie ProRail
- Q4 2014: Gunning concessie OV, incl. treindienst Maastricht-Heerlen-Aachen
- Q3 2015: Uitvoeringsbeslissing o.b.v. studie ProRail
- Q4 2017: Uitvoering gereed (versnellingsmaatregelen en elektrificatie uitgevoerd, aansluitend baanvak in Duitsland gereed)

Onderdeel 3

- Q4 2017: start sneltreindienst Maastricht-Heerlen-Aachen.

Toekomstige besluitvorming Provinciale Staten

Mogelijk zijn voor de benodigde infrastructurele maatregelen ruimtelijke procedures noodzakelijk. In dat geval behoort het opstellen van het provinciaal inpassingsplan (PIP) tot de mogelijkheden. Het PIP wordt door Provinciale Staten vastgesteld. Of een PIP nodig is, is nu niet te voorspellen.

Provinciale Staten worden nauw betrokken bij de voorstellen tot financiering van de infrastructurele maatregelen en de invulling van de voorwaarden van de reeds begrote middelen.

4.5. Maaslijn

Projectbeschrijving en doelstelling(en)

De Maaslijn tussen Roermond, Venlo en Nijmegen is één van de drukste en meest intensief bereden enkelsporige spoorlijnen in Nederland. Door de vervoersgroei levert dit nu en in de toekomst capaciteitsproblemen op. Samen met de provincie Noord-Brabant en de provincie Gelderland/Stadsregio Arnhem-Nijmegen (SAN) werkt de provincie aan een kwaliteitsverbetering van de Maaslijn. Daarbij wordt onderscheid gemaakt tussen maatregelen op de korte en middellange termijn en maatregelen op de lange termijn.

De infrastructurele aanpak van de Maaslijn in de periode tot 2020 richt zich op 4 onderdelen:

- Versnellingsmaatregelen noordelijke Maaslijn
- Versnellingsmaatregelen zuidelijke Maaslijn
- Elektrificatie Maaslijn
- Station Grubbenvorst-Greenport Venlo

Na realisatie van deze maatregelen is de Maaslijn in 2020 een geëlektrificeerde spoorlijn. Er kunnen meer en snellere treinen rijden. De infrastructuur maakt een robuuste en betrouwbare dienstregeling mogelijk, met goede aansluitingen in Nijmegen, Venlo en Roermond. Met station Grubbenvorst-Greenport Venlo wordt de kern Grubbenvorst en Greenport Venlo goed per openbaar vervoer ontsloten. Dankzij de inzet van elektrisch treinmaterieel is de hinder voor de omgeving verminderd.



Actoren

Initiatiefnemers: Provincie Limburg, Provincie Noord-Brabant, Provincie Gelderland/SAN. Namens deze partijen treedt de provincie Limburg op als projecttrekker.

Partner: Ministerie van I&M

Uitvoerder: ProRail

FinanciënKostenramingen

Op dit moment zijn kostenramingen beschikbaar voor de versnellingsmaatregelen en de elektrificatie. Voor station Grubbenvorst–Greenport Venlo is slechts een kostenindicatie beschikbaar.

Op basis van deze inzichten kunnen de kosten op dit moment als volgt worden weergegeven:

- Versnellingsmaatregelen noord	€ 30 mln.
- Versnellingsmaatregelen zuid	€ 15 mln.
- Elektrificatie	€ 99 mln.
- Beheer & instandhouding elektrificatie	€ 31 mln.
- Station Grubbenvorst-Greenport Venlo	€ 20 mln.
- Totaal	€ 195 mln.

Deze kosten zijn prijspeil 2013, exclusief BTW en kennen nog een onzekerheidsmarge van +/- 40%. In de eerste helft van 2015 komen geactualiseerde kostenramingen met een kleinere onzekerheidsmarge beschikbaar.

De financiering van de maatregelen is thans als volgt geregeld en/of voorzien:

	Totaal	I&M	Limburg	Noord-Brabant	Gelderland/SAN
Versnellingsmaatregelen Noordelijke Maaslijn	€ 15 mln.	€ 7,5 *1)	€ 1,65 *2)	€ 4,2 *3)	€ 1,65
Versnellingsmaatregelen Zuidelijke Maaslijn	€ 30 mln	€ 16,15	€ 10,35 € 3,5 *4)	-	-
Elektrificatie	€ 99 mln.	€ 30,25 *5)	€ 35,75 *6)	€ 17,2 *7)	€ 15,8 *8)
Beheer en instandhouding elektrificatie	€ 31 mln.	€ 31	-	-	-
Station Grubbenvorst Greenport-Venlo *11	€ 20 mln.	€ 6,4 *9)	€ 13,6 *10)	-	-
Totaal	€ 195	€ 91,3	€ 64,85	€ 21,4	€ 17,45

*1): voorziene dekking uit programma Beter Benutten regionaal spoor, besluitvorming voorzien bij MIRT 2014.

I&M zal haar bijdrage verhogen met BTW-component.

- *2): dekking uit Rijksbijdrage "Quick-Scan maatregelen Decentraal Spoor" voor maatregelen binnen het concessiegebied Stadsregio Arnhem-Nijmegen, welke door I&M aan de BDU Limburg zijn toegevoegd.
- *3): GS van Noord-Brabant hebben ingestemd met deze dekking, met indexering van de bijdrage en met een risico-reservering van 20% op deze bijdrage.
- *4): € 3,5 mln. bijdrage door Limburgse gemeenten Venray (€ 1 mln. bekrachtigd in overeenkomst), Venlo (€ 1,5 mln. bekrachtigd in overeenkomst) en Roermond (voorziene bijdrage € 1 mln.).
- *5): de bijdrage van I&M betreft een maximale bijdrage. Indexering van het bedrag zal plaatsvinden op basis van de BDU-index welke veelal lager ligt dan de feitelijke Grond-, Weg en Waterbouwindex voor boven- en ondergrondse spoorwegen.
- *6): PS van Limburg hebben bij besluit van 7 februari 2014 initiële steun voor het project uitgesproken. Definitieve bekrachtiging van de middelen in de begroting dient nog plaats te vinden. Een PS-voorstel daartoe is voorzien in februari 2015.
- *7): GS van Noord-Brabant hebben ingestemd met de financiële bijdrage, met indexering van de bijdrage en met een risico-reservering van 20% op deze bijdrage. Van dit bedrag zal € 4,2 mln. gedekt worden door inzet van de exploitatiewinst als gevolg van elektrificatie tot en met 2031. Omdat de BDU voor het Noord-Brabantse deel van de Maaslijn aan Limburg wordt uitgekeerd zullen deze middelen uit de Limburgse BDU worden gedekt.
- *8): De Stadsregio Arnhem-Nijmegen zal de exploitatiewinst als gevolg van elektrificatie tot en met 2031 inzetten als bijdrage van totaal € 3 mln. aan de investeringskosten. De provincie Gelderland heeft besloten tot een aanvullende bijdrage van € 4,5 mln. Daarmee is er op dit moment nog een tekort van € 8,3 mln. op de beoogde bijdrage van Gelderland.
- *9): dit betreft de maximale –nog niet vastgestelde– bijdrage van I&M uit de bijdrageregeling nieuwe stations.
- *10): PS van Limburg hebben bij de behandeling van de Voorjaarsnota op 20 juni 2014 steun voor dit project uitgesproken. Definitieve bekrachtiging van de middelen dient nog plaats te vinden en is voorzien in februari 2015.
- *11): I&M draagt cf. bestaand beleid de kosten voor beheer en instandhouding van de maatregelen Zuidelijke Maaslijn en station Grubbenvorst-Greenport Venlo. In nieuw beleid verwacht I&M regionale co-financiering in de kosten voor beheer en instandhouding voor de Noordelijke Maaslijn. Daarover wordt voorjaar 2015 besloten.

Risico's en risicobeheersing

Het project kent diverse risico's op het gebied van financiën, organisatie, planning en inhoud. De belangrijkste zijn:

Projectfinanciering: op dit moment is met name de dekking vanuit Gelderland voor realisatie van de elektrificatie onvoldoende. Provinciale Staten van Gelderland hebben Gedeputeerde Staten van Gelderland bij motie opgeroepen om *"te bezien of dat de nu opgenomen bijdrage vanuit Gelderland aan de elektrificatie van de Maaslijn op basis van actuele informatie in redelijkheid voldoende is om deze elektrificatie te helpen slagen"*.

Onzekerheidsmarges kostenramingen: de kostenramingen kennen nog een onzekerheidsmarge van +/- 40%. Sommige projectonderdelen zijn op dit moment slechts gebaseerd op een kostenindicatie.

Kostenbeheersing: De impact van nog te nemen besluiten over zaken als nachtwerk, langere buitendienststellingen en bijbehorende kosten vervangend busvervoer e.d. zijn nog niet financieel vertaald. De samenhang van maatregelen kan van invloed zijn op de overwegveiligheid en leiden tot aanvullend benodigde maatregelen. Over de financiële dekking van eventuele kostenstijgingen (risico reservering) zijn tot nu toe enkel met de provincie Noord-Brabant afspraken gemaakt.

In het projectplan dat momenteel wordt opgesteld en dat begin 2015 separaat aan Provinciale Staten zal worden toegezonden, zal het risicomanagement verder worden uitgewerkt.

Projectbeheer en projectbeheersing

Namens de initiatiefnemende en financierende partijen zal de provincie de dagelijkse aansturing verzorgen. Binnen de provincie Limburg wordt een projectteam ingericht dat zorgdraagt voor de projectbeheersing. Uitwerking van het projectbeheer en de projectbeheersing vindt plaats in het bovengenoemde projectplan. Naar verwachting zal dat vallen binnen het eerste kwartaal 2015. Vervolgens zal deze informatie worden verwerkt conform de kaders van de regeling Grote Projecten (voortgangsrapportage).

Planning met mijlpalen

2015: Locatiekeuze Station Grubbenvorst en vervolg planvorming.

2016: Start realisatie elektrificatie.

2017: Start realisatie versnellingsmaatregelen.

2020: Oplevering elektrificatie en versnellingsmaatregelen.

De realisatie van station Grubbenvorst is onderdeel van fase 1 van de Maaslijn-ambitie. Dat betekent dat we streven naar een realisatie eind 2020. ProRail heeft inmiddels opdracht gekregen om de planstudie op te starten. In het kader van deze werkzaamheden wordt ook een gedetailleerde planning opgesteld en kan meer inzicht worden gegeven in de verwachte opleverdatum.

Samenhang met andere projecten/ontwikkelingen

De plannen voor de Maaslijn kennen een samenhang met de nieuwe dienstregeling in het kader van het programma hoogfrequent spoor.

Overzicht van besluitvormingsmomenten en (voorziene) betrokkenheid PS

Mogelijk zijn voor de benodigde infrastructurele maatregelen ruimtelijke procedures noodzakelijk. In dat geval behoort het opstellen van een provinciaal inpassingsplan (PIP) tot de mogelijkheden. Een PIP wordt door Provinciale Staten vastgesteld.

Rond het tracé kunnen ontwikkelingen zich voordoen die de benodigde infrastructurele aanpassingen van de spoorlijn belemmeren. Om dit risico te beperken wordt in het POL een ruimtelijke reservering opgenomen.

Naar verwachting zal in het eerste kwartaal 2015 een financieringsvoorstel ten behoeve van de infrastructurele maatregelen aan Provinciale Staten worden aangeboden.

Stand van zaken

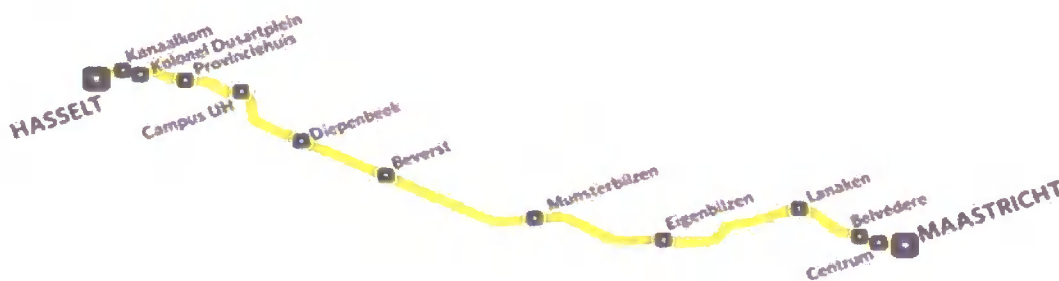
Voor de uitwerking en realisatie van de versnellingsmaatregelen en elektrificatie heeft ProRail opdracht gekregen. Daarnaast heeft ProRail de opdracht om station Grubbenvorst-Greenport Venlo nader te onderzoeken.

4.6. Tramverbinding Vlaanderen – Maastricht

Projectbeschrijving

Het Vlaamse openbaar vervoerbedrijf De Lijn beoogt met het Spartacusplan een kwaliteitsimpuls te geven aan het openbaar vervoer in Belgisch Limburg. Het plan omvat het optimaliseren en verbeteren van het openbaar vervoer, onder andere door de bouw van drie sneltramlijnen en het op de aankomst- en vertrektijden van de trams afstemmen van aansluitende busverbindingen (introduceren visgraatmodel in Belgisch Limburg). De eerste van deze tramlijnen is de verbinding tussen Hasselt en Maastricht (lijn 1).

De tram biedt een verbinding op een thans in het euregionale openbaar vervoernetwerk ontbrekende schakel in het spoorsysteem.



Het tramtraject Hasselt - Maastricht heeft een totale lengte van circa 35 km en ligt voor circa 5 km op Nederlands grondgebied. Het Belgische deel van het tramtraject is al uitgewerkt en in oktober 2009 planologisch vastgelegd in het Gewestelijk Ruimtelijk Uitvoeringsplan (GRUP) en wordt onder verantwoordelijkheid van de Vlaamse Vervoersmaatschappij De Lijn aangelegd. Voor het Nederlandse deel van de tramverbinding heeft de gemeenteraad van Maastricht op 18 februari 2014 het bestemmingsplan vastgesteld. Eind november 2014 vindt bij de Raad van State de behandeling plaats van het ingestelde beroep tegen het vastgestelde bestemmingsplan. In Maastricht krijgt de tram een tracé via het centrum naar het station. De tram dient in 2018 operationeel te zijn en zal 2x per uur per richting gaan rijden. De Lijn is verantwoordelijk voor de exploitatie van de tramverbinding.

Doelstellingen van het project

De hoofddoelstelling van het project Tram Vlaanderen Maastricht (TVM) is om het Nederlandse tracé van een tramverbinding tussen Hasselt en Maastricht te realiseren. Sinds jaar en dag wordt de stad Maastricht bezocht door vele Belgische kooptoeisten, die voor het overgrote deel afkomstig zijn uit Belgisch Limburg. Veel werknemers van het academisch ziekenhuis Maastricht (azM) en de Faculteit Health, Medicine and Life Sciences van de Universiteit Maastricht (samen het Maastricht UMC+) en andere bedrijven en instellingen in Maastricht wonen in Belgisch Limburg. Deze toeristen en grenspendelaars komen nu vooral met de auto naar Maastricht, omdat de openbaar vervoerverbindingen op dit moment van lage kwaliteit zijn.

Reikwijdte project

De opdracht voor het (gehele) project Tram Vlaanderen- Maastricht (TVM) is de realisatie van een werkend vervoerssysteem. Dit houdt in:

1. De realisatie van (tram)infrastructuur;
2. De aankoop van trammaterieel;
3. De exploitatie van de tramlijn;
4. Het beheer en onderhoud van de (tram)infrastructuur.

Het project op Nederlands grondgebied bestaat uit:

1. De aanleg en exploitatie van een elektrische tramverbinding van circa 5 km vanaf de Belgisch-Nederlandse grens tot het centraal station Maastricht;
2. De aanleg van drie haltes aan deze verbinding;
3. De realisatie van twee onderstations voor de elektriciteitsvoorziening.

Actoren

Vlaams Gewest	initiatiefnemer Spartacusplan, financier
Gemeente Maastricht	mede-initiatiefnemer, opdrachtgever werkzaamheden TVM, medefinancier, bevoegd gezag (o.a. het bestemmingsplan)
Provincie Limburg	mede-initiatiefnemer, opdrachtgever werkzaamheden TVM, medefinancier, bevoegd gezag in het kader van Wet Lokaal Spoor
Ministerie van Infrastructuur en Milieu	medefinancier project TVM, bevoegd gezag voor de statuswijziging
ProRail	Spoorbeheerder
De Lijn	opdrachtgever werkzaamheden Spartacusplan exploitant
Infrabel	spoorbeheerder België
Rijkswaterstaat	Eigenaar deel Wilhelminabrug
Inspectie Leefomgeving en Transport	Toeziethoudende instantie

Planning met mijlpalen

Naam fase	Startdatum	Einddatum	Opmerkingen
Bestemmingsplanprocedure	Juni 2013	febr. 2014	Gemeenteraad Maastricht heeft het bestemmingsplan op 18 februari 2014 vastgesteld
Beroepsprocedure bij de Raad van State	Jan. 2014	Nov. 2014	Uitgangspunt is een onherroepelijk bestemmingsplan in november 2014. Project valt onder de Crisis en Herstelwet
Overeenkomsten	April 2014	Juni 2015	Diverse overeenkomsten met gemeente Maastricht, de Lijn, Rijkswaterstaat, Infrabel, ProRail, Inspectie Leef-omgeving en Transport (ILT), WOM Belvédère, verdrag tussen Nederland en België, implementatie Wet lokaal spoor, etc
Ontwerp & onderzoeken	2014	Mei 2015	Programma van eisen, technisch ontwerp, berekeningen, tekeningen, faseringsplan etc.
Vergunningen	Jan. 2014	Dec. 2017	
Grondverwerving	Jan. 2014	Febr. 2016	Uitgangspunt is minnelijke grondverwerving
Aanbesteding en gunning	Mei 2015	Dec. 2015	
Realisatie	2016	2018	
Oplevering	2017	2018	
Testen materieel en infrastructuur (NL & B) en proefbedrijf	2018	2018	
Exploitatie		2018	

Financiën

Het project is gedekt met financiële middelen van:

Organisatie	Bedragen excl. BTW	Onderbouwing
Ministerie van Infrastructuur en Milieu	€ 35,50 mln.	• € 26,20 mln.: Actieprogramma Openbaar Vervoer • € 6,00 mln.: Amendement Koopmans • € 3,30 mln.: AROV gelden⁶
Gemeente Maastricht	€ 18,00 mln. ⁷	

⁶ Actieprogramma Regionaal OV, ministerie van I&M

Provincie Limburg	€ 12,30 mln.	• 7,00 mln.: Stateninitiatief • 5,30 mln.: Brede Doel Uitkering (BDU)
-------------------	--------------	--

Dekking van beheer- en onderhoudskosten maakt geen deel uit van de hierboven genoemde investering. De Provincie Limburg en de gemeente Maastricht zijn overeengekomen dat het projectbudget 'waardevast'⁸ wordt gehouden. Omgerekend naar prijspeil ultimo 2012 staat dit gelijk aan een taakstellend projectbudget groot € 65,8 mln. Op basis van de actuele raming van het project staat het projectbudget onder druk. In de samenwerkingsovereenkomst tussen de gemeente Maastricht en de provincie Limburg is afgesproken dat bij overschrijdingen van het projectbudget de volgende maatregelen getroffen zullen worden:

- Versobering van de projectscope.
- Externe fondsverwerving.
- Partijen treden in overleg.

Gedurende de nadere uitwerking van het technisch ontwerp zullen nog kostencalculaties worden opgesteld die steeds nauwkeuriger worden. Naast investeringskosten brengt het project jaarlijkse beheer- en onderhoudskosten voor de infrastructuur met zich mee. Voor het binnenstedelijk gebied worden deze thans geraamd op circa € 800.000,- per jaar. Met De Lijn is overeengekomen dat op jaarbasis € 400.000,- wordt betaald in de vorm van een gebruiksvergoeding infrastructuur. Dekking van de resterende € 400.000 wordt gezocht binnen het beschikbare BDU-budget. Het buitenstedelijk tracé is op dit moment in beheer van ProRail. Zij verzorgen en betalen het onderhoud van deze spoorlijn. Aangezien vanuit de wet gezamenlijk gebruik van spoorlijn door trein en tram niet mogelijk is vindt moment overleg plaats met het Ministerie van I&M plaats over de voorwaarden en tijdstip van een statuswijziging van een gedeelte van dit hoofdspoor naar lokaalspoor.

Op het moment dat dit gedeelte lokaal spoor wordt is de provincie Limburg het bevoegd gezag en verantwoordelijk voor het beheer en onderhoud. De implementatie van de Wet lokaal spoor (aangenomen door de Staten-Generaal, inwerkingtreding per 1 december 2015) vormt een nieuwe taak voor de provincie. Hiermee hangt de statuswijziging van het tramgedeelte van het goederenspoor (status wordt lokaal spoor in plaats van hoofdspoor) samen.

Het tramproject is onderdeel van het Europese project RoCK⁹ dat bestaat uit enkele grensoverschrijdende spoorprojecten in Noordwest Europa. De Lijn en gemeente Maastricht zijn partners binnen het RoCK project. Binnen RoCK heeft het tramproject een omvang van € 2.720.000,-.

⁷Dit bedrag is incl. de doorstromingsmaatregelen Maastricht, as Maastricht-centrum – Meerssen (OV-as oost) en inclusief RoCK-bijdrage.

⁸ Budget is waardevast. Partijen betalen indexering conform artikel 12.12 van de Samenwerkingsovereenkomst. Als de inkomsten hoger zijn als de uitgaven mag het rendement gebruikt worden voor de indexering. Als het rendement hoger is als de indexering mag het overschot toegevoegd worden aan de projectbudget. Als het rendement te weinig oplevert om de werkelijke indexering te kunnen betalen dan dienen de provincie en de gemeente bij te betalen.

⁹ Regions of Connected Knowledge, onderdeel van Interreg IV B.

Risicomanagement

Voor het risicomanagement wordt gebruik gemaakt van de Risman methode en het programma RISLOG. Bij deze methode is risicomanagement *"het geheel van activiteiten en maatregelen gericht op het omgaan met risico's ter beheersing van een project"*. Deze methodiek ondersteunt de beheersing van een project op de aspecten tijd, geld, kwaliteit, omgeving, veiligheid en imago. Risicomanagement richt zich op het signaleren, analyseren en beheren van risico's alsmede de te treffen beheersmaatregelen. Inzicht in de aard, de omvang en de gevolgen van de risico's wordt verkregen aan de hand van periodiek uit te voeren risicoanalyses. Op basis hiervan kunnen beheersmaatregelen getroffen worden te weten 1) het risico nemen, 2) het risico verminderen of 3) het risico voorkomen. De basis van de Risman methodiek is het doorlopen van een risicobeheercyclus die onder verantwoordelijkheid van de projectmanager door de projectcontroller wordt uitgevoerd.

In onderstaande tabel zijn de belangrijkste risico's opgenomen:

Risico	Beheersmaatregel	Gevolgen
Het door het college van B&W d.d. 25-06-2013 vastgesteld voorontwerp niet realiseerbaar.	-Digitale terrein meting uitgevoerd -Opstellen van een notitie met knelpunten in het ontwerp -Opstellen van een sober en doelmatig ontwerp - bepalen van de constructieve veiligheid van de kunstwerken	Ontwerpaanpassingen zijn noodzakelijk die meerkosten met zich meebrengen. Project is (mogelijk) niet te realiseren binnen het taakstellend budget. Oplossingen conform de samenwerkings-overeenkomst: -Versobering van de projectscope; -Externe fondsverwerving -Partijen treden in overleg
De exploitatiedatum wordt niet gehaald door vertraging aan Nederlandse zijde	Overleg met De Lijn en het Vlaams Gewest om de consequenties van deze wijziging van de Kaderovereenkomst inzichtelijk te maken	De Lijn houdt vast aan een gelijktijdige koppeling van de gunning van de infrastructuur en dat heeft consequenties voor de exploitatiedatum
Het project is niet te realiseren binnen het taakstellend budget	Partijen treden in overleg	Te maken afspraken vastleggen in de realisatieovereenkomst
Onduidelijkheid over kosten beheer en instandhouding van voltooide lijn.	Voorstel (verdeelsleutel) doen aan beheer/exploitatie partners nadat per project de beheerkosten bekend zijn.	Dit voorstel moet voor definitieve investeringsbeslissing tot een akkoord leiden

Projectbeheer

Het project Tram Vlaanderen Maastricht is een omvangrijk project dat grote investeringen vergt. Deze investeringen dragen bij aan de doelstellingen van de coalitieprogramma's van Provincie Limburg en Gemeente Maastricht en besluiten daartoe moeten op basis van goede afwegingen door de bestuurders genomen kunnen worden. Besluiten moeten gebaseerd zijn op betrouwbare afwegingen van kosten en opbrengsten en hiermee gepaard gaande risico's moeten transparant en te volgen zijn. Daarnaast vraagt het project ook inzet van mensen en middelen die efficiënt en effectief moeten worden ingezet om de doelstellingen van het project te realiseren.

Projectmanagement en ondersteuning

Alle projectinformatie (inclusief dossiervorming, wijzigingsbeheer, distributie) wordt beheerd en gearcheeerd. De dossiervorming en archivering vindt plaats volgens de regels van de provincie Limburg. In totaal werken op dit moment 10,7 fte voor het project: 4,3 fte van de Provincie Limburg, 3 fte van de Gemeente Maastricht en 3,4 fte inhuur.

Samenhang met andere projecten en ontwikkelingen

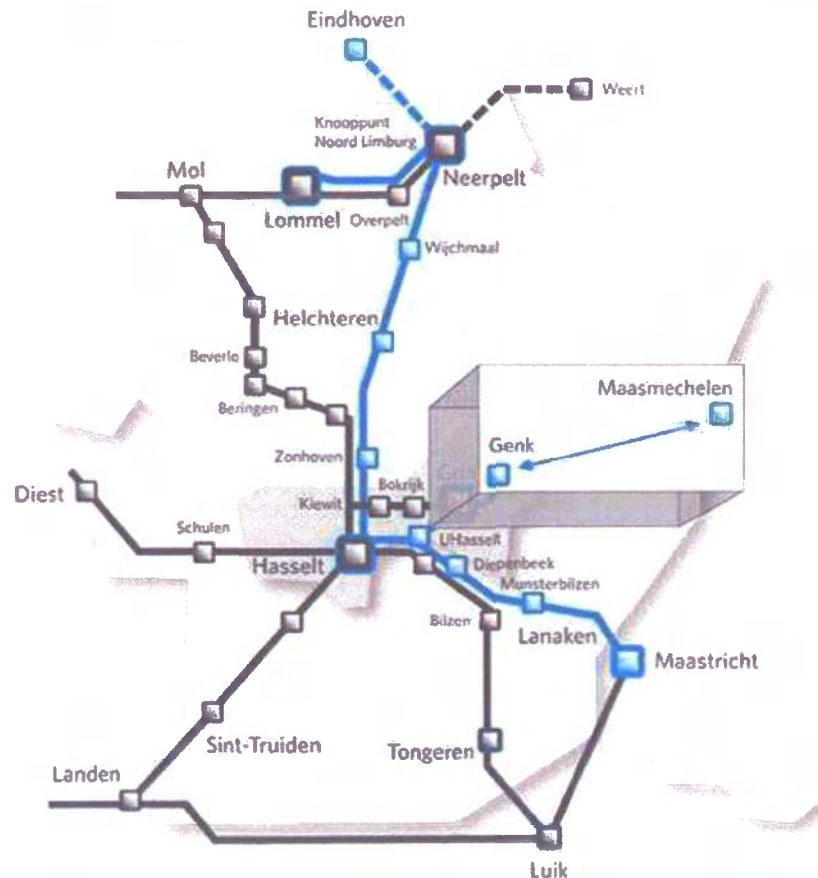
Ontwikkeling van de Tram Vlaanderen Maastricht vindt plaats in relatie tot het Ruimtelijke mobiliteitspakket Maastricht Noord (met name het verleggen van het Noorderbrugtracé, Belvédère). Verder biedt de tram een kans om het P+R-beleid van de gemeente Maastricht verder uit te bouwen en vormt de komst van de tram mede aanleiding om te bekijken op welke wijze reizigersstromen op en bij het centraal station Maastricht beter kunnen worden gefaciliteerd (project herinrichting Stationsplein).

Realisatie van de tram vindt ook plaats in afstemming met het project ondergrondse fietsenstalling ter hoogte van het Stationsplein in Maastricht.

4.7. Tramverbinding Genk- Sittard

Projectbeschrijving

Om een betere ontsluiting van Belgisch-Limburg om sociaal-economische redenen mogelijk te maken, heeft de Vlaamse vervoerder De Lijn in overleg met het Vlaamse Gewest en het provinciebestuur in Hasselt het Spartacusplan ontwikkeld, waaronder een tramlijn 1 (Hasselt-Maastricht) en een tramlijn 2 (Hasselt/Genk-Maasmechelen).



Provinciale Staten hebben ons college gevraagd een haalbaarheidsstudie uit te voeren naar mogelijke aansluiting van Sittard op de voorgenomen tramlijn 2.

Er heeft overleg plaats gevonden tussen De Lijn en de Provincie met betrekking tot de stand van zaken in Belgisch-Limburg, mogelijke tracékeuze(s), etcetera. Aan Vlaamse zijde is in februari 2013 uit de milieueffectrapportage (Plan-MER) geconstateerd, dat acht varianten voldoen aan de gestelde eisen ten aanzien van verbinding Hasselt-Genk-Maasmechelen, haltering en rijtijd (39 minuten): zes tussen Hasselt en Genk en twee tussen Genk en Maasmechelen, terwijl twee onderzochte varianten afvallen vanwege de te lange rijtijd.

Het gedeelte tussen Genk en Maasmechelen kan op twee wijzen verbonden worden:

- via de gemeente As, dus via bundeling met de N75;
- via de E314 (de lijn komt dan ten noorden van de E314 te liggen).

Momenteel zit men in Vlaanderen in de fase van (Vlaamse) draagvlakverwerving; het resultaat daarvan zal te zijner tijd aan de Vlaamse regering worden aangeboden. De doortrekking van de tram

naar Sittard is aan Vlaamse zijde voor de korte en middellange termijn niet in de planning voorzien. Dit onder meer vanwege de hoge kosten en de grote milieuproblematiek die daarbij speelt (onder meer overbrugging van het kwetsbare Maasdal en het Julianakanaal).

Aan Nederlandse zijde richt de aandacht van de gemeente Sittard-Geleen voor goederenvervoer zich op de Railterminal Chemelot, de zuidelijke spooraansluiting en noordelijke ontsluiting Haven-Swentibold. Verder zet de gemeente in op (reizigers-) verbindingen tussen de tripoolsteden (Sittard-Geleen, Maastricht en Heerlen).

Actoren:

De Lijn	initiatiefnemer Spartacusplan, lijn 2
Provincie Limburg	vervoersautoriteit
Vlaanderen	vervoersautoriteit, medefinancier Spartacusplan
Sittard-Geleen en Stein	belanghebbende in Nederland
Hasselt, Genk, Maasmechelen	belanghebbende in Vlaanderen
Ministerie I&M	vervoersautoriteit HRN-netwerk
ProRail	beheerder Nederlandse railnet

Risico's

Er kan nog geen risico worden beschreven, gezien de stand van zaken van het project.

Financiën

Er kan nog geen risico worden beschreven, gezien de stand van zaken van het project.

Stand van zaken

Haalbaarheid wordt bij gebrek aan draagvlak in Vlaanderen niet voorzien. De voortekenen uit Sittard-Geleen en Stein zijn evenmin positief. Voor deze verbinding zijn derhalve voor de komende periode geen kosten geraamd. Totdat de initiatiefnemer van het project de haalbaarheid heeft aangetoond, is er voor de Provincie Limburg geen actie weggelegd.

4.8. Verbinding Weert-Hamont

Projectomschrijving

Sinds april 2014 is de stoptrein Antwerpen-Neerpelt in een beperkte dienstregeling (met name tijdens spitsuren) doorgetrokken naar Hamont. Vanaf december 2014 is een volledige opname in de dienstregeling door de NMBS voorzien. Dat betekent dat Hamont vanaf dat moment één maal per uur over een stoptreinverbinding met Antwerpen zal beschikken. Van Hamont naar Weert is de afstand een kleine 10 km. Om de verbinding tussen beide Limburgen en de aansluitende spoorwegnetten in Nederland en België te verbeteren, is vanuit de regio (onder meer via petitie) de vraag naar voren gekomen de komende lijnverbinding Antwerpen-Hamont door te trekken naar station Weert.

Enkele jaren geleden is in opdracht van de gemeente Weert een studie uitgevoerd, waarbij het aantal reizigers per werkdag vanaf Weert werd geschat op ongeveer 450, de investeringskosten in infrastructuur op 4 miljoen euro, in materieel 3 miljoen euro en het jaarlijkse exploitatietekort op 1 miljoen euro.

De NMBS staat niet onwelwillend tegenover bediening van Weert. Wel heeft NMBS behoefte aan nauwkeurige(r) data.

NMBS en Provincie Limburg hebben daarom afgesproken gezamenlijk onderzoek te doen naar:

- woon-werk- en woon-schoolverkeer;
- het wervingsgebied Weert-Hamont en de sociaal-economische ontwikkeling van de betrokken regio op lange termijn;
- alternatief aanbod en klantpotentieel;
- reistijden (via verschillende routes);
- benodigde verbetering infrastructuur aan Nederlandse zijde; waarbij de NMBS zich met name zal richten op de business case en de Provincie Limburg de opdracht naar de investeringen in infrastructuur uitzet. De gemeenten Weert en Cranendonk stellen informatie met betrekking tot het gebied Weert-Cranendonk en de sociaal-economische ontwikkeling van de betrokken regio op lange termijn aan de Provincie en NMBS ter beschikking.

De infrastructuur in België is vanaf 2014 naar mededeling van infrabeheerder Infrabel tot aan Hamont volledig geschikt voor de afwikkeling van niet-geëlektrificeerde personentreinen.

Het eerste resultaat, een oriënterend onderzoek naar de investeringskosten in de infrastructuur op Nederlands grondgebied tussen station Weert en de Nederlands-Belgische grens, de zogenaamde RIS-studie, is in 2013 afgerond. De kosten worden op ongeveer acht miljoen euro geraamd voor de aanpassing van de infrastructuur en acht miljoen euro voor elektrificatie (waarvan een voorbereidend deel reeds te realiseren bij aanpassing van de infrastructuur, ook indien niet onmiddellijk tot elektrificatie besloten wordt). Bovengenoemde bedragen zijn zonder een eventueel station Budel-Schoot, aanpassingen aan station Weert en homologatie van treinmaterieel.

Reikwijdte van het project

Het project wordt uitgevoerd in 5 fases nl:

- Fase 1: Oriëntatiefase;
- Fase 2: Verkenningsfase;
- Fase 3: Planningsfase;
- Fase 4: Besluitvormingsfase;
- Fase 5: Realisatiefase.

Aan het eind van elke fase wordt een go/no go-besluit genomen.

Het project bevindt zich thans in de eerste fase.

De volgende producten zullen nodig zijn om te komen tot afronding van de oriëntatiefase.

- *Infrastructuurstudie Nederlands deel.*
- *Onderzoek reizigersverwachtingen en kosten exploitatie:* via NMBS, met aanvullende info, zodra gereed, uit Limburgs multimodaal OV-model.
- *Kosten en opbrengsten:* De totale kosten en opbrengsten van de looptijd van de business case.
- *Planning:* Ten behoeve van de business case wordt er een planning uitgewerkt.

Gezien de door NMBS benodigde kalibratie en doorrekening van het NMBS-model wordt een definitief resultaat in het 4^e kwartaal 2014 verwacht.

Zodra het principebesluit van NMBS er is, zal de Provincie de vervolgstap entameren en ProRail inschakelen voor de verkenningsfase: een nauwkeurigere verkenning naar infrastructuur- en veiligheidsmaatregelen en de kosten op het Nederlands deel, voortbouwend op de data van de oriënterende studie.

Het eindresultaat zal zijn een gerealiseerde en in gebruik genomen treindienst Weert-Hamont. De horizon is, uitgaande van de reguliere doorlooptijden in vergelijkbare situaties vijf jaar na afsluiting van de verkenningsfase.

Risico's

Gezien de fase waarin het project zich ten tijde van deze basisrapportage bevindt kunnen er nog geen risico's worden gedefinieerd, anders dan het generieke risico dat aan alle spoorprojecten in deze rapportage is verbonden: het politieke risico.

Financiën

De financiële consequenties van de realisatie van de verbinding Weert-Hamont (infrastructurele maatregelen en exploitatiekosten) worden in de thans lopende fase onderzocht.

Projectbeheer en projectbeheersing

Het project bevindt zich als onderzoeksproject nog in de oriëntatiefase. Dat betekent dat er nog geen projectorganisatie voor is of wordt opgezet en de activiteiten binnen de reguliere werkzaamheden worden uitgevoerd.

De werkzaamheden vallen binnen het programma Openbaar Vervoer en worden uitgevoerd onder verantwoordelijkheid van de programmamanager OV.

Toekomstige besluitvorming Provinciale Staten

Gezien de stand van het project –in de eerste fase van een onderzoeksproject– is besluitvorming door Provinciale Staten voorlopig niet voorzien.

4.9. Zuidelijke Spoor aansluiting Chemelot

Projectbeschrijving en doelstellingen

Chemelot is een bedrijventerrein voor de chemische industrie. Belangrijk voor Limburg vanwege de bijdrage aan de Limburgse economie en werkgelegenheid. Een multimodale ontsluiting is een relevante vestigingsfactor voor bestaande en nieuwe bedrijven. De toekomstige zuidelijke spoor aansluiting (ZS) Chemelot maakt het mogelijk om vanaf het chemiecomplex met goederentreinen rechtstreeks naar het zuiden te rijden, daarbij gebruikmakend van de hoofdspoorbaan Sittard – Maastricht. Goederentreinen uit het zuiden kunnen via de spoor aansluiting eveneens rechtstreeks het chemiecomplex bereiken. Treinen met een zuidelijke bestemming hoeven in de naaste toekomst niet meer naar het emplacement van Sittard of zelfs naar Rotterdam-Kijfhoek te rijden voor rangeerbewegingen. Dit alles heeft positieve effecten voor de (externe) veiligheid op het emplacement te Sittard en voor de steden en plaatsen langs de Brabantroute.

De aanleiding voor de aanleg van de ZS Chemelot vormt het feit dat de fysieke capaciteit van het huidige emplacement Chemelot en de milieucapaciteit (externe veiligheid) op emplacement Sittard ontoereikend zijn om de geprognosticeerde groei in gevaarlijk stoffen van en naar Chemelot te kunnen faciliteren.

Reikwijdte van het project

Het project omvat het realiseren van een zuidelijke spoor aansluiting van Chemelot op het hoofdspoor Sittard – Maastricht, inclusief de elektrificatie van relevante onderdelen.

Actoren

Provincie Limburg:	opdrachtgever en medefinancier aanleg ZS Chemelot
ProRail:	opdrachtnemer aanleg ZS Chemelot
Gemeente Sittard-Geleen:	medefinancier
Ministeries EZ en I&M:	medefinanciers
SABIC/DSM/OCI:	medefinancier

Financiën

Het totale projectbudget bedraagt € 25 mln. De kosten zijn als volgt verdeeld over de participanten:

Provincie Limburg:	€ 5,0 mln
Gemeente Sittard-Geleen:	€ 6,5 mln
Ministerie EZ:	€ 2,5 mln
Ministerie I&M:	€ 5,0 mln
Regiofonds Westelijke Mijnstreek	€ 1,0 mln
SABIC/DSM/OCI:	€ 5,0 mln

Risico's en risicobeheersing

In de alternatievenstudiefase wordt relevante informatie verzameld over de variant "Businesspark Geleen". Risico's, bijbehorende maatregelen en consequenties worden daarmee in beeld gebracht.

Projectbeheer en projectbeheersing

Er is een projectorganisatie opgezet bestaande uit een stuurgroep, ambtelijke opdrachtgevergroep en

projectbegeleidingsgroep. Laatstgenoemde groep wordt periodiek door opdrachtnemer ProRail geïnformeerd over de voortgang van het project. De Provincie Limburg is projectleider.

Planning met mijlpalen

De alternatievenstudiefase wordt in april 2015 afgerond met een voorkeursbesluit van de betrokken partners, waarna de planuitwerkingsfase kan starten.

Samenhang met andere projecten/ontwikkelingen

Ontwikkelingen bij VDL Nedcar en spoorlijn Sittard-Born kunnen van invloed zijn op onderhavige project.

Overzicht van besluitvormingsmomenten

In de vergadering van februari 2011 hebben Provinciale Staten middelen beschikbaar gesteld voor onder andere het project Zuidelijke Spoor aansluiting Chemelot. Periodiek is via het programmaplan OV aan Provinciale Staten gerapporteerd over de voortgang van het project.

Omstreeks april 2015 is het nemen van een voorkeursbesluit voorzien. Waarna de planuitwerkingsfase kan starten.

Stand van zaken

Eind 2013 zijn de provinciale en gemeentelijke bestuurders geïnformeerd over de stand van zaken van het dossier ZS Chemelot.

Belangrijkste item was dat het voorkeursalternatief 'Krawinkel' ruim boven het beschikbare budget van € 25 mln. valt. Besloten werd tot het uitvoeren van een quick scan waarbij de variant 'Krawinkel' wordt geplaatst tegenover andere alternatieven, waaronder de variant 'Businesspark Geleen'.

In najaar 2014 zal er bestuurlijk overleg plaatsvinden over de verschillende varianten, waarna er nadere communicatie over kan plaatsvinden.

4.10. Railterminal Greenport Venlo

Projectbeschrijving en doelstelling(en)

De sterk in ontwikkeling zijnde logistieke functie van Greenport Venlo verlangt continue verbetering en versterking van de multimodale bereikbaarheid. Groeicijfers van Greenport Venlo, de Rotterdamse haven en de haven van Antwerpen voorspellen dat vanaf 2015 de capaciteit van de bestaande railterminals in Venlo nijpend zal worden. Development Company Greenport Venlo (DCGV) en de gemeente Venlo hebben het voornemen om in samenwerking met de betrokken partners (w.o. de Provincie Limburg) en de regio de benodigde capaciteitsuitbreiding te realiseren. Hiertoe wordt op het nieuwe bedrijventerrein Trade Port Noord aan de zuidzijde van het spoor Eindhoven – Venlo een nieuwe railterminal voorzien. Tradeport Noord BV (DCGV en gemeente Venlo) is opdrachtgever voor dit project.

Reikwijdte project

Het project bestaat in feite uit twee onderdelen:

Op klaver 6 (aan de oostzijde van de Greenportlane) wordt de eigenlijke railterminal gerealiseerd door een private partij op basis van aanbesteding.

Op klaver 5 (westzijde van de Greenportlane) wordt een openbare aansluiting op het hoofdspoor gerealiseerd (aankomt- en vertreksproen en omloopsporen) met een aansluiting op de railterminal onder het viaduct over de Greenportlane door.

Over deze openbare aansluiting worden door de overheden gezamenlijk afspraken gemaakt over de financiering.

Actoren

Trade Port Noord BV:	opdrachtgever;
DCGV:	integrale gebiedsontwikkelaar van Greenport Venlo
Gemeente Venlo:	bevoegd gezag t.a.v. bestemmingsplan en omgevingsvergunning grondgebied Venlo;
Gemeente Horst a.d. Maas:	bevoegd gezag t.a.v. bestemmingsplan en omgevingsvergunning grondgebied Horst;
Provincie Limburg:	beoogd medefinancier;
Ministerie I&M:	beoogd medefinancier, bevoegd gezag hoofdrailnet;
ProRail:	beheerder en capaciteitsverdeler hoofdrailnet;
Private partij(en):	beoogd exploitant en mede investeerder;
EU:	mogelijke subsidieverstrekker via TEN-T ¹⁰ en/of CEF ¹¹ .

Financiën en betrokkenheid Provinciale Staten

In het BO-MIRT (medio november 2014) wordt beoogd met Ministerie I&M definitieve afspraken te maken over de mede-financiering.

Op dit moment komt een globale kostenraming op € 25-30 mln. Het proces van het opstellen van een nauwkeuriger kostenraming loopt nog. In het BO-MIRT zal een verdeelsleutel worden voorgesteld. Daarnaast zal een afspraak moeten worden gemaakt over eventuele meevallers (TEN-T subsidie, evt. aanbestedingsvoordeel). Zodra de kostenraming voldoende nauwkeurig is en de verdeelsleutel ten

¹⁰ Trans European Network Transport

¹¹ Connecting Europe Facility

behoefte van de kostenverdeling over de verschillende partners duidelijk is, ontstaat er zicht op de gevraagde bijdrage van de Provincie en kunnen Provinciale Staten hierbij worden betrokken.

Risico's en risicobeheersing

Waterleiding WML

Tradeport Noord zal WML opdracht geven de hoofdwaterleiding door het gebied waar de railterminal is gepland te verleggen. In Programma van Eisen (PvE) wordt opgenomen dat dit een uitgangspunt is.

Geluidhinder

Het bestemmingsplan legt een maximumnorm van 55 dB(A) op. Gelet op het feit dat een railterminal daar niet zonder meer aan kan voldoen, zal ontheffing van de grenswaarde worden gevraagd tot de hogere waarde van 63 dB(A). In het Programma van Eisen wordt opgenomen dat Tradeport Noord een inspanningsverplichting heeft om deze aanvraag te doen.

Externe veiligheid

Twee bouwwerken rondom de terminal leggen aan de rand van klaver 6 een beperking op aan de aard van de activiteiten. Dit betreft een zeer klein oppervlak en mag geen probleem vormen. In het Programma van Eisen wordt opgenomen dat Tradeport Noord een inspanningsverplichting heeft om hierop toe te zien.

Basisnet spoorveiligheid

De nieuwe regelgeving rondom het Basisnet spoorveiligheid is op 1 juli 2014 ingegaan. Deze legt een 'plafond' voor wat betreft het vervoer van gevaarlijke stoffen. De aankomst- en vertreksposen op Klaver 5 zullen onder dit regime vallen. Onderzocht wordt of hier problemen zijn te verwachten.

Exploitatietermijn

In de dialoogfase is gesproken over een korte exploitatietermijn. In het Programma van Eisen komt echter te staan: 30 jaar met uitzicht op verlenging met nog eens 30 jaar. Zo kunnen investeringen over een lange periode renderen. Grond wordt bovendien (door de Provincie) in erfpacht uitgegeven.

Financiering publieke deel

In BO-MIRT (oktober 2014) met Ministerie I&M definitieve afspraken maken. Aangezien er nog geen exacte kostenraming is, zal het nodig zijn een maximum rijksbijdrage af te spreken op basis van de globale kostenraming, die nu voorhanden is. Daarnaast zal een afspraak moeten worden gemaakt over eventuele meevallers (TEN-T subsidie, aanbestedingsvoordeel).

Bestemmingsplanwijziging Klaver 5 (Horst a/d Maas)

Door het verplaatsen van de aankomst- en vertreksposen van Klaver 6 naar Klaver 5 is een aanpassing van het ter plaatse geldende bestemmingsplan van de gemeente Horst aan de Maas noodzakelijk. Medewerking van Horst aan de Maas is vereist om de aanbestedingsprocedure op korte termijn in gang te kunnen zetten.

Projectbeheer en projectbeheersing

Trade Port Noord is projectverantwoordelijke partij. Er is regelmatig bestuurlijk overleg tussen de gemeente Venlo en de Provincie over de voortgang van het project. Daarnaast is de Provincie ambtelijk vertegenwoordigd in de reflectiegroep. Ook met Prorail wordt regelmatig overleg gepleegd.

Planning met mijlpalen

	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Aanbesteding Railterminal						
Afspraken financiering (MIRT)						
Grondverwerving (onteigening)						
Prorail planuitwerking						
Prorail voorbereiding realisatie						
Railterminal Realisatie						
Prorail Realisatie						
Start exploitatie						

Samen met Prorail wordt gezien waar versnelling van de procedures mogelijk is.

Samenhang met andere projecten/ontwikkelingen

Naast de ontwikkeling van Greenport Venlo hangt dit project samen met de IC Eindhoven – Venlo – Düsseldorf en de daarvoor noodzakelijke spoorverdubbeling Kaldenkirchen – Dülken. Ook de maatregelen in het kader van het project derde spoor Betuweroute kunnen van invloed zijn op de ontwikkeling van de terminal.

Stand van zaken

Na marktconsultatie is Trade Port Noord de fase van concurrentiegericht dialogoog ingegaan met drie geïnteresseerde consortia. Vanwege een aantal voorgestelde eisen was de kans aanwezig, dat partijen niet zouden inschrijven. De aanbestedingsprocedure is daarom stopgezet. Een nieuwe uitvraag is op 31 juli 2014 gedaan, zodat in het BO-MIRT in het najaar 2014 duidelijkheid bestaat over de vraag of aan de door het Rijk gestelde voorwaarde (private, risicodragende exploitant) kan worden voldaan.

4.11. Pilot Limburg zero emissie busvervoer

Projectomschrijving

In het coalitieakkoord 2012-2015 is aandacht voor luchtkwaliteit in stedelijke omgevingen. De Provincie Limburg kan daaraan een bijdrage leveren door het openbaar vervoer in de hele provincie duurzaam te maken.

Sinds de invoering van de Europese Emissiestandaard in 1992 zijn dieselmotoren steeds schoner geworden. Het terugdringen van o.a. koolmonoxide, stikstofdioxide en fijnstof staat centraal. Met de introductie van de EURO-6 norm in 2014 zijn de dieselmotoren straks op deze punten zo schoon, dat er nauwelijks nog winst is te behalen. Daarnaast is sinds enkele jaren het terugdringen van CO₂-uitstoot sterk onder de aandacht gekomen. Het is inmiddels mogelijk om dit tot nul terug te brengen. Er wordt dan geen gebruik gemaakt van verbrandingsmotoren. Dit wordt aangeduid met zero emissie. In dit verband heeft de Rijksoverheid een Green Deal gesloten met de Stichting Zero Emissie Busvervoer (ZEB), waarbij geld beschikbaar is voor experimenten en onderzoek om te bewerkstelligen dat zero emissie in openbaarvervoerconcessies wordt geïmplementeerd.

Er is door de Stichting Zero Emissie Busvervoer (ZEB) samen met de Provincies Limburg en Noord-Brabant via de Europese Investeringsbank een beroep gedaan op het ELENA¹²-fonds. Deze subsidie is toegekend aan de Stichting ZEB.

Doel van het project is om extra investeringen te kunnen doen in elektrisch busmaterieel en infrastructuur bij gelijkblijvende publieke kosten. Er wordt dan ook gekoerst op ontwikkeling van businessmodellen waarbij de inzet van zero-emissiebussen, die in aanschaf weliswaar duurder zijn dan dieselmotoren, maar goedkoper zijn wanneer gekeken wordt naar de totale gebruikskosten.

Actoren

Stichting ZEB	projectleider en initiatiefnemer, aanvrager ELENA-subsidie
Provincie Limburg	als concessievrager deelnemer in de pilot (fase 1)
Veolia	uitvoerder van de pilot (fase 1)
Gemeente Maastricht	belanghebbende in de pilot (fase 1)

Risico's

De voortgang van het project is sterk afhankelijk van de technische ontwikkeling van de elektrische bussen en de bijbehorende laadinfrastructuur. De slagingskans van de pilot is afhankelijk van het gehanteerde uitgangspunt dat de exploitatie van een zero-emissiebus niet duurder mag zijn dan de exploitatie van een dieselbus gemeten naar de *total costs of ownership*.

Financiën

Uit het ELENA-fonds is door de Europese Investeringsbank (EIB) ca. € 2 mln beschikbaar gesteld voor pilots in Noord-Brabant en Limburg. Deze gelden worden ingezet om het transitieproces vorm te geven. Er is geen sprake van eigen investeringen; wel hebben beide provincies gezamenlijk 10% van de ELENA-subsidie als eigen bijdrage aan het subsidiebedrag toegevoegd (ieder ca. € 100.000,--). Dit was een voorwaarde uit de ELENA-subsidie.

Bij de aanbesteding van het openbaar vervoer zullen geen extra middelen worden gereserveerd voor zero emissie, bovenop de voorziene exploitatiesubsidies. Dit is immers een van de randvoorwaarden voor dit project.

¹² European Local ENergy Assistance

De provincies Noord-Brabant en Limburg staan ieder voor 50% garant voor de juiste besteding van (70% van) de verleende ELENA-subsidie. Voor de Provincie Limburg betekent dit een garantstelling ter hoogte van ca. € 860.000,--. De garantie kan door de EIB worden ingeroepen indien de inspanningen in fase 2 niet leiden tot voldoende investeringen door de concessiehouder in zero-emissiebussen.

Aan de concessiehouder wordt daarom de verplichting opgelegd gedurende de concessieperiode de transitie naar zero-emissie te bewerkstelligen (binnen de voorwaarde van gelijke total costs of ownership).

Planning

De planning van het project ziet er als volgt uit:

Fase 1: In samenwerking met Veolia en de gemeente Maastricht inzet van twee zero emissie bussen in Maastricht binnen de huidige concessie (start in het laatste kwartaal 2014). Dit moet inzicht geven in de kosten en de technische eisen. Op basis hiervan worden specificaties opgesteld t.b.v. busfabrikanten, waarmee het materieel in overeenstemming wordt gebracht met de wensen uit de markt.

Fase 2: Transitie van gebruik van fossiele brandstoffen naar zero-emissie door (geleidelijke) inpassing van zero emissiematerieel in de OV-concessie 2016-2031 en investering in zero-emissiemateriaal door de concessiehouder vanaf de start van de concessie in december 2016.

Stand van zaken

De Stichting ZEB heeft een simulatiemodel ontwikkeld voor de meest efficiënte inzet van zero-emissiebussen. Op basis van dit model is het mogelijk om een afgewogen keuze te maken voor inzet van zero emissie materieel. Uitgangspunt van dit model is dat de totale eigenaarslasten (Total costs of ownership) voor de inzet van elektrisch materieel door de vervoerder niet hoger mogen zijn dan die voor de inzet van dieselmaterieel.

Veolia heeft met vier elektrische bussen proefgereden op lijn 4 in Maastricht. De resultaten zijn eind 2013 geëvalueerd. De pilot met twee eigen elektrische bussen in de stadsdienst Maastricht wordt door Veolia gestart eind 2014.

Projectbeheer en projectbeheersing

Projectbeheer is niet in handen van de Provincie Limburg. De projectleiding over het project is in handen van de Stichting Zero Emissie Busvervoer. De uitvoering van de pilot in de eerste fase is in handen van Veolia.

De Stichting, noch Veolia hoeven over de uitvoering van het project verantwoording af te leggen aan de Provincie.

Gedeputeerde Van der Broeck is lid van de stuurgroep die is ingesteld ten behoeve de begeleiding van het ELENA-programma. De stuurgroep komt één tot twee maal per jaar bijeen. De gedeputeerde wordt hierbij ondersteund vanuit het programma OV.

Via deze lijn houdt de Provincie invloed op de voortgang van het pilotproject.

Voor fase 2 van het ELENA-programma (de fase waarin de vervoerder investeert in zero-emissiematerieel) geldt dat de invloed van de Provincie Limburg groter is. Fase 2 ziet op de bevordering van investeringen in zero-emissiematerieel door de vervoerder binnen de OV-concessie 2016-2031. In het Bestek van de aanbesteding is een transitiepad naar zero-emissie uitgevraagd. In

de beoordelings- en gunningfase van de aanbestedingsprocedure (november-december 2014) zullen de inschrijvers hierop beoordeeld worden.

Toekomstige besluitvorming Provinciale Staten

Gezien het uitvoerende karakter van het pilotproject, is besluitvorming door Provinciale Staten vooralsnog niet voorzien.

4.12. Stoptrein Roermond-Weert

Projectomschrijving

Naast de decentralisatie van de stoptreindiensten Roermond-Maastricht en Sittard-Heerlen heeft de Provincie de ambitie uitgesproken voor een stoptreindienst Roermond – Weert, met inbegrip van de nieuwe tussenliggende stations Baexem en Haelen, parallel aan de uitwerking van de decentralisatie van de stoptreindiensten Maastricht – Roermond en Sittard – Heerlen. Daarbij is ons college zich ervan bewust, dat het tracé Roermond-Weert tot het hoofdrailnet behoort en er van Rijksweg momenteel geen zicht is op decentralisatie van dit traject voorafgaand aan de mid-term evaluatie van de HRN-concessie (na 2020).

Gezien de ambitie van Provinciale Staten (diverse moties) om betere OV-treinverbindingen naar het zuiden en westen te bieden – en dit liefst op zo kort mogelijke termijn – heeft ons college aan een extern bureau opdracht verleend allereerst onderzoek te doen naar kosten en inpasbaarheid van een stoptreindienst tussen Weert en Roermond, met nieuwe stations te Baexem en Haelen (gemeente Leudal), los van de status omtrent concessie(s) – nationaal of regionaal – en vervoerder(s) – NS of regionale vervoerder.

Reikwijdte van het project

Het project wordt uitgevoerd in 5 fases nl:

- Fase 1: Oriëntatiefase;
- Fase 2: Verkenningsfase;
- Fase 3: Planningsfase;
- Fase 4: Besluitvormingsfase;
- Fase 5: Realisatiefase.

Aan het eind van elke fase wordt een go/no go-besluit genomen.

Het project bevindt zich thans in de eerste fase.

Drie modellen zijn bekeken: het doortrekken van de stoptrein Maastricht-Roermond tot Weert, het doortrekken van de stoptrein Tilburg-Eindhoven-Weert tot Roermond en een pendeltrein tussen Weert en Roermond. Daarbij is tevens gekeken naar infrastructuur en de relatie met het busnetwerk. Er is niet gekeken naar overwegveiligheid.

Uit een vergelijking van de varianten volgt de conclusie dat het doortrekken van de stoptreindienst Maastricht-Roermond naar Weert de meest gunstige oplossing is. Omdat het tracé echter onderdeel uitmaakt van het HRN en NS recent heeft laten weten niet ongenegen te zijn de stoptreindienst onder de juiste condities eventueel zelf te bedienen, wordt bediening van een stoptreindienst door NS (Eindhoven-Weert-Roermond) als optie gehandhaafd.

Financiën

De kosten voor actualisering en uitbreiding van het onderzoek naar de exploitatiekosten worden geraamd op maximaal € 25.000,-- (ex. BTW).

De kosten die gemoeid zijn met de investeringen in infrastructuur ten behoeve van het realiseren van de verbinding en van de exploitatie van de treindienst kunnen eerst worden geraamd nadat het onderzoek is afgerond, de biedingen van de aanbieders in de aanbestedingsprocedure beoordeeld zijn en de eventuele door NS aangeboden varianten zijn beoordeeld.

Planning

De verbinding (Maastricht-) Roermond-Weert is opgenomen als ontwikkelopgave in het Programma van Eisen voor de regionale Limburgse OV-concessie. Parallel hieraan werkt NS aan de business case voor een stoptreindienst Weert-Roermond met nieuwe stations in Baexem en Haelen. De resultaten van de bidders worden in december 2014-februari 2015 beoordeeld. De planning van NS voor hetzelfde traject via de HRN-concessie loopt hieraan parallel.

Risico's

Een in het kader van de studie niet nader onderzocht, maar kostbaar risico betreft overwegveiligheid. Overwegen op het tracé Roermond-Weert staan, afgezien van het goederenvervoer, 8 x per uur dicht voor de IC's (vier naar het zuiden, vier naar het noorden). Bij een extra stoptrein-halfuurdienst komen er vier sluitingen bij (twee naar het zuiden, twee naar het noorden), waarbij bedacht moet worden dat overwegbomen voor een stoptrein langer gesloten blijven dan voor een IC (lagere snelheid en afremmen of optrekken bij de stations Haelen en Baexem nabij de aldaar gelegen overwegen). De bomen staan met andere woorden 12 x per uur dicht en het is aan ProRail in overleg met de veiligheidsautoriteit ILT (Inspectie voor Leefmilieu en Transport) om te beoordelen of dit acceptabel is of niet. Veranderingen in spoorwegveiligheid (tunnel of viaduct in plaats van een gelijkvloerse kruising) zijn zeer kostbaar en variëren gemiddeld van € 10 tot 15 miljoen per overgang.

Projectbeheer en projectbeheersing

Het project bevindt zich als onderzoeksproject nog in de oriëntatiefase. Dat betekent dat er nog geen projectorganisatie voor is of wordt opgezet en de activiteiten binnen de reguliere werkzaamheden worden uitgevoerd.

De werkzaamheden vallen binnen het programma Openbaar Vervoer en worden uitgevoerd onder verantwoordelijkheid van de programmamanager OV.

Toekomstige besluitvorming Provinciale Staten

Gezien de stand van het project –in de eerste fase van een onderzoeksproject- is besluitvorming door Provinciale Staten voorlopig niet voorzien.

5. Financieel overzicht

In de projectbeschrijvingen zijn de financiële consequenties per project beschreven. In onderstaand overzicht wordt het totaalbeeld voor de provinciale financiën weergegeven.

Inhoudsopgave Basisrapportage	Fase	kostenraming*	bijdrage van	bijdrage (dekking)	dekkingsbron
Intensiveringsmiddelen Railagenda		€ 40.000.000			
3.1 Limburg lijnen (uit intensiveringsmiddelen Railagenda)				€ 30.000.000	
Heerlen-Herzogenrath (spoorverbinding naar Aachen)	voorbereiding uitvoering			€ -7.500.000	zie 3.4
spoorverdubbeling Heerlen-De Kassel(verbinding naar Aachen)	voorbereiding uitvoering			€ -10.000.000	zie 3.4
Overig				€ -10.000.000	intensiveringsmiddelen railagenda
3.2 Verbinding Eindhoven - Venlo - Düsseldorf	orientatiefase			€ 365.000	uit programmamiddelen OV (studie)
3.3 Verbinding Maastricht - Liège	orientatiefase			€ 25.000	uit programmamiddelen OV (studie)
3.4 Verbinding naar Aachen	planningsfase	€ 65.000.000			
			Rijk	€ 7.500.000	MIRT 14-11-2013
Heerlen-Herzogenrath			Provincie	€ 7.500.000	PS 7-2-2014
spoorverdubbeling Heerlen-De Kassel			Provincie	€ 10.000.000	PS 7-2-2015
			Provincie	€ 2.500.000	reserve railagenda coalitie '12-'15
Avantislijn			Provincie	€ 7.000.000	reserve railagenda coalitie '12-'15
3.5 Maaslijn	planningsfase	€ 164.000.000			
Versnellingsmaatregelen Noordelijke Maaslijn (spoorverdubbeling Cuijk)		€ 15.000.000	Rijk + Provincie(s) + SAN	€ 15.000.000	diverse partijen; zie tabel blz. 26
Versnellingsmaatregelen Zuidelijke Maaslijn (spoorverdubbeling Reuver)		€ 30.000.000	Rijk, Prov Limburg, gemeenten	€ 30.000.000	reserve treinverkeer vorige coalitie
Elektrificatie Maaslijn enkelspoor		€ 99.000.000	PS voorstel volgt		Rijk, Limburg, Brabant, SAN/Gldrind
Station Grubbenvorst-Greenport-Venlo		€ 20.000.000	Rijk + Provincie Limburg	€ 20.000.000	
3.6 Tramverbinding Vlaanderen - Maastricht	planningsfase	€ 65.800.000			
			Rijk	€ 35.500.000	I&M bijdrage
			Provincie	€ 7.000.000	Provincie-bijdrage
			Provincie	€ 5.300.000	BDU
			Gemeente	€ 18.000.000	Gemeente Maastricht (incl. RoCK)
3.7 Tramverbinding Genk - Sittard	verkenningfase	ntb			
3.8 Verbinding Weert - Hamont	verkenningfase	ntb			
3.9 Zuidelijke Spoor aansluiting Chemelot	verkenningfase	€ 25.000.000			
			Provincie	€ 5.000.000	Provincie
			Gemeente	€ 6.500.000	Gemeente Sittard - Geleen
			Rijk	€ 2.500.000	Ministerie EZ
			Rijk	€ 5.000.000	Ministerie I&M
			Regio West Mijnstreek	€ 1.000.000	Fonds West Mijnstreek
			SABI/DSM/OCI	€ 5.000.000	SABI/DSM/OCI
3.10 Railterminal Greenport Venlo	orientatiefase	€ 30.000.000			BO-MIRT: Rijk-Provincie 50-50
3.11 Pilot Limburg Zero emissiebusvervoer	verkenningfase	€ 2.000.000			ELENA subsidie EIB
3.12 Stoptrein Roermond - Weert	orientatiefase	ntb			
TOTALEN		€ 351.800.000		€ 193.190.000	

* prijspeil 2012 incl. bijdragen derde partijen

** ramingen +/- 40 % in planningsfase

Van: Graetheide Comite <info@graetheidecomite.nl>
Verzonden: donderdag 4 december 2014 11:13
Aan: _staten
Bijlagen: briefPS12122014.doc



2014/69783

5-12-2014

GRIF

20-2-2015

Geachte griffier,

Bijgaande brief heeft betrekking op agendapunt 5.2.2. van de Statenvergadering van 12 december. We verzoeken u deze brief aan de Statenleden ter kennis te brengen.

Hoogachtend,

Hub Slangen
voorzitter Graetheidecomité
www.graetheidecomite.nl
046-4332601

provincie Limburg	PS
DOO nr.	
ingek	- 4 DEC. 2014
CAS nr.	
ID	



Stichting Graetheide Comité

Secretariaat: Hubertushof 1, 6121 KN Born

E-mail: info@graetheidecomite.nl

Web-site: www.graetheidecomite.nl

Bankrekening Rabo 1679.05.635

Doel van het Graetheide Comité is het opkomen voor een goed leefklimaat in het Graetheide-gebied, met meer aandacht voor natuur, milieu en recreatie en het tegengaan van de vestiging van (industriële) activiteiten die hiermee in strijd zijn.

RESERVERING GRAETHEIDE EN DE LEXHY ALS BEDRIJVENTERREIN BELEMMERT ONTWIKKELING BRIGHTLANDS-CAMPUS

Het College van GS stelt in het ontwerp POL dat de reservering van Graetheide als industrieterrein "in de tot nu toe beoogde vorm en omvang" geschrapt kan worden omdat extra ruimte voor chemiebedrijven in die omvang niet (meer) noodzakelijk is. Dit is nader onderbouwd in de Nota Zienswijzen. Hierin staat letterlijk:

"In de betreffende regio is langjarig voldoende ruimte voor chemiebedrijven op de Chemelot-site en voor gerelateerde bedrijven die niet op die Chemelot-site terecht kunnen of willen, is ook langjarig voldoende ruimte beschikbaar op reeds bestaande bedrijventerreinen in de regio".

Toch is GS niet zo consequent om hieruit de conclusie te trekken dat de reservering van Graetheide en de Lexhy als industrieterrein kan komen te vervallen. Het Graetheidecomité is van mening dat als er langjarig voldoende industrieterrein beschikbaar is het geen zin heeft deze reservering van 300 ha agrarisch en natuurgebied in stand te laten. Wij zouden graag zien dat deze komt te vervallen.

Indien in de verdere toekomst blijkt dat er buiten de bestaande Chemelot-site en de bestaande voorraad aan bedrijventerreinen in de regio toch nog ruimte voor industrie nodig is, dan kan het bestemmingsplan voor (een deel van) het gebied de Lexhy of Graetheide volgens de gebruikelijke procedures aangepast worden.

Al 45 jaar wordt er in achtereenvolgende streekplannen en het POL een claim op het gebied Graetheide (200 ha) gelegd als reserve bedrijventerrein voor industriële activiteiten.

Oorspronkelijk was dit bedoeld voor DSM, maar sinds 2000 is al duidelijk dat DSM (en haar opvolgers zoals Sabic en OCI) het gebied niet meer nodig zullen hebben. Sinds die tijd wordt de reservering gemotiveerd vanuit de behoefte van spin-off van de Chemelot-campus. In 2011 is hierover zonder overleg met Provinciale Staten en de gemeente Sittard-Geleen een intentieovereenkomst tussen Provincie en DSM afgesloten waarbij de reservering nog met 15 jaar verlengd is en met het gebied de Lexhy (ca. 100 ha) is vergroot. Dit ondanks het feit dat er geen enkel vooruitzicht is op daadwerkelijke benutting van het terrein.

Vanwege die reservering als bedrijventerrein in achtereenvolgende provinciale ruimtelijke plannen is er in feite "een slot" op het gebied gelegd en zijn kleinschalige landschapsversterkende elementen in dit gebied nooit gerealiseerd. Die versterking van het landschap rond het DSM-terrein is niet alleen in het voordeel van de huidige bewoners van het gebied. Ook voor de campus-ontwikkeling is dit beslist nodig. De omgeving van het DSM-terrein is momenteel het tegenovergestelde van een "Brightland". De campus moet niet alleen op wetenschappelijk gebied interessant zijn voor potentiële werknemers, maar moet ook wat betreft inpassing in het landschap en met betrekking tot de woonomgeving een

Het Graetheidecomité is erkend als Algemeen Nut Beogende Instelling (ANBI).

"Brightland" zijn. Vanwege de provinciale reservering als reserve bedrijventerrein en vanwege de onwil van DSM om b.v. het bosgebied de Lexhy toegankelijk te maken is er tientallen jaren niets gebeurd aan verbetering van het landschap en is er sprake van "achterstallig onderhoud". Om nieuwe medewerkers aan te trekken is een goede leefomgeving essentieel. Vasthouden aan de reservering als industrieterrein is dus zelfs contra-productief voor de ontwikkeling van "Brightlands".

Het Graetheidecomité zou graag zien dat "het slot" van het gebied Graetheide afgehaald wordt en de gemeente Sittard-Geleen de mogelijkheid krijgt om (net als voor de rest van het groene buitengebied al is gebeurd of gepland) kleine landschapsversterkende maatregelen op Graetheide en rond Chemelot te realiseren.

De door Sittard-Geleen reeds in 2011 aangekondigde aanpak met een integrale gebiedsvisie Chemelot is helaas sterk vertraagd. Er is nog geen overeenstemming over een plan van aanpak omdat (volgens de gemeente) de eigenaren/stakeholders op de Chemelot-site het gevraagde huiswerk voor een toekomstvisie nog niet af hebben. Het Graetheidecomité wil graag meewerken aan een integrale gebiedsvisie voor Chemelot en haar directe omgeving. We zijn blij dat de gedeputeerde in uw commissievergadering heeft toegezegd te zorgen dat deze studie binnen één tot anderhalf jaar afgerond zal zijn. Het POL dient de kaders voor deze studie aan te geven. Die kaders zijn o.a. het optimaal gebruiken van de nog beschikbare industrieterreinen, zowel op Chemelot als in de omgeving.

Het Graetheidecomité verzoekt het Limburgs Parlement dan ook om na 45 jaar de reservering van Graetheide als industrieterrein op te heffen

Namens het Graetheidecomité,

Ir. H.J.M. Slangen, voorzitter
P.A. Fouraschen, secretaris



Statencommissie
Controlecommissie



2014/70782

GRIF

9-12-2014

25-2-2015

Aan de voorzitter van de Statencommissie
Ruimte, Infrastructuur en Financiën (RIF)

provincie Limburg	PS
1000	
Ingek.	- 9 DEC. 2014
CASnr.	
ID.	

Griffie

Ons kenmerk 2014/68421

Uw kenmerk Geen

Bijlage(n) Geen

Behandeld

Telefoon 043 (389) 8807

Fax 043 (389) 8833

Email jed.de.kreij@prvlimburg.nl

Maastricht

Verzonden

VERZONDEN 09 DEC. 2014

Onderwerp

Voorgenomen proces Controlecommissie aangaande de globale toetsing door de Controlecommissie van de Voortgangsrapportage Buitenring provincie Limburg 2e en 3e kwartaal 2014 aan de Regeling Grote Projecten 2013

Geachte voorzitter, beste Mart,

In de Controlecommissie van 27 november 2014 is geconstateerd dat de Voortgangsrapportage Buitenring provincie Limburg 2e en 3e kwartaal 2014 op de agenda staan voor bespreking in de Statencommissie RIF van 9 januari 2015.

De voortgangsrapportage 2e kwartaal is reeds door de Controlecommissie getoetst en haar bevindingen zijn verwoord in het Informerend stuk van de Controlecommissie d.d. 16-10-2014 met kenmerk 2014-57575.

Aangezien er geen Controlecommissie meer gepland staat voorafgaand aan de vergadering van RIF van 9 januari 2014, heeft de Controlecommissie besloten om haar advies aangaande de nog te verschijnen Voortgangsrapportage Buitenring provincie Limburg 3e kwartaal 2014, in een schriftelijke ronde af te stemmen zodat dit tijdig beschikbaar is om te kunnen betrekken bij de bespreking van de betreffende stukken in de Statencommissie RIF van 9 januari aanstaande.

Voorzitter Controlecommissie



J.J.G. Bosch

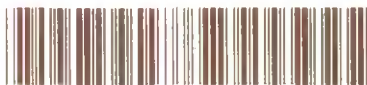
Bezoekadres:
Limburglaan 10
NL-6229 GA Maastricht

Postbus 5700
NL-6202 MA Maastricht
postbus@prvlimburg.nl

Tel + 31 (0)43 389 99 99
Fax + 31 (0)43 361 80 99
www.limburg.nl

IBAN-nummer:
NL08RABO0132575728
BIC-code: RABONL2U

Bereikbaar via:
Lijn 1 (richting De Heeg)
Lijn 3 (richting Heugem)



2014/71277

10-12-2014

GRIF

26-2-2015

Van: Mirjam Hol-Enning <m.hol@remie.nl>
Verzonden: woensdag 10 december 2014 11:59
Aan: _POL; _staten
Onderwerp: Nota van Zienswijzen POL 2014
Bijlagen: 0084-5E-5.3-011.pdf

Provincie Limburg	PS
DOCnr.	
Ingek.	10 DEC. 2014
CASnr.	
ID.	

Geachte heer, mevrouw,

Bijgevoegd treft u een brief aan voor de Statenvergadering van aanstaande vrijdag. Ik verzoek u de brief per omgaande door te geleiden naar de Statenleden.

De brief is vandaag tevens per post en fax verzonden.

Met vriendelijke groet,
Mirjam Hol

Remie Fiscaal Juridisch Adviesbureau LLP
Postbus 779, 5400 AT UDEN
Liessentstraat 3, 5405 AH UDEN
tel 0413-241060 / fax 0413-241070



Dit e-mail bericht, inclusief informatie in bijlagen, is uitsluitend bestemd voor de geadresseerde(n). Dit bericht kan informatie bevatten die vertrouwelijk is. Indien u niet als geadresseerde bent aangeduid, verzoekt Remie FJA u om haar hiervan onmiddellijk op de hoogte te stellen en dient u zich te onthouden van kennisgeving, gebruikmaking, openbaarmaking, verveelvoudiging of verdere verspreiding van de inhoud van dit bericht. Remie FJA sluit elke aansprakelijkheid uit wanneer informatie in dit bericht niet correct, onvolledig of het niet tijdig overkomt, evenals indien er schade ontstaat ten gevolge van dit bericht. Op alle overeenkomsten met Remie FJA zijn de algemene voorwaarden van Remie FJA van toepassing. Deze zijn te raadplegen op www.remie.nl. Indien u niet in staat bent deze algemene voorwaarden te raadplegen en/of op te slaan, kunt u een e-mailbericht zenden aan info@remie.nl, waarna wij u de algemene voorwaarden kosteloos zullen toezenden. De algemene voorwaarden zijn gedeponeerd onder nr. 36/2013 bij de Rechtbank te 's-Hertogenbosch. Remie FJA is gevestigd te Uden.



TEVENS PER E-MAIL: pol@prvlimburg.nl; staten@prvlimburg.nl
TEVENS PER FAX: 043-3618099

Provincie Limburg
T.a.v. Provinciale Staten
Postbus 5700
6202 MA MAASTRICHT

referentie
0084-5E-5.3-011

behandeld door
mw. mr. Y.M.G.M. van Riet

kenmerk
141110/MH

datum
10 december 2014

Betreft: brandbrief POL 2014

Geachte Statenleden,

Op vrijdag 12 december aanstaande wordt het voorstel inzake de Nota van Zienswijzen POL 2014, de Omgevingsverordening 2012 en het Provinciaal verkeers- en vervoersprogramma 2014 (agendapunt 5.2.2) behandeld tijdens de Statenvergadering. Met betrekking tot dit agendapunt willen cliënten, de familie Timmers en de familie Laemers, beide woonachtig en met hun agrarische bedrijven gevestigd aan de Siebengewaldseweg 149 t/m 157, 5854, te Bergen, graag het volgende onder uw aandacht brengen.

Cliënten hebben op 27 juni 2014 uitgebreid gereageerd op het ontwerp POL 2014. Deze zienswijze treft u bijgevoegd aan. De belangrijkste opmerking in de zienswijze had betrekking op het, naar cliënten ten onrechte, doorkruisen van de agrarische eigendommen met de natuurbestemming van de Horsterbeek. De argumenten hiervoor zullen wij niet herhalen. U kunt deze nalezen in de bijgevoegde zienswijze.

De historie heeft laten zien dat cliënten bij voortduring worden geconfronteerd met planologisch beleid en goedkeuringen van de provincie Limburg in hun bedrijfsgebied die een aantasting zijn van de daar gevestigde agrarische belangen. De projecten "golfbaan Bleijenbeek", de "meandering van de Eckeltse Beek" en de "Eckeltse Vennen" zijn juridisch behandeld en inmiddels uitgevoerd.

Bedrijfsbelemmeringen en kostenverhogende maatregelen zijn inmiddels het resultaat van de eerdere wijzigingen van agrarisch naar natuur. De eerste procedure in verband met de vernattingsschade, wat ook de verwachting was van het adviesorgaan van de rechterlijke

Remie Fiscaal, Juridisch en Bedrijfseconomisch Adviesbureau
Liessentstraat 3 Postbus 779 5400 AT Uden

T: 0413 - 24 10 60 F: 0413 - 24 10 70 E: info@remie.nl Internet: www.remie.nl

Rekeningnummer: 174181736 IBAN: NL30RABO0174181736 BIC: RABONL2U KvK: 56136749

Op alle diensten en (andere) opdrachten zijn de aan de ommezijde vermelde Algemene Voorwaarden van toepassing, die gedeponeerd zijn bij de Griffie van de rechtbank in Den Bosch, en waarin ondermeer een beperking van de aansprakelijkheid is opgenomen.

macht (STAB), dient zich al aan. Evenals de confrontatie met de overlast van insecten en het overwaaien van zaden en onkruiden.

De overheid, bij monde van de provincie Limburg en de gemeente Bergen, kan er telkenmale mee volstaan dat er de mogelijkheid is van planschade. U begrijpt dat dit niet meer is dan een pleister op de wonde.

Hetgeen nu in het POL 2014 met betrekking tot de Horsterbeek is opgenomen, achten cliënten dan ook als onacceptabel en onzorgvuldig beleid. Op geen enkele wijze lijkt aan de beleidswijzigingen een redelijke belangenafweging ten grondslag te liggen. Bestaande rechten moeten immers worden gerespecteerd en dat is hier niet het geval. Wederom lijkt de provincie Limburg een zet te willen doen in de richting van een koude sanering (en ter voorkoming van een klaarblijkelijk onhaalbare warme sanering).

Deze ontwikkeling verhoudt zich naar de mening van cliënten niet met het huidige maatschappelijke beleid dat zich kenmerkt door transparantie, duurzaamheid en innovatie in bedrijfsontwikkelingen.

Nogmaals willen cliënten u erop wijzen dat zij door de reeds in 2005 aangelegde natuurbestemmingen ernstig in hun agrarische bedrijfsvoering zijn geschaad en de verwachting hebben dat zij in de nabije toekomst nog onmogelijk hun agrarische bedrijf kunnen uitoefenen en verder ontwikkelen.

Ergens ligt een grens en die grens is nu logischerwijs bereikt met het doorkruisen van de agrarische eigendommen met de voorgestelde natuurbestemming van de Horsterbeek.

Namens cliënten verzoeken wij u dan ook met klem deze brief mee te nemen bij de vaststelling van het POL 2014.

Met vriendelijke groeten,



mw. mr. Y.M.G.M. van Riet

Bijlage:

- Zienswijze d.d. 27 juni 2014.

AANTEKENEN

TEVENS PER E-MAIL: pol@prvlimburg.nl

Provincie Limburg
T.a.v. het College van Gedeputeerde Staten
Postbus 5700
6202 MA MAASTRICHT

referentie
0084-5E-5.1-009

behandeld door
mw. mr. Y.M.G.M. van Riet

kenmerk
140629/MH

datum
27 juni 2014

Betreft: zienswijze POL 2014

Geacht college,

Namens cliënten, de familie Timmers en de familie Laemers, beide woonachtig en gevestigd aan de Siebengewaldseweg 149 t/m 157, 5854 PB, te Bergen (L), en daarmee rechtstreeks belanghebbenden, doen wij u deze zienswijze toekomen.

Cliënten nemen hierbij (wederom) het initiatief om langs deze weg hun agrarische belangen in beeld te brengen en in stand te houden.

Cliënten hebben kennis genomen van het Ontwerp-Provinciaal Omgevingsplan 2014 met bijbehorend plan-MER, Ontwerp-Omgevingsverordening Limburg 2014 en Ontwerp-Provinciaal Verkeers- en Vervoerprogramma (hierna samen te noemen: POL 2014) en brengen hiertegen zienswijzen in. Elke vorm van planologische herbestemming die afwijkt van de agrarische bestemming op of in het bedrijfsgebied van cliënten is een verdere directe en onaanvaardbare aantasting van het eigendomsrecht, hetgeen zonder voorafgaande verzekerde schadeloosstelling voor cliënten juridisch onaanvaardbaar is ingevolge artikel 14 van de Grondwet en artikel 1 van het eerste protocol van het Europees Verdrag voor de Rechten van Mens.

De historie heeft laten zien dat cliënten bij voortduring worden geconfronteerd met planologisch beleid en goedkeuringen van de provincie Limburg in het bedrijfsgebied die een aantasting zijn/waren van de daar gevestigde agrarische belangen. De projecten "golfsbaan Bleijenbeek", de "meandering van de Eckeltse Beek" en de "Eckeltse vennen" zijn juridisch behandeld en inmiddels uitgevoerd. De "meandering van de Horsterbeek" is als enig project

Remie Fiscaal, Juridisch en Bedrijfseconomisch Adviesbureau
Liessentstraat 3 Postbus 779 5400 AT Uden

T: 0413 - 24 10 60 F: 0413 - 24 10 70 E: info@remie.nl Internet: www.remie.nl

Rekeningnummer: 174181736 IBAN: NL30RABO0174181736 BIC: RABONL2U KvK: 56136749

Op alle diensten en (andere) opdrachten zijn de aan de ommezijde vertelde Algemene Voorwaarden van toepassing, die gedeponeerd zijn bij de Griffie van de rechtbank in Den Bosch, en waarin ondermeer een beperking van de aansprakelijkheid is opgenomen.

achterwege gebleven en hiervoor zal de uitvoering ook in de toekomst achterwege blijven, omdat het waterschap Peel en Maasvallei hiervoor een onvoorwaardelijke verklaring heeft afgegeven op 15 juni 2006. Een afschrift hiervan treft u aan in de bijlage.

Horsterbeek

Bij de onderliggende procedures en momenten is er bij voortduring gevraagd om aandacht van de gevestigde agrarische- en de burgerbelangen. Als het niet mogelijk was om planwijzigingen te motiveren, werd door de overheid gesteld dat er een beroep kon worden gedaan op planschade ex artikel 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening. Al meer dan twintig jaren zijn cliënten procedures aan het voeren tegen de provincie Limburg en de gemeente Bergen ter voorkoming van een koude sanering van de agrarische bedrijven. Hetgeen nu in het POL 2014 met de Horsterbeek is opgenomen achten cliënten dan ook als onacceptabel en werkelijk respectloos en onzorgvuldig beleid. De algemene beginselen van behoorlijk bestuur worden hier volledig gepasseerd. Wederom lijkt de provincie Limburg een zet te willen doen in het kader van deze koude sanering (en ter voorkoming van een klaarblijkelijk onhaalbare warme sanering) door de agrarische eigendommen te doorkruisen met natuurbestemming van een waterloop die dwars over de percelen van cliënten loopt. In de bijlage treft u een kaart aan waarin deze waterbeek duidelijk de agrarische percelen van cliënten doorkruist.

Historisch verloop

Cliënten zijn sinds 2004 verwickeld in diverse gerechtelijke procedures in verband met wijzigingen door -doorkruisende en omliggende- natuurbestemmingen.

Om de zaken duidelijk te benoemen, hebben wij het historisch verloop beschreven in twee kwesties die in de kern worden behandeld om deze vervolgens in relatie tot het POL 2014 bijeen te brengen.

1. De eerste kwestie betreft de bezwaren en de gevoerde procedures tegen de aanleg van de golfbaan Bleijenbeek en de meandering van de Eckeltse beek, direct grenzend aan en lopend over de agrarische landbouwgronden/bedrijven van cliënten.
2. De tweede kwestie betreft de bezwaren in de gevoerde procedure tegen de bestemmingswijziging van agrarisch naar natuur van een gebied (Eckeltse Vennen) direct grenzend aan de agrarische landbouwgronden/bedrijven van cliënten. agrarisch bedrijven.

Kwestie 1 Golfbaan Blijenbeek en meandering Eckeltse beek

Enerzijds is er de start van de bezwaarprocedure tegen de aanleg van een golfbaan direct grenzend aan de agrarische landbouwgronden/bedrijven in combinatie met de meandering van de Eckeltse beek. Hiertegen is onder andere door cliënten noodzakelijkerwijs in december 2004 een bezwaarprocedure gestart om niet direct in een koude sanering van de agrarische bedrijven terecht te komen.

Ten gevolge hiervan heeft er in de periode van maart 2005 tot en met maart 2006 een (reconstructie-) overleg plaatsgevonden met het waterschap, de gemeente Bergen en de provincie Limburg en zijn afspraken gemaakt voor de toekomst. Op basis hiervan zijn door cliënten daarna bedrijfsplannen gerealiseerd en zijn er substantiële investeringen gerealiseerd.

De eerste actie van cliënten was toen om op 20 juni 2006 de aanvragen voor een milieuvergunning in te dienen voor beide bedrijfslocaties (nr. 149 en nr. 157) voor de uitbreiding van de vleesvarkenstak, die nadien in 2010 ook is gerealiseerd.

Mocht de in het POL 2014 beoogde wijziging naar natuurbestemming doorgaan dan komt deze stal te liggen op minder dan 200 meter afstand van beschermde natuur. Voor uw beleving zullen wij dit ook financieel nog motiveren.

Met de door cliënten daarna gedane investeringen zijn bedragen gemoeid van ongeveer 2 miljoen direct en indirect 1.5 miljoen, totaal derhalve 3.5 miljoen intensieve veehouderij. De doorinvesteringen die hebben plaatsgevonden in de akkerbouw laten wij hierbij dan nog onbenoemd. Alleen op basis hiervan is voldoende motivering gegeven voor deze zienswijze om de beoogde wijzigingen van de provincie in het POL 2014 achterwege te laten.

Gezien de omvangrijke belangen zijn er toen tevens afspraken gemaakt met het Waterschap Peel en Maasvallei en een afschrift hiervan is als bijlage bijgevoegd. Het betreft de onvoorwaardelijke verklaring van 15 juni 2006 waarin is opgenomen dat het gedeelte van de Horsterbeek, tengevolge waarvan meandering destijds ook achterwege is gebleven. Dit gedeelte wil de provincie Limburg nu planologisch in het POL 2014 alsnog herbestemmen tot natuur.

Kwestie 2 Eckeltse vennen

Naar achteraf dus is gebleken liep de kwestie Eckeltse vennen al bij de afwikkeling van kwestie 1. Achteraf hebben cliënten daarom moeten constateren dat er in diezelfde periode afspraken zijn gemaakt tussen de gemeente Bergen en de provincie Limburg, zonder hen destijds te informeren over de planontwikkeling van een gebied aangrenzend aan de agrarische landbouwgronden/bedrijven (gebied Eckeltse vennen), welke toen -naar achteraf is gebleken- wel al bekend was bij de betrokken overheden, waarvan hier akte.

In de uitspraak van 13 maart 2013 voor de Rechtbank Limburg is ten aanzien van het plangebied Eckeltse vennen naar voren gekomen dat de provincie feitelijk de belangrijkste beleidsbepaler is naast het beleid van het Rijk en het beleid op EEG-niveau. Op grond daarvan mogen belanghebbenden op zijn minst verwachten dat bij een besluit van de bestemmingswijziging van agrarisch naar natuurgebied extra zorgvuldigheid in acht wordt genomen. Wij verwachten dat daarbij op zijn minst de aanwijzingen en inkaderingen van hogere overheidslagen, zoals het Rijk, in acht worden genomen.

Het is een feit dat de agrarische landbouwgronden/bedrijven van cliënten in de nabijheid zijn gelegen van het Natura 2000-gebied Maasduinen (gebied nr. 145). In juni 2013 is het Natura 2000 gebied de Maasduinen definitief aangewezen met inachtneming van de wettelijke

bepalingen uit de EEG richtlijnen. Dit is een gegeven voor allen, waarbij ook aandacht dient te bestaan voor de agrarische- en burgerbelangen.

In het coalitieakkoord 2011-2015 van PVV-CDA-VVD d.d. 6 mei 2011, pag. 15 staat het volgende hierover vermeld:

Natuur en groen zijn belangrijk voor Limburg, maar dit mag niet doorslaan in dogmatisch denken of behoudzucht. In het ontwikkelen van natuur moet beleving door burgers mede van invloed zijn. Wij conformeren ons aan de lijn die het Rijk hanteert met betrekking tot de EHS. Te denken valt aan inbreiding van nieuwe natuur en particulier beheer die ook passen binnen de agrarische bedrijfsvoering

In de hiervoor genoemde procedure met betrekking tot de Eckeltse vennen, die door cliënten is gevoerd onder andere voor de rechtbank Limburg van 13 maart 2013, wordt gesteld, dat voor zover zij bezwaren hadden deze **destijds (!)** in hadden moeten worden gebracht. Dit, omdat het betreffende perceel (Eckeltse vennen) in het Provinciaal Omgevingsplan 2006 als gebied voor natuurontwikkeling is aangemerkt en daarmee tot EHS is gekwalificeerd. Er is sprake van EHS sinds 14 oktober 2005 door wijziging in het Provinciaal Omgevingsplan 2006.

Een dergelijk falen van de beroepsgrond in een procedure willen cliënten in **de toekomst niet** meer terugzien, vandaar dat wij hier gemotiveerd deze zienswijze inbrengen in het POL 2014.

De kwesties 1 en 2 bijeen gebracht en de zienswijzen POL 2014 verder benoemd

In Nederland is het mogelijk dat bestaande gezonde agrarische en toekomstgerichte bedrijven natuurgebieden tegen hun landbouwgebieden krijgen gelegd, zonder dat hier iets aan te doen is en zonder tegemoetkoming in de schade. In onze situatie is de grens van het natuurgebied van 415 meter teruggebracht naar slechts 25 meter. Dit zijn de gevolgen van de laatste procedure tegen het plangebied Eckeltse vennen.

Bedrijfsbelemmeringen en kostenverhogende maatregelen zijn het resultaat van deze wijzigingen in natuur. De overheid, bij monde van de provincie en de gemeente, kan er vanaf het eerste moment van de besluitvorming (!) mee volstaan met de verwijzing naar de mogelijkheid van planschade.

Voor cliënten is deze gehele (historische) gang van zaken objectief en vanuit hun belangen bezien, of zo u wilt, kwalitatief bezien, onbegrijpelijk.

Dit wreekt zich nog meer als we kunnen motiveren dat in het POL 2014 de beoogde wijzigingen, met het oog op de natuurbelangen, niet kunnen en/of zullen worden gerealiseerd:

- De meandering ontbreekt op het gedeelte van de waterloop en het waterschap kan en zal niet overgaan tot het daadwerkelijk uitvoeren naar natuur;
- Onteigening ten behoeve van de beoogde natuurontwikkeling is niet mogelijk;

- In het plangebied is verderop in de waterloop (op het golf complex) een stuw aangelegd en is een beverdam aanwezig waardoor de vissen nimmer, zoals wel wordt beoogd, stroomopwaarts kunnen verplaatsen /zwemmen;
- De riooloverstort van Siebengewald is rechtstreeks aangesloten op de Horsterbeek;
- het golfcomplex watert af op de Eckeltse beek waardoor input van mest en spuitrestanten niet kunnen worden voorkomen;
- Er is geen natuurlijke verbinding met het Heerenven en;
- Er is geen natuurlijke verbinding met de Eckeltse vennen;
- De Horsterbeek eindigt aan de Duitse grens en daar is dan tevens het volledig einde van de ecologische zone, want vanaf de grens is er geen ecologisch vervolg.

Zienswijze LLTB

Clënten zijn lid van de belangenorganisatie LLTB. Door de LLTB zijn namens de leden zienswijzen in gebracht in deze procedure. Voor zover de LLTB zienswijzen heeft ingebracht in deze procedure van het POL 2014 worden deze hierbij integraal ingebracht en dienen deze als ingelast te zijn beschouwd en als zodanig te worden behandeld.

In aanvulling op deze zienswijze zouden wij nog het volgende naar voren willen brengen:

Vol verbazing hebben cliënten uit het POL 2014 vernomen dat de Horsterbeek de agrarische percelen van cliënten dwars doorkruist en dat aan beide zijden van de Horsterbeek een strook van 30 meter voor natuur wordt gereserveerd. Dit is een ernstige verzwaring ten opzichte van het eerdere beleid. Cliënten zijn van oordeel dat hun rechten en belangen moeten worden gerespecteerd en dat de gronden die in agrarisch gebruik zijn moeten worden gevrijwaard van elke vorm van natuurbestemming, in welke vorm dan ook.

Cliënten hebben al in eerdere procedures aangevoerd dat zij door de nieuwe natuurbestemming geconfronteerd zullen worden met de overlast van insecten en het overwaaien van zaden van onkruiden. Dit zal de agrarische bedrijfsvoering ernstig belemmeren. Voor een uitgebreide uitleg hiervan, willen wij verwijzen naar het rapport "*Schade door onkruiden uit (natte) natuurgebieden voor landbouwgewassen*" van augustus 2013, opgesteld door de heer ir. A.H.J. van der Putten, en het rapport "*Vernatting van landbouwgewassen: Hoe zullen ziekten, plagen en onkruiden reageren?*" van december 2003, opgesteld door C. Kempenaar & W. van der Zweerde.

Tot slot

Cliënten hebben voorheen diverse procedures gevoerd zoals hiervoor concreet en uitvoerig is aangegeven. Voor zover daar motivering is aangebracht die ziet op het behoud van de agrarische belangen dienen deze als zienswijzen te worden gezien en zijn die hierbij integraal ingebracht in deze procedure van het POL 2014 en dienen deze als ingelast te zijn beschouwd en als zodanig te worden behandeld.

Tot slot willen cliënten nog het volgende aan u kenbaar maken:

De planschade is niet meer dan een pleister op de wonde. In de situatie van cliënten kan men inmiddels spreken van een 'planschadesandwich', aangezien tot twee maal toe (bij kwestie 1 en bij kwestie 2) op deze wijze de wond is 'verzorgd', maar niet is 'geheeld'.

Daarnaast kunnen wij u berichten dat de eerste procedure in verband met de vernattingschade zich al aandient en dat door het adviesorgaan van de rechterlijke macht (STAB) en een door ondergetekenden uitgevoerd geohydrologisch onderzoek is geconstateerd dat de schade zich daadwerkelijk zal voordoen. Afschriften van het geohydrologisch onderzoek en de uitspraak van de rechtbank Limburg met de verwijzing naar het STAB treft u aan in de bijlage.

Bij voortdurend zijn in het verleden de agrarische- en burgerbelangen van cliënten beschadigd. Ergens ligt een grens en die is nu bereikt met de presentatie van de beoogde wijzigingen in het POL 2014. Cliënten behouden zich daarom ook geheel het recht voor om nader te weren.

Wij vertrouwen erop dat u bovenstaande zienswijzen meeneemt bij de bijstelling van het POL2014 en bijbehorende kaartbijlagen. Indien u niet aan de zienswijzen tegemoet wilt komen, wensen cliënten te worden gehoord.

In afwachting van uw reactie.

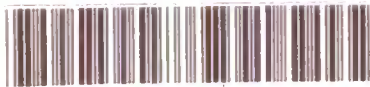
Hoogachtend,



mw. mr. Y.M.G.M. van Riet

Bijlagen:

- verklaring Waterschap Peel en Maasvallei d.d. 15 juni 2006;
- kaart van de bedrijfslocaties;
- rapport *"Schade door onkruiden uit (natte) natuurgebieden voor landbouwgewassen"* d.d. augustus 2013, van de heer ir. A.H.J. van der Putten;
- rapport *"Vernatting van landbouwgewassen: Hoe zullen ziekten, plagen en onkruiden reageren?"* d.d. december 2003 van C. Kempenaar & W. van der Zweerde.
- uitspraak rechtbank Limburg d.d. 13 maart 2013;
- geohydrologisch onderzoek *"Herinrichting Eckeltse Vennen"* d.d. oktober 2010, opgesteld door Aqu'Aries Advies.



2014/71609

11-12-2014

GRIF

27-2-2015

Van: Peter Pasmans <p.pasmans@leudal.nl>
Verzonden: woensdag 10 december 2014 17:29
Aan: _staten
Onderwerp: Brief College B&W inzake doorgaande functie N280 en het Statenvoorstel POL 2014
Bijlagen: Brief aan PS doorgaande en bovenregionale verkeersfunctie N280.pdf

Urgentie: Hoog

Geachte griffie provinciale staten,

Namens het college van B&W stuur ik u hierbij een schrijven over de doorgaande en bovenregionale verkeersfunctie van de N280 Roermond-A2 v.v..

Ik wil u vragen om de brief voor de vergadering van PS bij de leden van de staten onder de aandacht te brengen. De brief betreft het agendapunt G-14-028 Statenvoorstel inzake Nota van zienswijzen POL2014, Omgevingsverordening 2014 en Provinciaal verkeers- en vervoersprogramma 2014.

Naast de bij deze mail gevoegde gescande brief is de brief ook per post aan u gezonden.

Ik hoor graag van u als er nog vragen zijn.

Met vriendelijke groet,

Peter Pasmans
Beleidsmedewerker
t: (0475) 85 90 47
M: 06 11 600 421
e: p.pasmans@leudal.nl
i: www.leudal.nl

Gemeente **leudal**



Spaar papier – is het echt nodig dat u deze e-mail afdrukt?

Provincie Limburg	PS
DOCnr.	
Ingek.	11 DEC. 2014
CASnr.	
ID.	

Provincie Limburg
Griffie Provinciale Staten
Postbus 5700
6202 MA MAASTRICHT

Ons kenmerk LE2014UIT/7548
Uw kenmerk
BSN nummer
Behandeld door W.E.P. Pasmans

Telefoonnummer (0475) 85 90 00
Fax (0475) 85 99 22
E-mail info@leudal.nl
Internet www.leudal.nl

Datum 10 december 2014
Verzenddatum 10 december 2014

Onderwerp Doorgaande en bovenregionale verkeersfunctie N280
Roermond-Weert vv.

Geachte leden van Provinciale Staten,

Naar aanleiding van het bij u voorliggende voorstel ter vaststelling van het POL 2014 en het daarbij horend PVVP wil het college van B&W uw aandacht vestigen op het bovenregionaal karakter van de N280 en de daarbij horende (toekomstige) duurzame uitvoering van de weg.

De N280 zal na de reconstructie een belangrijke functie krijgen voor het doorgaande bovenregionaal (vracht)verkeer. Het RVWN kent aan de N280 tussen de Duitse grens en de A2 een bovenregionaal verbindende functie toe. Voor wegen van deze categorie gaat het Provinciale beleid uit van een inrichting volgens de meest ideale en veilige oplossing (voldoet aan de 'ideale' formulering van alle basiskennmerken). Mede op basis van de status en functie van de (toekomstige) N280 wordt door Rijkswaterstaat het standpunt ingenomen dat bebording en andere (infrastructurele) maatregelen om het doorgaand vrachtverkeer te leiden over het hoofdwegenet niet passend en daarmee niet noodzakelijk zijn.

Nu wordt steeds meer duidelijk dat de N280 een belangrijke bovenregionale verbinding is en wordt voor Midden-Limburg. Naar onze mening moet dan ook de passende maatregelen worden genomen om de weg veilig en landschappelijk duurzaam in te passen. Dat houdt in dat de (provinciale) richtlijnen voor duurzaam veilig ook worden toegepast. Wij roepen u dan ook op om bij de vaststelling van het POL inclusief het PVVP, extra aandacht te besteden aan een duurzame en volgens de provinciale richtlijnen uitgevoerde N280 tussen Roermond en de A2. De ligging van het tracé in de directe nabijheid van woonkernen in Leudal laten geen concessies toe op het gebied van veiligheid en woon- en werkkwaliteit. Het zogenaamd afpellen van de richtlijnen bij de vormgeving van het wegprofiel kan tot een achteruitgang leiden van het leefmilieu, de landschappelijke inpassing, de doorstroming en bereikbaarheid van de regio.

Het college heeft hiertoe een nota vastgesteld waarin de belangrijkste maatregelen en gebiedsontwikkelingen in samenhang met de N280 zijn opgenomen. Ook is de nota besproken in de raadscommissie Fysiek (2 december 2014). De meerderheid van de raadscommissie kan zich in de voorgestelde (gebiedsgerichte en verkeerskundige) maatregelen vinden. Aanvullend is door de commissie nog aangegeven dat een rotonde bij de Bosstraat de voorkeur verdient boven een ongelijkvloerse kruising. U kunt de nota "Kansen gebiedsontwikkeling N280 Leudal" vinden op onze website: <http://www.leudal.nl/bestuur-en-organisatie>.

Door duidelijk te onderkennen dat de N280 een belangrijke bovenregionale functie heeft en behoud, moeten naar de mening van het college van B&W van Leudal ook de passende maatregelen worden genomen. De regio Midden-Limburg verdient een duurzame en toekomstvaste aanpak die de regio aansluit op de ons omringende gebieden.

Hoogachtend,

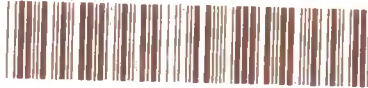
BURGEMEESTER EN WETHOUDERS VAN LEUDAL

De localsecretaris.

De burgemeester.

E.L.A. Lucassen

A.H.M. Verhoeven



2014/67538

26-11-2014

GRIF

12-2-2015

Provinciale Staten

Provincie Limburg	PS
DOCnr.	
Ingek.	26 NOV. 2014
CASnr.	
ID.	

Cluster ONT

Faxnummer

Ons kenmerk 2014/67257

Bijlage(n)

Behandeld L. van Damme

Doorkiesnummer +31 43 389 76 00

Uw kenmerk

Maastricht 25 november 2014

VERZONDEN 26 NOV. 2014

Onderwerp

Tram Vlaanderen-Maastricht (TVM)

Geachte Staten,

Naar aanleiding van signalen over mogelijke technische en budgettaire problemen hebben wij als Nederlandse bestuurders opdracht gegeven voor het uitvoeren van een review van het gehele dossier van het project Tram Vlaanderen Maastricht (TVM). Hiertoe worden onder andere de kostenraming, de tijdsplanning en het risicodossier geactualiseerd. Deze review is nog niet afgerond.

Afgelopen dagen heeft u meerdere publicaties kunnen lezen in de media over het project Tram Vlaanderen Maastricht.

De gemeente Maastricht en de Provincie bereiden de uitvoering van het project op Nederlands grondgebied voor.

Over deze voorlopige resultaten van de review zijn we in overleg met onze projectpartners. Doel van deze gesprekken is het nader analyseren van de constatering en het delen van en overeenstemming bereiken over de feiten. Het uitgangspunt is dat we blijven binnen de door u gestelde kaders.

Gezien de complexiteit en belangen in dit dossier is zorgvuldigheid geboden. Zodra de totale review is afgerond, en ook besproken met onze projectpartners zullen wij de resultaten daarvan met u delen.

Wij vragen begrip van u voor het feit dat we in deze fase niet meer inhoudelijke informatie kunnen verstrekken.

2014/67148

Bezoekadres:
Limburglaan 10
NL-6229 GA Maastricht

Postbus 5700
NL-6202 MA Maastricht
postbus@prvlimburg.nl

Tel + 31 43 389 99 99
Fax + 31 43 361 80 99
www.limburg.nl

IBAN –nummer:
NL08RABO0132575728
BIC-code: RABONL2U

Bereikbaar via:
Lijn 1 (richting De Heeg)



Wij zijn in overleg met de Belgische partner en de gemeente Maastricht en verwachten in de eerste maanden van 2015 daaromtrent duidelijkheid te kunnen bieden. Wij zullen u, als en voor zover dat tussentijds mogelijk is, uiteraard nader informeren.

[Redacted]
Gedeputeerde Staten van Limburg

[Redacted]
voorzitter

[Redacted]
secretaris

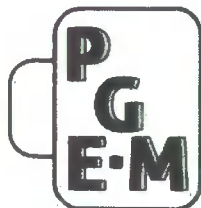


2014/72136

15-12-2014

GRIF

27-2-2015



Partij Groot Eijsden-Margraten

Eijsden, 8 december 2014

Aan de leden van het College van Gedeputeerde Staten en Provinciale Staten
van de Provincie Limburg

Griffie PS.

Provincie Limburg	PS
DOCnr.	
Ingek.	15 DEC. 2014
CASnr.	
ID.	

Geachte dames, heren,

Graag willen wij uw aandacht vragen voor het hieronder geschetste probleem in de gemeente Eijsden-Margraten.

Het komt steeds vaker voor dat oudere inwoners uit onze gemeente genoodzaakt zijn te vertrekken omdat er geen adequate woningen voor hen zijn. De ouderen zouden hun laatste levensjaren bij voorkeur doorbrengen in hun eigen kern, maar door het beleid van de provincie wordt dat onmogelijk.

Op 12 december a.s. zult u zich buigen over het Provinciaal Ontwikkelings Plan en de daarop ingediende zienswijzen. Ook de gemeente Eijsden-Margraten heeft haar opmerkingen t.a.v. het POL in een zienswijze aan u kenbaar gemaakt.

Zoals u inmiddels bekend zal zijn, heeft het gemeentebestuur van Eijsden-Margraten grote bezwaren tegen de wijze waarop de provincie het streven naar kwaliteitsbevordering ten koste van onze gemeente denkt in te vullen. Zo ook de raadsleden van de lokale PGE-M (Partij Groot Eijsden-Margraten).

Daarom zouden wij als raadsleden van PGE-M een dringend beroep op u willen doen om in uw besluitvorming de mogelijkheid te creëren het bouwen van appartementen/woningen voor senioren mogelijk te maken. In de huidige participatiemaatschappij biedt het geclusterd wonen van senioren bovendien mogelijkheden om elkaar van dienst te zijn. De behoefte aan deze koop- en/of huurwoningen is in elk van onze kernen aanwezig, maar vooral in de grootste kern Eijsden.

Hopende op een positieve reactie op ons verzoek, verblijven wij,

Hoogachtend,

De raadsleden van Partij Groot Eijsden-Margraten

Ron Thimjster

Chris Piatek

Olaf Tossings

Provincie Limburg	FS
DOCnr.	
Ingek.	16 DEC. 2014
CASnr.	
ID.	

provincie limburg



Informerend stuk van de Controlecommissie

2014/69624

1. Onderwerp

Globale controletechnische toets Voortgangsrapportage Buitenring provincie Limburg 3^e kwartaal 2014 (VGR kw 3 2014) aan Regeling Grote Projecten 2013 (RGP 2013).

2. Inleiding/aanleiding incl. beoogd resultaat

De Controlecommissie heeft de door Gedeputeerde Staten (GS) opgestelde VGR kw 3 2014, in controletechnische zin, getoetst aan de RGP 2013 en de geformuleerde uitgangspunten in de Nadere Uitwerking van de RGP 2013. Hierbij zijn ook de aanbevelingen van de Controlecommissie bij eerdere kwartaalrapportages meegenomen.

Bevindingen Controlecommissie (overall gezien)

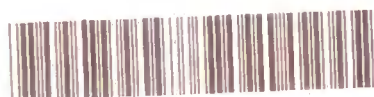
VGR kw 3 2014 brengt de belangrijkste wijzigingen ten opzichte van de Basisrapportage en daaropvolgende kwartaalrapportages tot en met kw3 2014 in beeld.

De meest relevante constatering in de rapportage blijft dat het project nog vele onzekerheden kent (o.a. ten aanzien van de aspecten tijd, geld en kwaliteit) en de financiële ruimte voor het opvangen van onverwachte risico's binnen het project minimaal is, onder andere vanwege het ontbreken van het zicht op mogelijke gevolgen van de uitspraak door de Raad van State in de bodemprocedure. GS geven aan dat zij PS na de uitspraak van de Raad van State (zitting 18 december 2014, uitspraak verwacht medio februari 2015), een integraal beeld zullen geven van de consequenties van de uitspraak voor de aspecten tijd, geld en kwaliteit.

Op basis van de door GS verstrekte informatie heeft de Controlecommissie een (samenvattend) beeld samen gesteld (zie volgende pagina).

De Controlecommissie heeft GS gevraagd om aanvullende informatie te krijgen over de kosten die verbonden zijn met SROI (Social-return-on-investment). MNO Vervat (de projectaannemer) dient namelijk minimaal 7,5% van het vaste loonkostenaandeel te besteden aan natuurlijke personen. Met de door GS verstrekte informatie in de voortgangsrapportage kw3 2014, aangevuld met ambtelijk opgevraagde informatie, kan het volgende beeld worden geschetst:

Kosten totaal SROI BPL (in Euro)	Rapportageperiode: 3 ^e kwartaal 2014	Totaal t/m 3 ^e kwartaal 2014
Vervat NL (Combinatie BPL)	27.500	351.000
MNO Vervat NL (BPL Wegen)	65.500	525.000
MNO Vervat NL (BPL Beton)	22.000	54.000
TOTAAL	115.000	930.000
Percentage SROI ten opzichte van het vaste loonkostenaandeel Het vaste loonkostenaandeel in totaal tot en met kwartaal 3 bedraagt 10.000.000 Euro (inclusief verzoek tot wijzigingen).		9,3 %



2014/72691

GRIF

16-12-2014

4-3-2015

**Samenvattend beeld Controlecommissie na globale toets Voortgangsrapportage
Buitenring provincie Limburg 3^e kwartaal 2014 (VGR kw 3 2014)**

- PS hebben op 29 juni 2012 het provinciaal Inpassingsplan vastgesteld
- PS hebben op 12 oktober 2012 een kredietbesluit genomen
- PS hebben op 27 juni 2013 gekozen voor het indienen van een verzoek tot een (gedeeltelijke) opheffing van de schorsing (keuze voor scenario A)
- GS hebben begin van de zomer 2014 een nieuw scenario (worst case scenario)¹ uitgewerkt met als uitgangspunt: realisatie van de totale Buitenring Parkstad Limburg na een onherroepelijk Inpassingsplan in 2015. PS zijn hierover op 8 juli 2014 geïnformeerd (2014/38066).
- De verschillen tussen scenario A (PS besluit 27 juni 2013) en het GS-scenario 8 juli 2014 zijn in onderstaande tabel beschreven.

Aspect	Stand van zaken zoals beschreven in voortgangsrapportage GS 3 ^e kwartaal 2014	Verschillen tussen: scenario A, 27 juni 2013 en scenario BPL, 8 juli 2014
Planning	BPL in uitvoering voor wegvakken 3 t/m 5, 14B en C. Deze liggen op schema ondanks enkele vertraging in de planning van MNO Vervat NL BV.	<u>Scenario A</u> : oplevering BPL in 2 fases: - 'wegvakken 3 tot en met 14' in maart 2017 - overige wegvakken op 1 januari 2020. <u>Scenario BPL, 8 juli 2014</u> : gehele BPL openstelling voorzien medio 2020
Financiën	Uitgaven in 2014 liggen op koers. Onderstaande posten blijven onzeker: - bijdrage Rijk bij aansluiting Nuth (BTW discussie) - lagere Efro-subsidie projectdeel 'aanpassing aansluiting Avantis' i.v.m. aanbestedingsvoordeel en mogelijk niet realiseren binnen subsidietermijn - werk-met-werk en gebiedsontwikkeling: ▪ regiobijdrage van 7,7 miljoen Euro uit 'werk-met werk' ▪ 15,5 miljoen Euro opbrengsten gebiedsontwikkeling BPL ▪ Inspanningsverplichting regio ad. 7,5 miljoen Euro	<u>Scenario A</u> : taakstellend budget bedraagt 441 miljoen Euro. <u>Scenario BPL, 8 juli 2014</u> : beheersmaatregelen ter grootte van 11,2 miljoen Euro uitgewerkt om verwachte effect van vertraging (+ 9,5 miljoen Euro) op taakstellend budget te compenseren. Overcompensatie van 1,7 miljoen Euro is toegevoegd aan post onvoorzien. Taakstellend budget scenario BPL, 8 juli 2014 blijft gelijk aan taakstellend budget scenario A.

¹ Verder aangeduid als: scenario BPL, 8 juli 2014

Risico's	Gewogen risico (39 benoemd) bedraagt 13,9 miljoen Euro. Dit is 1,6 miljoen Euro meer dan in kwartaal 2 2014, maar lager dan het gewogen risico van scenario A (17,6 miljoen Euro)	<u>Scenario A:</u> Gewogen risicowaarde bedraagt 17,6 miljoen Euro. <u>Scenario BPL, 8 juli 2014:</u> Gewogen risicowaarde bedraagt 12,3 miljoen Euro
----------	---	--

Bevindingen Controlemissie (paginagewijs)

Pagina 4

Activiteit 1b, Zitting/uitspraak Raad van State Inpassingsplan 2012 BPL (had bij onderdeel 1g in de aangepaste overzichtstabel die door GS is aangeleverd op 25 november 2014 (2014/67206), de kleurcodering 'geel' en is nu als 'groen' voor kwartaal 2 2014 (Q2) gemarkeerd. Wat is de juiste kleur voor Q2 2014?

Pagina 5

Activiteit 1c, Zitting/uitspraak Raad van State wijziging PIP 'verdiepte ligging Vaesrade' (had bij onderdeel 1h in de aangepaste overzichtstabel die door GS is aangeleverd op 25 november 2014 (2014/67206), de kleurcodering 'geel' en is nu als 'groen' voor kwartaal 2 2014 (Q2) gemarkeerd. Wat is de juiste kleur voor kwartaal 2 2014 (Q2) ?

Pagina 10

Activiteit 6, Prorail (had bij onderdeel 5 in de aangepaste overzichtstabel die door GS is aangeleverd op 25 november 2014 (2014/67206), de kleurcodering 'groen' en is nu als 'geel' voor kwartaal 2 2014 (Q2) gemarkeerd. Wat is de juiste kleur voor kwartaal 2 2014 (Q2)?

3. Bevoegdheid

Het project Buitenring Parkstad Limburg (BPL) is door Provinciale Staten (PS) op 18 december 2009 aangewezen als Groot Project. Het project valt daarmee onder de Regeling Grote Projecten 2013 (RGP) die op 17 mei 2013 door PS laatstelijk is gewijzigd (in werking getreden op 27 mei 2013). De Controlemissie is namens PS belast met de uitvoering van deze regeling. Tevens is het document 'Nadere Uitwerking van de Regeling Grote projecten' door de Controlemissie op 26 september 2013 vastgesteld en ter kennisname aangeboden aan PS.

De Controlemissie ziet toe op de juiste toepassing van de RGP 2013, voert een controletechnische toets uit ten aanzien van de door Gedeputeerde Staten opgestelde Voortgangsrapportages aan de RGP 2013 en de geformuleerde uitgangspunten in de Nadere Uitwerking en legt haar bevindingen vast in een advies (RGP: artikel 7, lid 2).

In de Statencommissie RIF vindt de inhoudelijke behandeling van de Voortgangsrapportages van GS plaats.

4. Risico's

Gewogen risico (39 risico's zijn benoemd) bedraagt 13,9 miljoen Euro. Dit is 1,6 miljoen Euro meer dan in kwartaal 2 2014 (Q2), maar lager dan het gewogen risico van scenario A (17,6 miljoen Euro). Zie ook in tabel bij 'Risico's' bij onderdeel 2 van voorliggend stuk.

5. Periodieke informatie/sturingsinformatie

☐ **Via Jaarstukken en Begroting**

- ☐ Paragraaf Projecten
- ☐ Paragraaf Financieringen
- ☐ Paragraaf Verbonden Partijen
- ☐ Paragraaf Bedrijfsvoering
- ☐ Programmaverantwoording

X Voortgangsrapportages Regeling Grote Projecten

6. Relatie met Programmabegroting – financiële aspecten

Niet van toepassing.

7. Meegezonden bijlagen

Geen.



Statencommissie Ruimte, Infrastructuur en Financiën



2014/73067

17-12-2014

GRIF

5-3-2015

Provincie Limburg	PS
DOCnr.	
Ingek.	17 DEC. 2014
CASnr.	
ID.	

Ons kenmerk 2014/72860
Faxnummer +31 43 389 70 13
Bijlage(n) 1

Uw kenmerk
Telefoon +31 43 389 74 91
Maastricht 17 december 2014

VERZONDEN 17 DEC. 2014

Onderwerp

Landbouw effectrapport Ooijen-Wanssum

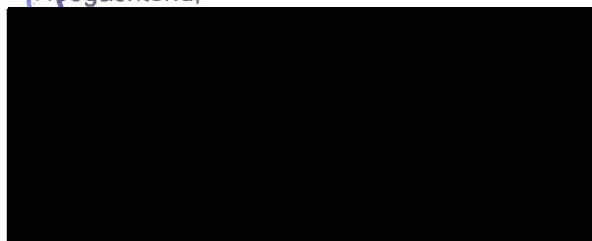
Geachte Commissieleden,

Tijdens uw Commissievergadering van 21 november jl. heb ik toegezegd u het landbouweffect rapport voor de Gebiedsontwikkeling Ooijen-Wanssum toe te zenden (T1922), zodra dit in de Stuurgroep is behandeld.

De Stuurgroep heeft op 10 december jl. ingestemd met de conclusies uit het rapport en het projectbureau opdracht gegeven om de aanbevelingen verder uit te werken.

Bijgaand treft u een versie van het rapport aan, zoals die is behandeld in Gedeputeerde Staten en in de Stuurgroep. Het projectbureau voert momenteel nog een redactieslag uit. De definitieve versie wordt zo snel mogelijk nagezonden.

Hoogachtend,



drs. ing. P.F.C.W. van der Bröeck

Concept

**Analyse landbouweffecten
Gebiedsontwikkeling Ooijen-Wanssum**



Dienst Landelijk Gebied

i.s.m. RHDHV

oktober 2014

Inhoudsopgave

H1 Inleiding.....	3
H2 Effecten op areaal, bedrijven en verkaveling.....	5
2.1 Huidige situatie	5
2.2 Effecten Gebiedsplan op landbouw	7
H3 Grondwatereffecten	13
3.1 Inleiding	13
3.2 Veranderingen waterstanden, nat- en droogteschade	13
3.2.1 Gebiedsontwikkeling Ooijen-Wanssum	13
3.2.2 Peilopzet Maas;	14
3.2.3 Nieuw Limburgs Peil	15
3.3 Resultaten.....	16
3.3.1 Grondwaterstanden	16
3.3.2 Nat- en droogteschade	16
3.3.3 Per aandachtspunt	18
3.4 Conclusies	22
H4 Inundatie van landbouwpercelen	23
4.1 Inundatiefrequentie	23
4.2 Gewassen	24
H5 Ontsluiting	26
5.1 Rondweg Wanssum	26
5.2 Hoogwatergeul Wanssum	28
5.3 Hoogwatergeul Ooijen	28
5.4 Oude Maasarm	29
5.5 Verkeersveiligheid langzaam verkeer.....	29
5.6 Passeerbaarheid van dijken	30
5.7 Resumé	30
H6 Beperkingen agrarische bouwactiviteiten rondom dijken	31
6.1 Beschermingszones	31
6.2 Profiel van vrije ruimte	31
6.3 Beperkingen.....	31
H7 Ontwikkelruimte	32
H8 Conclusies en aanbevelingen	33
8.1 Conclusies	33
8.2 Aanbevelingen	34
 Bijlage 1 Kaarten veranderingen grondwaterstand (VKV MER)	35
Bijlage 2 Kaarten verandering droogteschade en natschade	37
Bijlage 3 Peilopzet Maas (Peilopzetplan 2002).....	38

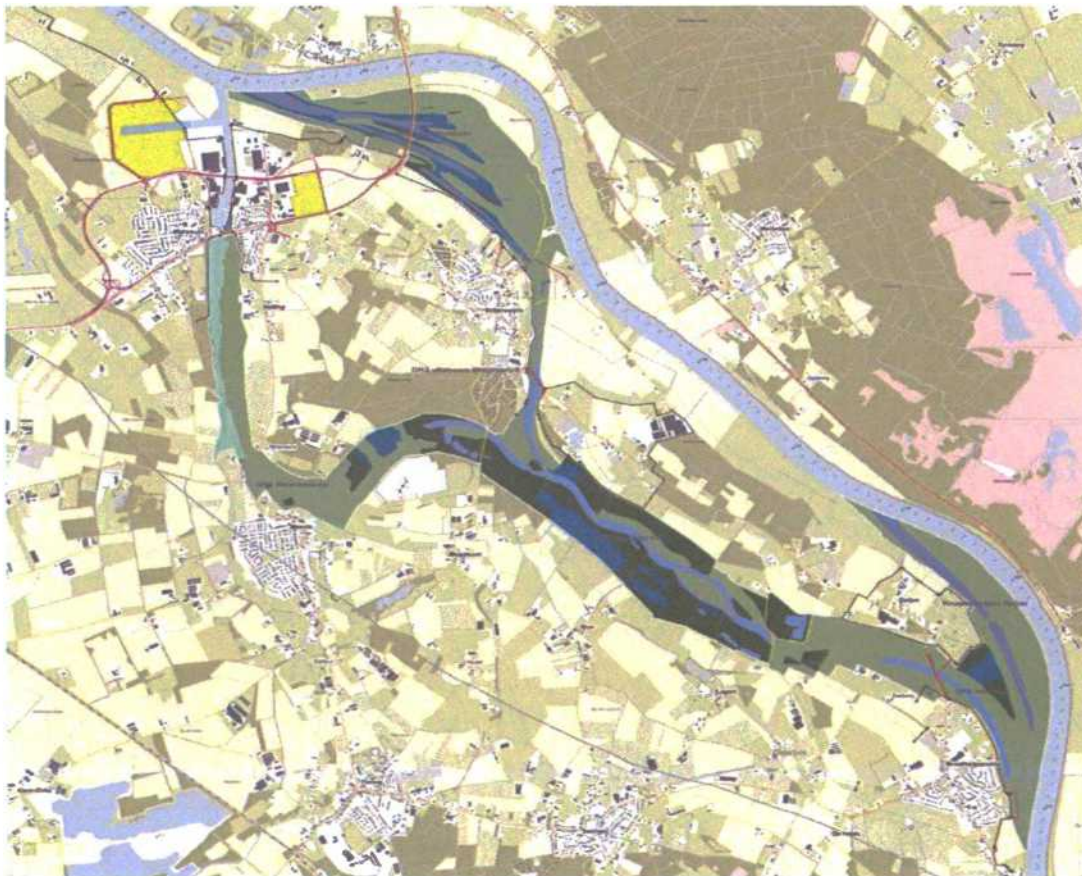
H1 Inleiding

In het kader van de Gebiedsontwikkeling Ooijen-Wanssum worden diverse maatregelen getroffen die invloed hebben op de landbouwsector. De belangrijkste maatregelen zijn rivierverruiming, natuurontwikkeling, dijk aanleg, havenuitbreiding en rondweg Wanssum. In de MER die momenteel wordt opgesteld, worden door RHDHV de milieueffecten in beeld gebracht. Daarbij worden maar in beperkte mate de effecten op landbouwsector meegenomen. De Provincie Limburg wil graag aanvullend op de MER een landbouweffectenstudie uitgevoerd hebben. Met deze effectenstudie kan duidelijk worden gemaakt wat de impact is van de maatregelen van de gebiedsontwikkeling Ooijen-Wanssum op de landbouwsector. Aanleiding hiertoe is de inspraakreactie van de LLTB op de Notitie Reikwijdte en Detailniveau waarin zij meer aandacht voor de landbouweffecten vragen.

Landbouwkundige aspecten die onderzocht moeten worden zijn:

- Omvang van het areaal landbouwgrond dat wordt onttrokken
- Aantal en type bedrijven dat wordt geraakt
- Verandering in de verkaveling
- Verandering in de ontsluiting
- Verandering qua waterbeheersing/grondwater
- Agrarische bebouwing en ontwikkelingsruimte

Zowel negatieve als positieve effecten zullen in beeld worden gebracht (voor zover hier beschikbare gegevens van zijn). De effecten worden in beeld gebracht op basis van het plan dat ten tijde van het opstarten van deze analyse beschikbaar was (maart 2014). Onderstaand is een kaartbeeld van dit plan opgenomen.



Concept

Tijdens de doorlooptijd van de analyse is i.h.k.v. de MER een Voorkeursvariant tot stand gekomen (augustus 2014). Deze wijkt op onderdelen af van het eerdergenoemde plan. Voor zover het de landbouweffecten raakt, zullen deze verschillen ook nog worden benoemd alvorens de conclusies en aanbevelingen worden geformuleerd.

H2 Effecten op areaal, bedrijven en verkaveling

In de analyse is gekeken naar de bedrijven, die percelen cultuurgrond in gebruik hebben binnen het projectgebied. De bedrijfsgebouwen van deze bedrijven kunnen zich zowel binnen als buiten het projectgebied bevinden. Daarnaast is gekeken naar het bedrijfstype van deze bedrijven, de gewassen en de verkaveling binnen het projectgebied. Nadat de huidige situatie in beeld is gebracht, zijn de effecten weergegeven t.o.v. de huidige situatie.

2.1 Huidige situatie

Als startpunt voor de analyse zijn die bedrijven meegenomen, die percelen binnen het plangebied (zie figuur 1) in gebruik hebben. Het betreft percelen zowel in eigendom, maar ook met andere gebruikstitels zoals pacht, grondgebruikersverklaring, erfpacht etc. Voor deze analyse zijn de giab-gegevens 2012 (Geografische Informatie Agrarische Bedrijven) en de gegevens brp (basisregistratie percelen) van 2012 gebruikt. Deze zijn afkomstig van de Gecombineerde opgave. De Gecombineerde opgave is een jaarlijkse opgave voor agrarisch ondernemers. Met deze opgave leveren zij gegevens aan voor de landbouwtelling, de mestwetgeving en een aantal subsidies. Ook kunnen ondernemers hierin uitbetaling aanvragen van toeslagrechten en de subsidie voor agrarisch natuurbeheer. Binnen de gecombineerde opgave worden landbouwpercelen ingetekend. Wegen, paden en sloten vallen niet binnen de landbouwpercelen.

Kengetallen van het totale projectgebied

Het hele projectgebied van Ooijen Wanssum omvat 3329 ha. Dit is de oppervlakte inclusief dorpen en wegen, natuurgrond en cultuurgrond. In het gebied hebben 175 bedrijven (volgens brp) cultuurgrond in gebruik. De geselecteerde bedrijven telen in totaal 1788 ha cultuurgewassen binnen het plangebied. De belangrijkste gewassen, met betrekking tot de omvang, die in het gebied geteeld worden zijn vermeld in tabel 1. Gras, mais, boomkwekerijgewassen en granen zijn de belangrijkste gewassen.

Gewas	Ha
Gras	665
Mais	474
Boomkwekerij	176
Granen	109
Bieten	73
Fruit	46
Aardappelen	34
Groente open grond	22
Tagetes (afrikaantjes)	15

Tabel 1: gewassen projectgebied

Van 151 bedrijven zijn de giab-bedrijfsgegevens bekend (zie tabel 2). In het gebied "Ooijen Wanssum" bevinden zich een groot aantal verschillende bedrijfstypen. De belangrijkste categorieën van bedrijven met betrekking tot aantallen zijn: 34 blijvende teelt bedrijven (boomkwekerij en fruitteelt bedrijven), 33 overige graasdieren, 26 akkerbouwbedrijven, 16 melkveehouderijbedrijven, 16 hokdierbedrijven en 15 tuinbouwbedrijven.

Bedrijven worden ingedeeld in de categorieën zoals akkerbouw of melkveehouderij enz. als tweederde van het totaal aantal SO (Standaard Opbrengst) tot één van deze categorieën kan worden gerekend. Indien minder dan tweederde van het totaal aantal SO tot één van deze categorieën kan worden gerekend, worden deze bedrijven ingedeeld bij de "combinatiebedrijven". Combinatiebedrijven zijn o.a. gewascombinaties en veeteeltcombinaties.

Vanaf 2010 is de Standaardopbrengst (SO) in gebruik. De SO-norm is een gestandaardiseerde opbrengst per ha of per dier die met het gewas of de diercategorie gemiddeld op jaarbasis wordt behaald. Het kengetal Standaardopbrengst geeft de omvang van een bedrijf weer, maar zegt niets

Concept

over volwaardigheid van een bedrijf. Vergelijkingen tussen bedrijven zijn alleen mogelijk **binnen** dezelfde bedrijfstypen.

Bedrijfstype	aantal	Gem. SO Ooijen Wanssum	Gem SO Limburg	Gem oppervlakte per bedrijfstype in Ooijen Wanssum
Akkerbouw	26	44.361	44.674	20,4
Tuinbouw	15	781.807	696.737	21,8
Blijvende teelt	34	529.533	258.598	18,4
Graasdieren totaal	49	215.096	125.021	19,9
Waarvan Melkveehouderij	16	580.254		36,2
Waarvan Overige graasdieren	33	43.257		12,2
Hokdieren	16	1.088.829	841.576	28,7
Combinatiebedrijven	11	427.455	281.058	35,7

Tabel 2: Standaardopbrengst

- Tuinbouw bedrijven, blijvende teelt bedrijven, graasdieren bedrijven, hokdier bedrijven (varkens- en kippenbedrijven) en combinatiebedrijven binnen het gebied Ooijen Wanssum hebben gemiddeld een hogere standaardopbrengst, dan dezelfde bedrijfstypen in Limburg en zijn met betrekking tot de omvang groter dan het gemiddelde van Limburg.
- Akkerbouwbedrijven met grond in het gebied Ooijen-Wanssum hebben een vergelijkbare omvang (SO) t.o.v. gemiddelde akkerbouwbedrijf in Limburg. Toch is een gemiddelde standaardopbrengst van € 44.361,- laag. Het gemiddelde akkerbouwbedrijf is met 20,4 ha als klein bedrijf in te schalen.
- Met een gemiddelde standaardopbrengst van € 43.357,- en een bedrijfsgrootte van 12,2 ha is het gemiddelde bedrijf in de groep "Overige graasdieren" klein van omvang.

Huidige verkaveling (situatie 2012)

Om inzicht te krijgen in de **huidige** verkaveling van het gehele projectgebied "Ooijen Wanssum" is er een "Gis-analyse" uitgevoerd met behulp van de basisregistratie 2012. In deze "Gis-analyse" zijn alleen die percelen van de betrokken bedrijven meegenomen, die zich in het projectgebied bevinden.

De volgende definitie van kavels en huisbedrijfskavel is bij deze analyse aangehouden.

* kavel = aaneengesloten stuk grond van 1 grondgebruiker, percelen met een gemeenschappelijke grens.

** (huis)bedrijfskavel = aaneengesloten stuk grond, begrensd door niet overschrijdbare wegen.

Concept

Op basis van alle gebruikstitels			
Bedrijfstype	Aantal bedrijven	Gemiddeld aantal kavels per bedrijf in projectgebied	Gem. opp. kavel in projectgebied
Akkerbouw	26	5,00	2,83
Tuinbouw	15	1,67	2,19
Blijvende teelten	34	4,06	2,10
Melkveehouderij	16	9,63	3,54
Overige graasdieren	33	4,82	1,36
Hokdieren	16	5,44	2,22
Combinatiebedrijven	11	4,91	2,46
Onbekend*	24	1,83	1,22
Totaal/Gemiddeld	175	4,52	2,34

Tabel 3: Verkaveling van het projectgebied Ooijen-Wanssum

* Binnen de groep onbekend bevinden zich 7 bedrijven met geen grond in het projectgebied. De gemiddelde kavelgrootte van Nederland* (2008) is 4,3 ha en de gemiddelde kavelgrootte zuidelijk veehouderijgebied* is 3,0 ha.

*Bron: CBS Landbouwtelling.

De gemiddelde kavelgrootte is 2,34 ha. Het betreft het gemiddelde van alle veldkavels en huiskavels. Ten opzichte van het zuidelijk veehouderijgebied en het gemiddelde van Nederland is de verkaveling als **matig** in te schalen. (Extra informatie over verkaveling is te vinden op de site van "Verkavelen voor groei" zie www.verkavelenvoorgroei.nl)

2.2 Effecten Gebiedsplan op landbouw

Ten behoeve van de eerder beschreven maatregelen worden de volgende hectaren cultuurgrond aan de landbouw onttrokken (zie kaart 1).

Doel	Opp. ha
Dijkaanleg	24
Natuur	357
Rondweg	12
Uitbreiding haven	28
Totaal	421

Tabel 4: Oppervlakte per maatregel

Dit betekent dat $(421,16/1788) = 23,5\%$ cultuurgrond aan de landbouw onttrokken. Dit is een aanzienlijk deel van de totale oppervlakte cultuurgrond binnen het totale projectgebied met een totale oppervlakte van 1788 ha cultuurgrond. Bedrijven zullen hierdoor minder omvang krijgen.

In tabel 5 zijn de gewassen opgenomen, die in het jaar 2012, op percelen zijn geteeld, die binnen de maatregelen vallen.

Gewas	hectaren
Grasland	196
Mais	127
Granen	39

Concept

Aardappelen	35
Boomkwekerij	10
Bieten	4
Fruit	4
Groenbemesters	3
Diversen	3
Totaal	421

Tabel 5: Gewassen 2012

Gevolgen op bedrijfsniveau:

In de volgende tabellen is ingezoomd op de bedrijven die te maken krijgen met de maatregelen zoals in tabel 5 zijn genoemd. Hierbij zijn de effecten op de verkaveling weergegeven, binnen het projectgebied van **alleen die bedrijven**, die getroffen worden door de geplande maatregelen. Alle percelen van deze bedrijven binnen het projectgebied zijn hierbij meegenomen. Dit kunnen zowel percelen zijn in eigendom, maar ook in pacht of met grondgebruikersverklaring of andere gebruikstitels.

	Op basis van alle gebruikstitels		
Bedrijfstype	Aantal bedrijven	Gemiddeld aantal kavels per bedrijf in projectgebied	Gem. opp. kavel in projectgebied
Akkerbouw	13	7,85	3,12
Tuinbouw	5	2,00	2,48
Blijvende teelten	11	6,18	1,97
Melkveehouderij	11	12,00	3,37
O. Graasdieren	20	6,50	1,42
Hokdieren	8	8,00	2,28
Combinatiebedrijven	8	6,13	2,50
Onbekend*	2	5,00	0,88
Totaal/Gemiddeld	78	7,24	2,45

Tabel 6: Huidige verkaveling, binnen het projectgebied van de bedrijven die binnen de maatregelen vallen

	Op basis van alle gebruikstitels		
Bedrijfstype	Aantal bedrijven	Gemiddeld aantal kavels per bedrijf in projectgebied	Gem. opp. kavel in projectgebied
Akkerbouw	13	7,15	2,65
Tuinbouw	4	2,00	1,40
Blijvende teelten	11	4,91	1,86
Melkveehouderij	11	11,55	2,51
O. Graasdieren	19	4,63	1,20
Hokdieren	8	7,63	1,60
Combinatiebedrijven	8	5,00	1,90
Onbekend*	2	4,00	0,87
Totaal/Gemiddeld	76	6,30	2,01

Tabel 7: Verkaveling na uitvoering van de maatregelen

Onbekend betekent dat bedrijfstype niet bekend is.

In de vergelijking van de verkavelingscijfers van tabel 6 en 7 valt het volgende op.

Concept

- Bij twee bedrijven vallen alle percelen van deze bedrijven, die zich in het projectgebied bevinden, binnen de geplande maatregelen. Na uitvoering van de maatregelen hebben deze bedrijven geen grond meer in het projectgebied.
- 421 hectare wordt in totaal aan deze 78 bedrijven onttrokken. Dit betekent dat de bedrijfsoppervlakte kleiner wordt.
- De overblijvende percelen zijn gemiddeld kleiner van omvang. In de huidige situatie gemiddelde oppervlakte 2,45 ha en in de toekomstige situatie 2,01 ha. De verkavelingstoestand verslechtert hierdoor op de bedrijven die te maken krijgen met de maatregelen. Landbouwbedrijven streven in principe naar grotere kavels om hiermee de productiekosten te verlagen. Grotere kavels betekent dat de efficiëntie van mechanische bewerkingen zal toenemen.

Bij de 78 bedrijven, die genoemd zijn in tabel 6 en 7, is in tabel 8 het effect weergegeven op de **gemiddelde huiskavel grootte** per bedrijfstype voor en na onttrekken van grond voor geplande maatregelen. Bij 46 bedrijven zijn er effecten op de huiskavel.

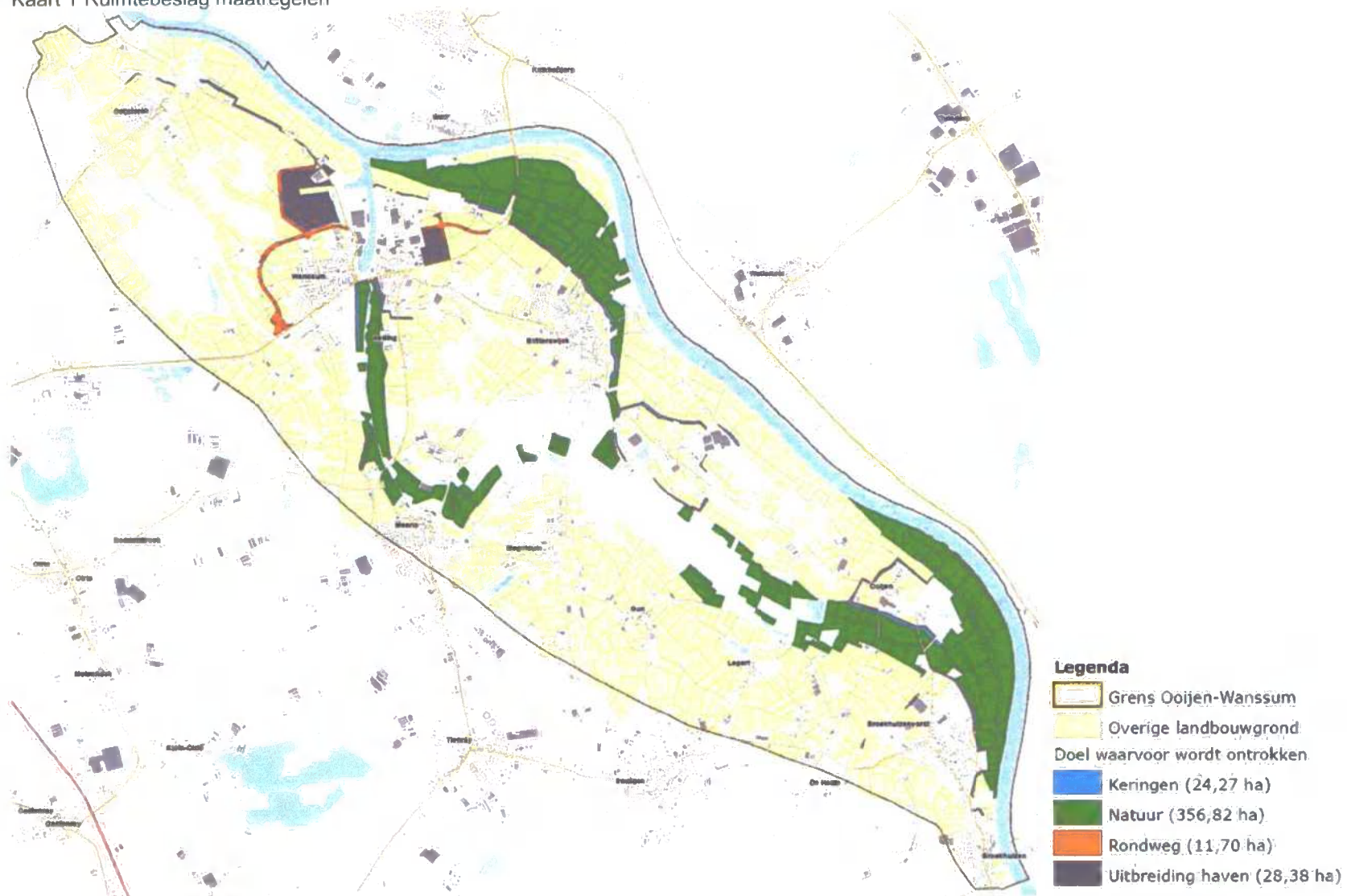
Bedrijfstype	Op basis van alle gebruikstitels			
	Aantal bedrijven huidige situatie	Aantal bedrijven na uitvoering maatregelen	Gemiddelde opp. huiskavels huidige situatie	Gem. opp. Huiskavels na uitvoering maatregelen
Akkerbouw	8	8	3,93	3,07
Tuinbouw	3	2	3,09	3,09
Blijvende teelten	6	6	0,44	0,44
Melkveehouderij	6	6	10,82	4,41
O. Graasdieren	14	13	2,82	2,28
Hokdieren	3	3	9,17	3,07
Combinatiebedrijven	4	4	4,13	3,44
Onbekend	2	2	0,41	0,41
Totaal/Gemiddeld	46	44	4,19	2,57

Tabel 8: Gemiddelde huiskavelgrootte per bedrijfstype

Uit de tabel kunnen de volgende conclusies worden getrokken:

- Bij twee bedrijven valt de huiskavel volledig binnen de maatregelen.
- Gemiddelde oppervlakte van de huiskavel daalt van 4,19 naar 2,57 ha
- Bij 6 melkveehouderij bedrijven daalt de gemiddelde oppervlakte van de huiskavel van 10,82 ha naar 4,41 ha. De grootte van de huiskavel bij een melkveehouderij bedrijf is uit exploitatieredenen van zeer groot belang.

Kaart 1 Ruimtebeslag maatregelen



Concept

Doorsnijding van kavels (zie kaart 2)

In totaal worden er 421 hectaren onttrokken aan de landbouw. Bij 283 ha vallen gehele kavels binnen de maatregelen. Bij 138 ha betreft het een deel van de bestaande kavels. Hierdoor worden kavels kleiner dan in de bestaande situatie.

	Veld-kavels huidige situatie ha	Blijft landbouw (ha)	Onttrokken (ha)	Blijft landbouw (%)	Onttrokken (%)
Max.	16,24	15,54	8,68	99	95
Min.	0,10	0,01	0,01	5	1
gemiddeld	2,88	2,01	0,87	66	34

Tabel 9: Gegevens doorsnijding 108 kavels

Op 108 veldkavels betekent dit een verkleining van de kavelgrootte. Naast de verkleining van de kavel kan het overblijvende gedeelte van de kavel ook slechter van vorm zijn. Zie bijgevoegde kaart. Efficiënte bewerking zal op deze percelen moeilijker zijn.

	HK Huidige situatie	Blijft landbouw (ha)	Onttrokken (ha)	Blijft landbouw (%)	Onttrokken (%)
Max.	27,6	18,5	20,1	96	79
Min.	0,5	0,5	0,0	21	4
gemiddeld	7,9	4,5	3,4	75	25

Tabel 10 Gegevens doorsnijding 13 percelen Huiskavel

In 13 gevallen gaat het om huiskavels. Huiskavels hebben een vooral een belangrijke rol bij rundveehouderijbedrijven. In de voorgaande tabel is te zien dat bij 13 bedrijven, de gemiddelde oppervlakte huiskavel afneemt met 3,4 ha.

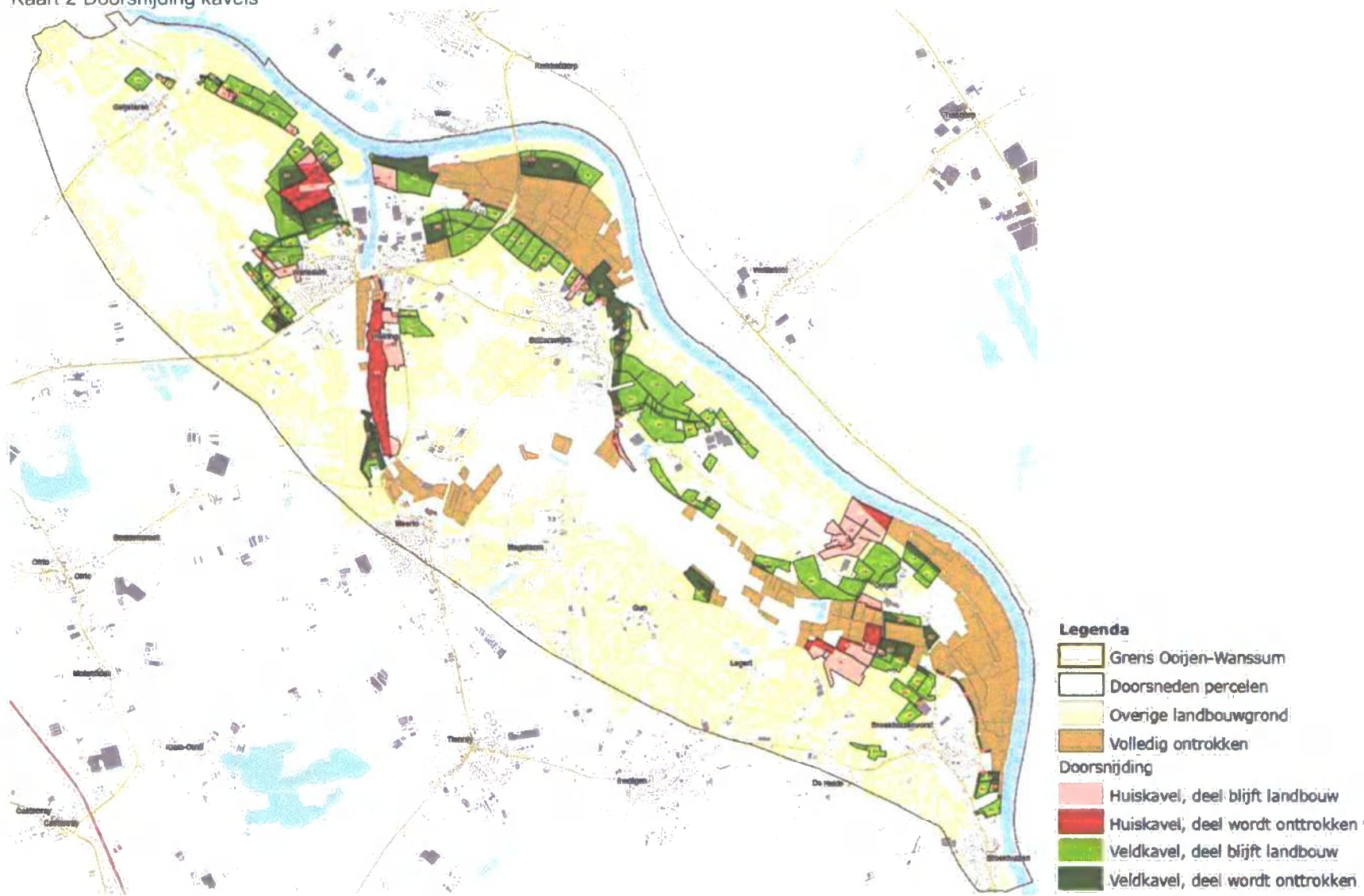
Aanbeveling

Gezien de verslechtering van de verkaveling, zowel bij de huiskavels als de veldkavels zou men de mogelijkheden van een vrijwillige kavelruil kunnen onderzoeken en tevens de animo bij de agrariërs kunnen peilen. Hierdoor kan een deel van negatieve effecten op de verkaveling worden beperkt.

De algemene conclusie blijft dat er 421 ha cultuurgrond aan de landbouw wordt onttrokken. Op de totale hoeveelheid cultuurgrond van 1788 ha betekent dit een achteruitgang van 23,5%. De individuele bedrijven (78) die hierdoor worden getroffen, worden hiervoor schadeloos gesteld bij uitvoering van het projectplan. Voor alle huidige grondgebonden bedrijven (175) binnen het projectgebied betekent het verder, dat er in de toekomst minder groeimogelijkheden zullen zijn, doordat er binnen het projectgebied minder cultuurgrond voor grondgebonden landbouw beschikbaar is. Wellicht kan het beheer door de landbouw van de toekomstige natuurgrond het verlies van deze cultuurgrond voor een deel compenseren. Ook het beweiden van dijken met schapen kan hier aan bijdragen.

Concept

Kaart 2 Doorsnijding kavels



H3 Grondwatereffecten

3.1 Inleiding

Doel van de landbouweffectenstudie is de hydrologische effecten van de maatregelen van de gebiedsontwikkeling voor de landbouw in beeld te brengen en aan te geven hoe deze gemitigeerd/gecompenseerd kunnen worden.

In het projectgebied Ooijen –Wanssum worden in verschillende projecten maatregelen uitgewerkt die leiden tot veranderingen van grond- en oppervlaktewaterstanden. Deze waterstandsveranderingen kunnen effect hebben op de opbrengst van landbouwgewassen, als gevolg van nat- of droogteschade. Een deel van de maatregelen is al uitgevoerd. De effecten van de gebiedsontwikkeling Ooijen-Wanssum kunnen niet los worden gezien van de effecten van maatregelen van andere projecten. Veranderingen in het waterstanden worden veroorzaakt door de volgende projecten.

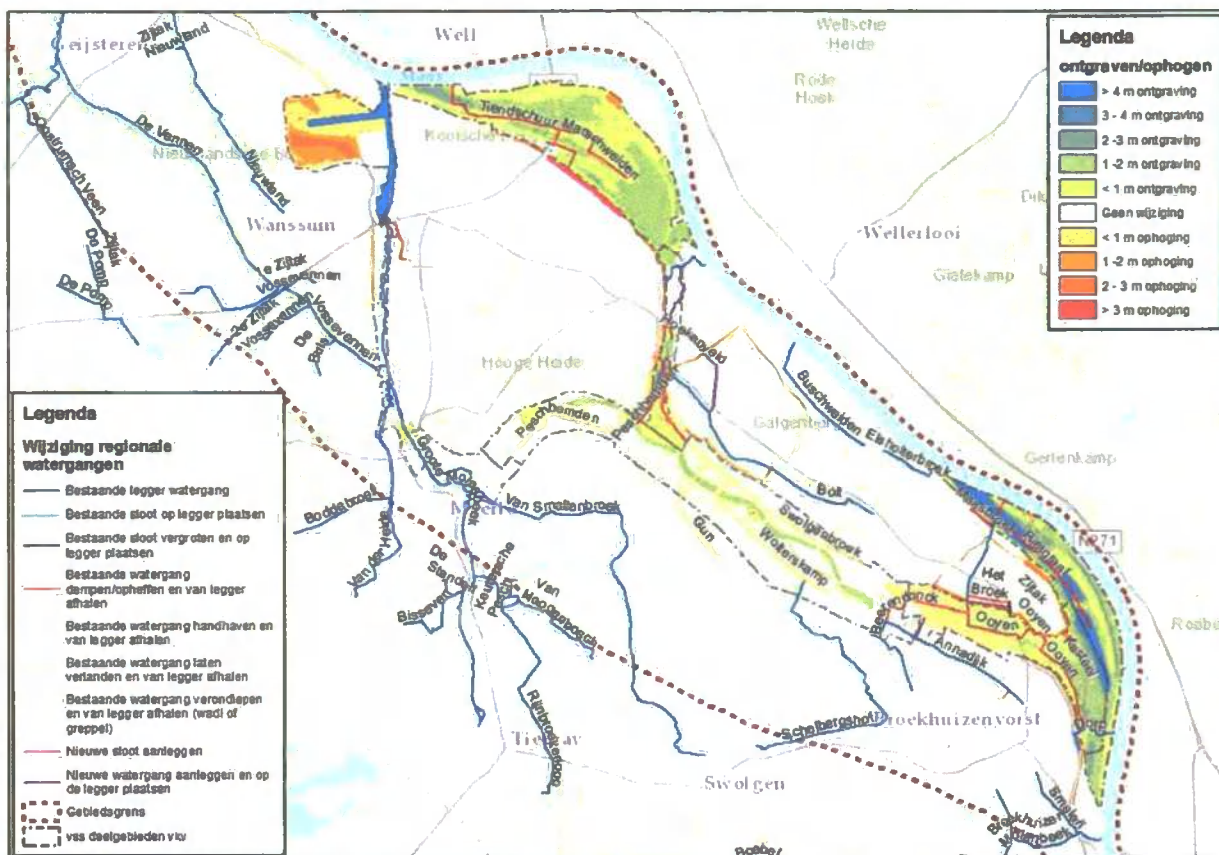
- (1) Gebiedsontwikkeling Ooijen-Wanssum
Zie hoofdstuk 1.
- (2) Peilopzet Maas
Het stuwpeil van de stuw bij Sambeek wordt met 25 cm verhoogd. Dit is gepland in twee stappen. In juli 2014 is een peilverhoging van 10 cm gerealiseerd. In de zomer van 2015 zal het Maaspeil nog eens 15 cm worden verhoogd.
- (3) Nieuw Limburgs Peil (NLP)
De NLP maatregelen binnen het plangebied bestaan uit:
 - het inrichten van EHS nieuwe natuur door het beperken of verwijderen van ontwatering en de afwatering;
 - het verondiepen van de watergangen Gun, Swolgenbroek, bovenloop Wolterskamp en Peschbenden.

3.2 Veranderingen waterstanden, nat- en droogteschade

De effecten van de maatregelen van deze plannen op grondwaterstanden, oppervlaktewaterpeilen en nat-en droogteschade van landbouwgewassen zijn in beeld gebracht in studies.

3.2.1 Gebiedsontwikkeling Ooijen-Wanssum

In het kader van de gebiedsontwikkeling worden een tweetal hoogwatergeulen gegraven evenals een aantal geulen ('klimaatbuffergeulen') in de Oude Maasarm aangelegd. Door het vele graafwerk gaat van deze maatregelen een grondwaterstandsverlagend effect uit. Naast deze maatregelen worden er ook een groot aantal bestaande watergangen van de legger gehaald. Hierdoor zullen uiteindelijk maar een beperkt aantal watergangen binnen het toekomstige natuurgebied overblijven. Door het dempen en/of langzaam laten verlanden van deze watergangen zullen de grondwaterstanden gaan stijgen. De gevolgen van alle maatregelen samen op de grondwaterstanden is vastgelegd in een tweetal studies van RHDHV.



Kaart 3: op te heffen waterlopen + graafwerk

MER, Voorkeursvariant (VKV, (2014):

In de MER zijn de effecten van de Gebiedsontwikkeling in beeld gebracht t.o.v. de autonome ontwikkelingen. De autonome ontwikkelingen zijn de NLP maatregelen, de peilopzet van de Maas en de klimaatbuffer. De klimaatbuffer is zo ontworpen dat minimale effecten op grondwaterstanden optreden.

In de bijlagen zijn de resultaten van de effecten van de VKV opgenomen. Het bevat:

- veranderingen van grondwaterstanden GHG, GLG en GVG (Bijlage 1);
- effecten op nat- droogteschade landbouw (Bijlage 2)

Waterhuishoudkundig plan (2014):

Na de MER-analyse heeft RHDHV i.s.m. waterschap Peel en Maasvallei een waterhuishoudkundig plan gemaakt, t.b.v. van Provinciaal Inpassingsplan (PIP). Daarbij is meer in detail gekeken naar de huidige en gewenste toekomstige waterhuishouding in het gebied. In §3.3.3 is beschreven in welke delen van het projectgebied verwacht wordt dat nat- of droogteschade zal optreden door de maatregelen van de gebiedsontwikkeling.

3.2.2 Peilopzet Maas;

De gevolgen van de peilopzet zijn beschreven in het Peilopzetplan, dat is opgesteld ten behoeve van Tracebesluit. De maatregelen voor stuwpand Sambeek (2002) bestaan uit:

- zomerbedverdieping Sambeek;
- peilopzet van de Maas met 25 cm;
- aanleg Hoogwatergeulen Lomm en Well-Aijen (ten tijde van Tracébesluit ¹)

¹ De Hoogwatergeul Lomm en Hoogwatergeul Well-Aijen zijn na de ontwerpen ten tijde in het Tracebesluit (2002) wel aangepast, maar de effecten van de zomerbedverdieping en de peilopzet overheersen. Daarom is de effectbeschrijving in het Peilopzetplan voor stuwpand Sambeek nog overleind gebleven.

Vooruitlopend op de peilopzet zijn gebieden geselecteerd met waar het risico op natschade voor agrariërs zo groot is zij een vergoeding hebben ontvangen om mitigerende maatregelen te kunnen nemen. De agrariërs zijn overigens niet verplicht om de maatregelen uit te voeren.

Drie waterschappen – waaronder waterschap Peel en Maasvallei - en RWS hebben een gezamenlijke nadeelcompensatieregeling: 'Beleidsregeling nadeelcompensatie Infrastructuur en Milieu' ook wel aangeduid met BnIM 2014'. Het secretariaat is handen van waterschap Peel en Maasvallei.

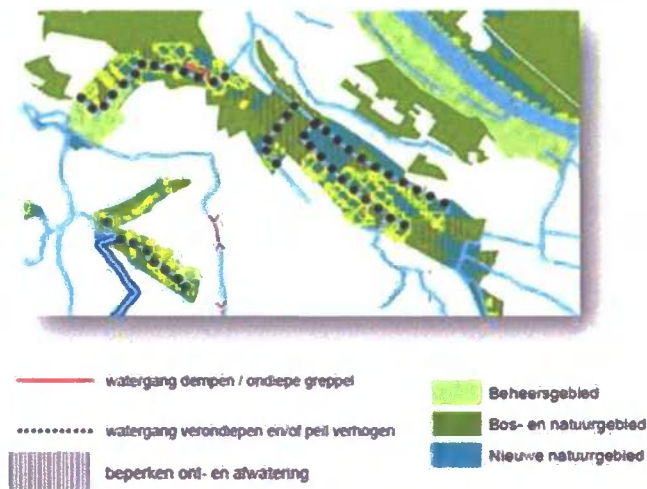
De resultaten zijn weergegeven in kaarten in bijlage 3:

- Veranderingen grondwaterstanden (GHG, GLG); deze kaarten laten zien dat er verhogingen in de grondwaterstand optreden in een brede strook langs de Maas.
- Percelen met proactief aanbod voor mitigerende maatregelen.

3.2.3 Nieuw Limburgs Peil

Het Nieuw Limburgs Peil (NLP) is een plan, dat is opgesteld door het waterschap in samenwerking met onder andere vertegenwoordigers vanuit de landbouw, natuur en gemeenten. In het NLP zijn maatregelen voorgesteld om te komen tot een zogeheten gewenst grond- en oppervlaktewaterregime. De NLP maatregelen binnen het plangebied concentreren zich op het centrale deel van de oude Maasarm en bestaan uit:

- het beperken of verwijderen van ontwatering en de afwatering binnen EHS die wordt ingericht als (nieuwe) natuur
- het verondiepen van de watergangen Gun, Swolgenbroek, bovenloop Wolterskamp en Peschbenden;
- gebiedsbrede maatregelen in landbouwgebied; het plaatsen van boerenstuwijtjes ('stuwende kracht' geheten) en peilgestuurde drainage.



Kaart 4: maatregelen in het NLP

De maatregelen van het NLP plan worden als volgt uitgevoerd:

- De inrichtingsmaatregelen voor de nieuwe natuur, in het centrale deel van de oude Maasarm, zijn in belangrijke mate al uitgevoerd (aanleg van de zogeheten klimaatbuffergeulen).
- In de gebiedsontwikkeling Ooijen-Wanssum wordt de inrichting van het centrale deel van de oude Maasarm ingevuld door het realiseren van de klimaatbuffergeulen (nr. 5 en 7) en het laten verlanden van de watergangen in het ingreepgebied. Veel van de maatregelen in de bestaande natuurkern en de zogeheten nieuwe natuur zijn al uitgevoerd. De

klimaatbuffergeulen worden zo ontworpen dat de effecten op de grondwaterstand zo beperkt mogelijk zijn. In de praktijk betekent dit dat de geulen uit segmenten bestaan die gescheiden zijn door drempels en die elk hun eigen waterstand hebben.

- De bovenloop van de Wolterskamp ligt volledig in de Oude Maasarm. De Wolterskamp heeft drie zijwatergangen, te weten de Swolgenbroek, de Gun en de Schelbergshof. De Swolgenbroek en Gun in de Oude Maasarm worden na realisatie van de gebiedsontwikkeling Ooijen-Wanssum niet meer onderhouden en worden van de legger afgehaald.
- Swolgenbroek: om de in het NLP gewenste vernatting te bereiken, wordt de Swolgenbroek door het waterschap nu al (vrijwel) niet meer onderhouden. Hierdoor neemt de afwaterende functie van de watergang af. Agrarisch gebied ligt volledig buiten de Oude Maasarm, op hoger gelegen gronden. Het laten verlanden van de Swolgenbroek heeft daarmee geen negatieve gevolgen voor het agrarisch gebruik van de gronden ten noorden van de Oude Maasarm.
- De bovenloop van de Wolterskamp ligt volledig in de Oude Maasarm. Het beheer en onderhoud aan de bovenloop van de Wolterskamp wordt (verder) gestaakt en de watergang kan natuurlijk gaan verlanden. De gehele bovenloop van de Wolterskamp wordt van de legger afgehaald. Landbouwgronden die via de Schelbergshof worden ontwaterd, liggen op het Maasterras, en daarmee fors hoger dan de Oude Maasarm. Er worden dan ook geen problemen met de ont- en afwatering van de Schelbergshof en aangrenzend landbouwgebied verwacht, wanneer de Schelbergshof in de toekomst op de Oude Maasarm afwatert in plaats van op de Wolterskamp.
- Gun: in werkelijkheid wordt met de realisatie van de gebiedsontwikkeling de huidige, in het veld bestaande, situatie van de Gun geformaliseerd. Er zijn geen aanvullende mitigerende maatregelen voorzien (zie aandachtspunt 2.1)

3.3 Resultaten

3.3.1 Grondwaterstanden

De maatregelen van de gebiedsontwikkeling Ooijen-Wanssum leiden – ten opzichte van de autonome ontwikkeling- tot:

- verlagingen van grondwaterstanden, vooral rondom de hoogwatergeulen en de uitbreiding van de haven Wanssum;
- verhogingen van grondwaterstanden ten zuiden van de Oude Maasarm, door het inrichten van de Maasarm als natuurgebied waaronder het uit gebruik nemen (laten dichtgroeien) van watergangen.

3.3.2 Nat- en droogteschade

De nat en droogteschade als gevolg van de gebiedsontwikkeling is in de MER berekend op basis van methodiek 'waterlood', gebaseerd op de bekende HELP tabellen. De locaties waar een verandering van nat- of droogteschade is berekend zijn beschreven aan de hand van de aandachtspunten uit het waterhuishoudkundig plan. In het NLP zijn berekende nat- en droogteschadeveranderingen kleiner dan 2% niet in beeld gebracht omdat dit buiten de betrouwbaarheidsmarge van de methode valt.

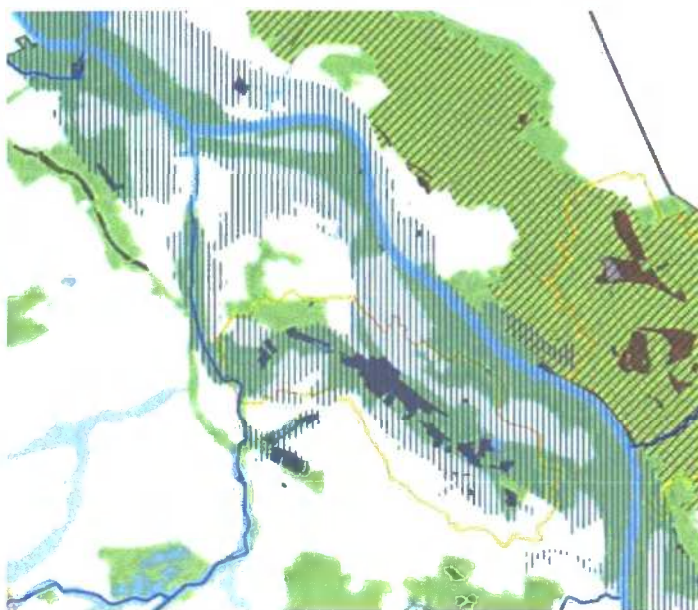
Natschade

Per aandachtslocatie wordt bekeken of nadelige effecten van vernatting kunnen worden gemitigeerd/gecompenseerd met technische maatregelen, zoals aanleg van peilgestuurde drainage en/of terreinophoging. Het projectbureau zal deze met de eigenaren van betreffende percelen bespreken.

Droogteschade

Een toename van de natschade is in de landbouwpraktijk niet 'weg te strepen' met een afname van de droogteschade. Droogteschade is namelijk beter te beheersen (door beregening) dan natschade.

Gewassen kunnen alleen met bestaande onttrekkingsputten worden beregend, omdat het stand-still beleid ten een toename van het aantal beregeningsputten voor beregeningen niet toe laat. Wel mag onder voorwaarden een vervallen put vervangen worden door een nieuwe. Binnen de zogeheten hydrologische bufferzones gelden andere regels dan er buiten (zie kader). Droogteschade treedt bijna alleen op buiten de hydrologische bufferzones (binnen de bufferzone maximaal 3%).



Kaart 5: Hydrologische bufferzones, oranje contour (Provinciaal Omgevingsplan Limburg)

Stand-still beleid grondwateronttrekkingen

Alle beregeningsputten en beregeningspompen moeten zijn geregistreerd in het grondwaterregister van het waterschap. Er wordt onderscheid gemaakt tussen registratie van putten en pompen binnen en buiten de hydrologische bufferzones. Binnen de bufferzones gelden striktere eisen dan er buiten. Een pomp is niet gebonden aan een put, maar mag onder voorwaarden ingezet worden op meerdere putten.

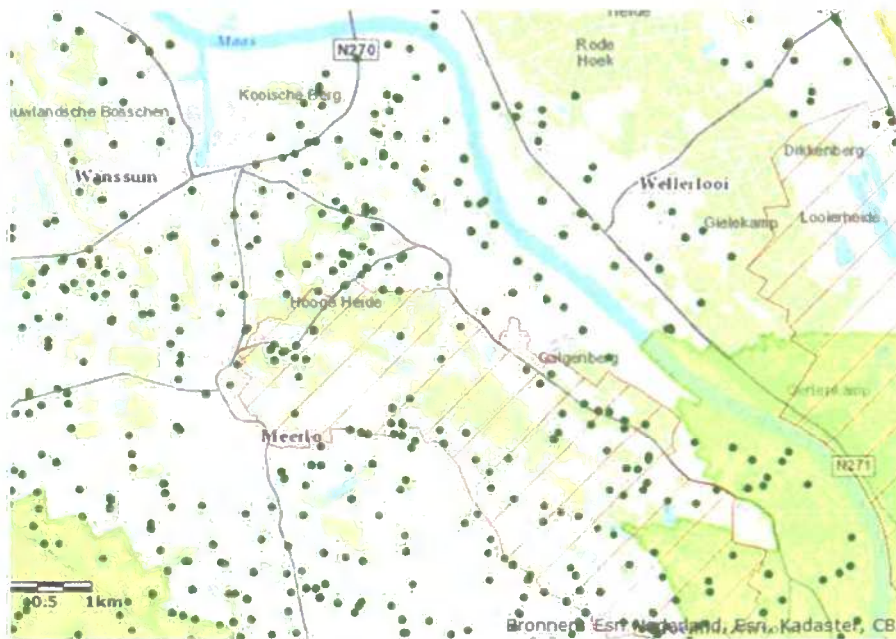
Buiten de bufferzones:

- Een beregeningsput die vervalst mag worden herplaatst, ook op een andere locatie buiten de bufferzone.
- Pompen geregistreerd voor gebruik buiten bufferzone mogen niet worden ingezet binnen de bufferzone.
- Een niet geregistreerde pomp mag alleen worden gebruikt als de pompcapaciteit kleiner is dan $10\text{m}^3/\text{u}$.

Binnen bufferzones:

- Een beregeningsput die vervalst mag worden herplaatst. Binnen de bufferzone mag één nieuwe put niet dicht bij het natuurgebied komen te staan.
- Pompen geregistreerd voor gebruik binnen de bufferzone mogen ook worden ingezet buiten de bufferzone.
- Alleen geregistreerde pompen mogen worden gebruikt, ook als de pompcapaciteit kleiner is dan $10\text{m}^3/\text{u}$.

De locaties van de geregistreerde beregeningsputten zijn weergegeven op kaart 6.



Kaart 6: geregistreerde beregeningsputten (bron www.wpm.nl)

3.3.3 Per aandachtspunt

Watergangen Beerendonck en Annadijk

De peilen van de Beerendonck en Annadijk stijgen door de gebiedsontwikkeling, ten opzichte van de huidige situatie. Voor de lager gelegen percelen in het dal langs de Beerendonck en Annadijk zal hierdoor natschade ontstaan. De omvang van het gebied waar dit speelt is beperkt, omdat de geulen waarin de watergangen liggen, beperkt van omvang zijn. Het maaiveld loopt snel op.

De wijzigingen van deze maatregelen op de grondwaterstanden zijn berekend in de MER. In de nabijheid van deze watergangen is een toename van de natschade berekend, tot maximaal 20%, en een kleine afname van de droogteschade (tot 3%)



Kaart 7a: natschade nabij watergangen Beerendonck en Annadijk, MER voorkeursvariant

Op deze percelen zijn de volgende mogelijkheden om eventuele natschade te mitigeren:

- Ophogen van maaiveld. Op basis van de Keur van het waterschap wordt uitgegaan van een drooglegging (voor bouwland) van minimaal 80 cm. Dit wordt echter in de huidige situatie niet overal gehaald. Als in de huidige situatie de drooglegging kleiner is dan 80cm wordt niet meer opgehoogd dan de verhoging van het oppervlaktewaterpeil. Als de drooglegging in de huidige situatie groter is dan 80cm wordt opgehoogd totdat in de toekomstige situatie de drooglegging 80 cm is. De locaties zijn indicatief weergegeven in kaart 7c.
 - Beerendonck; maximaal ca. 30 cm ophogen

Concept

- Annadijk: maximaal ca. 40cm ophogen
- Aanleggen van peilgestuurde drainage op ongedraineerde percelen en ombouwen van traditionele bruisdrainage naar peilgestuurde drainage. In praktijk wordt peilgestuurde drainage op traditioneel gedraineerde percelen vaak ook geheel nieuw aangelegd in plaats van omgebouwd. Op kaart 8 zijn de percelen weergegeven waar drainage bij het waterschap is gemeld.
- Uitkeren schadevergoeding.

De gevolgen van de verhoging van de peilen is weergegeven in kaarten 4b en 4c. Hierin zijn de huidige en toekomstige droogleggingen ²⁾ in een gemiddelde wintersituatie winter weergegeven.



Kaart 7b: drooglegging winter (50%MA) huidige situatie



Kaart 7c: drooglegging winter (50%MA) na uitvoering Gebiedsontwikkeling

Legenda

— waterloop

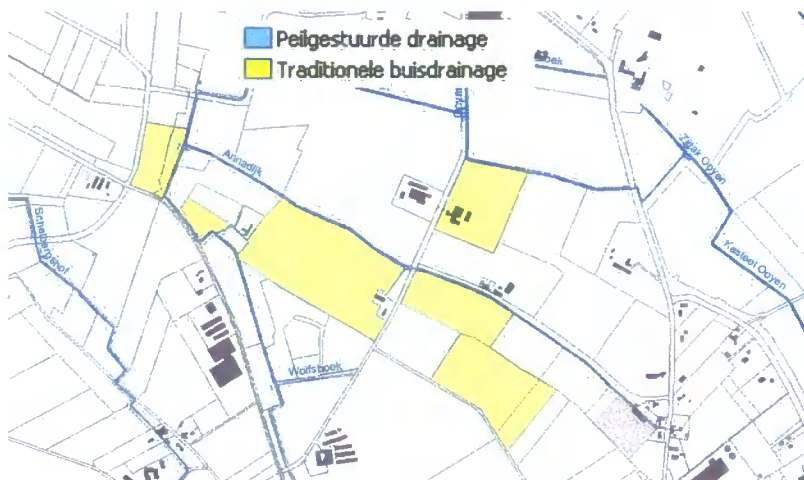
■ natuur

drooglegging (cm-mv)

■	< 0
■	0 - 20
■	20 - 30
■	30 - 40
■	40 - 50
■	50 - 60
■	60 - 70
■	70 - 80
■	80 - 90
■	90 - 100
■	> 100

²⁾ Drooglegging is de afstand tussen het oppervlaktewaterpeil en het maaiveld

Concept

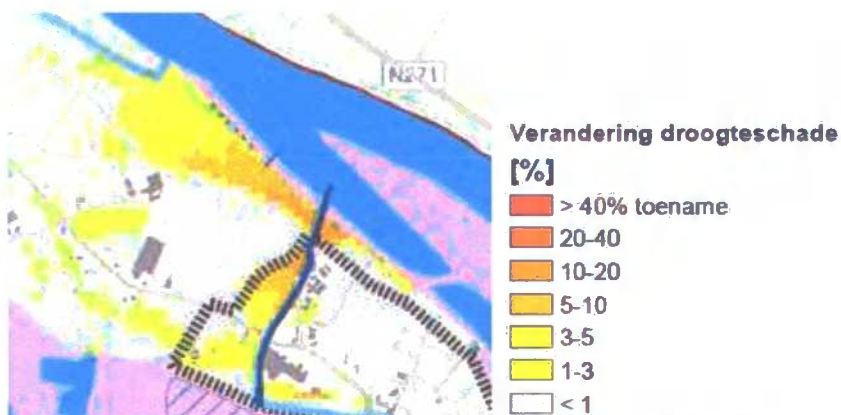


Kaart 8: Gedraineerde percelen, geregistreerd bij het waterschap

Watergang Maasbroek, hoogwatergeul Ooijen

De watergang Maasbroek komt met de realisatie van de Hoogwatergeul Ooijen te vervallen. Op de watergang Maasbroek is een sloot (tertiaire watergang) aangesloten. De afwatering van deze sloot wordt verlegd naar de hoogwatergeul, hiertoe wordt de huidige sloot verlengd, tot in de hoogwatergeul.

De effecten van deze wijzigingen op de grondwaterstanden zijn bepaald in het kader van de MER. De daling van de grondwaterstanden rondom de hoogwatergeul leidt in deze berekening tot een toename van de droogteschade. De dalingen van de GLG lopen op van ca. 5 cm in het westen naar ca. 1,0 m in oostelijke richting. Dit zal in praktijk niet of in veel mindere mate optreden omdat de dalingen voor een deel worden opgeheven door de verhogingen als gevolg van de peilopzet: ca. 0,1 tot 0,2 m.. In de MER zijn de effecten immers niet ten opzichte van de huidige situatie, maar ten opzichte van de autonome ontwikkeling berekend. Kaart 6 laat zien dat er in de nabijheid enkele beregeningsputten aanwezig zijn. Door de graafwerkzaamheden komen diverse bestaande beregeningsputten te vervallen. Indien nodig kunnen daarom nieuwe putten worden geslagen, binnen de regels van het stand-still beleid.



Kaart 9: Verandering droogteschade omgeving Maasbroek, MER voorkeursvariant

Watergang Gun

In de MER is in de nabijheid van deze watergangen een toename van de natschade berekend (tot 10%) en een kleine afname van de droogteschade (tot 3%). In werkelijkheid wordt met de realisatie van de gebiedsontwikkeling de huidige, in het veld bestaande, situatie van de Gun geformaliseerd. Het maaiveldniveau in de Oude Maasarm is lager dan in het aangrenzende landbouwgebied. Ook het bodemniveau van de Gun daalt snel in de Oude Maasarm. Bovendien staat de Gun (vrijwel) altijd droog. De afwatering van het traject van de Gun ten zuiden van de Broekstraat en van het traject van

Concept

de Gun ten noorden van de Broekstraat wijzigt daarmee nauwelijks tot niet ten opzichte van de huidige situatie. Er zijn daarom geen aanvullende mitigerende maatregelen voorzien.

Afwatering landbouwgebied bij bovenloop Tiendschuur (Aandachtspunt 4.2)

Door het aanleggen van de waterkering ontstaat een binnendijks gelegen laagte. In de huidige situatie kan hemelwater dat over of ondiep door de grond afstroomt, vrij afstromen naar lager gelegen gronden en de Tiendschuur. Met het aanleggen van de waterkering wordt deze afstroming gestremd, waardoor de kans bestaat dat het hemelwater aan de binnendijkse voet van de waterkering op de akker stagneert. In dat geval kan in de zone waar het regenwater zich verzamelt een natte zone ontstaan met natschade aan de gewassen tot gevolg.

Omdat dit een lokaal knelpunt in de afwatering is, is dit niet in de resultaten van de MER te zien. Om eventuele natschade te mitigeren of compenseren wordt binnendijks een zaksloot aangelegd. Indien nodig moet bij hoogwater een tijdelijke pomp worden geplaatst, om overtollige neerslag en/of kwel over de waterkering heen uit te pompen.

Watergangen Bolt en Hoekenveld

Om de afwatering van de Bolt en de Hoekenveld in het binnendijkse gebied te kunnen realiseren, moeten beide watergangen via een nieuwe watergang met elkaar verbonden worden (zie kaart 8). Daarnaast zal zeer waarschijnlijk de watergang, waardoor het gebied afwatert, iets vergroot moeten worden, zodat de capaciteit voldoende is om ook de afvoer van de andere watergang te kunnen verwerken. Naast het feit dat toename van het debiet in de watergangen mogelijk gecompenseerd moet worden, door de capaciteit van de afvoerende watergang te vergroten, vormt de drooglegging van de percelen rond de bovenloop van de Hoekenveld een aandachtspunt. Bij afvoer via de Bolt en geen integrale ophoging van het maaiveld zal deze, zonder aanvullende maatregelen, afnemen.



Kaart 10: situatie Bolt/Hoekenveld

Op deze percelen zijn de volgende mogelijkheden om eventuele natschade te mitigeren of compenseren:

- ophogen van maaiveld;
- aanleg van peilgestuurde drainage; in de huidige situatie is er op de percelen – volgens de informatie van het waterschap- geen buisdrainage aanwezig;
- verpachten met gebruiksbeperkingen: de percelen die dit betreft zijn (nagenoeg) volledig in eigendom van het projectbureau Ooijen-Wanssum.

De wijzigingen van deze maatregelen op de grondwaterstanden zijn berekend in de MER. In het MER is – in tegenstelling tot de beschrijving hierboven juist een afname van de natschade (tot 20%) en een kleine toename van de droogteschade (tot 3%) berekend. Dit zal op, basis van bovenstaande beschrijving over de veranderingen van het oppervlaktewater niet optreden. Daarom zijn alleen maatregelen beschreven waarmee natschade wordt gemitigeerd/gecompenseerd.

Uitbreiding haven Wanssum

Aan de westzijde van haven Wanssum, ter plaatse van de zijtak van de haven, wordt het bedrijventerrein haven Wanssum uitgebreid (zie figuur 5.1). Deze uitbreiding bestaat uit een verlenging van de zijtak van de haven en realisatie van bedrijven rond deze zijtak.

De wijzigingen van deze maatregelen op de grondwaterstanden zijn berekend in de MER. Er is een afname van de natschade (tot ca 20%) en een kleine toename van de droogteschade (tot 3%) berekend. Dit zal in praktijk niet of in veel mindere mate optreden omdat de dalingen vrijwel volledig worden opgeheven door de verhogingen als gevolg van de peilopzet. In de MER zijn de effecten immers niet ten opzichte van de huidige situatie, maar ten opzichte van de autonome ontwikkeling berekend.

3.4 Conclusies

Natschade

- Op enkele locaties treedt een afname van de natschade op.
- Rond de watergangen Beerendonck en Annadijk, Bolt en Hoekenveld treedt natschade op die gemitigeerd dient te worden. Geadviseerd wordt in overleg met de agrariër te bepalen of ophoging of peilgestuurde drainage de beste oplossing is.
- Natschade als gevolg van de gebiedsontwikkeling wordt niet versterkt door de peilopzet van de Maas.

Droogteschade

- Op enkele locaties treedt een afname van de droogteschade op.
- Op diverse locaties is de berekende toename van de droogteschade zo beperkt dat deze buiten de betrouwbaarheidsmarge van de berekeningsmethodiek valt.
- Ten noorden van Ooijen is sprake van een duidelijke toename van de droogteschade als gevolg van de grondwaterstands dalingen door de aanleg van de hoogwatergeul.
- Nabij de Maas worden deze effecten (deels) gecompenseerd door de peilopzet van de Maas.
- De resterende droogteschade is te bestrijden met extra beregening. Dit is mogelijk binnen de regels van het stand-still beleid voor grondwateronttrekkingen. Geadviseerd wordt dit in overleg met de betrokken agrariërs verder op te pakken.

H4 Inundatie van landbouwpercelen

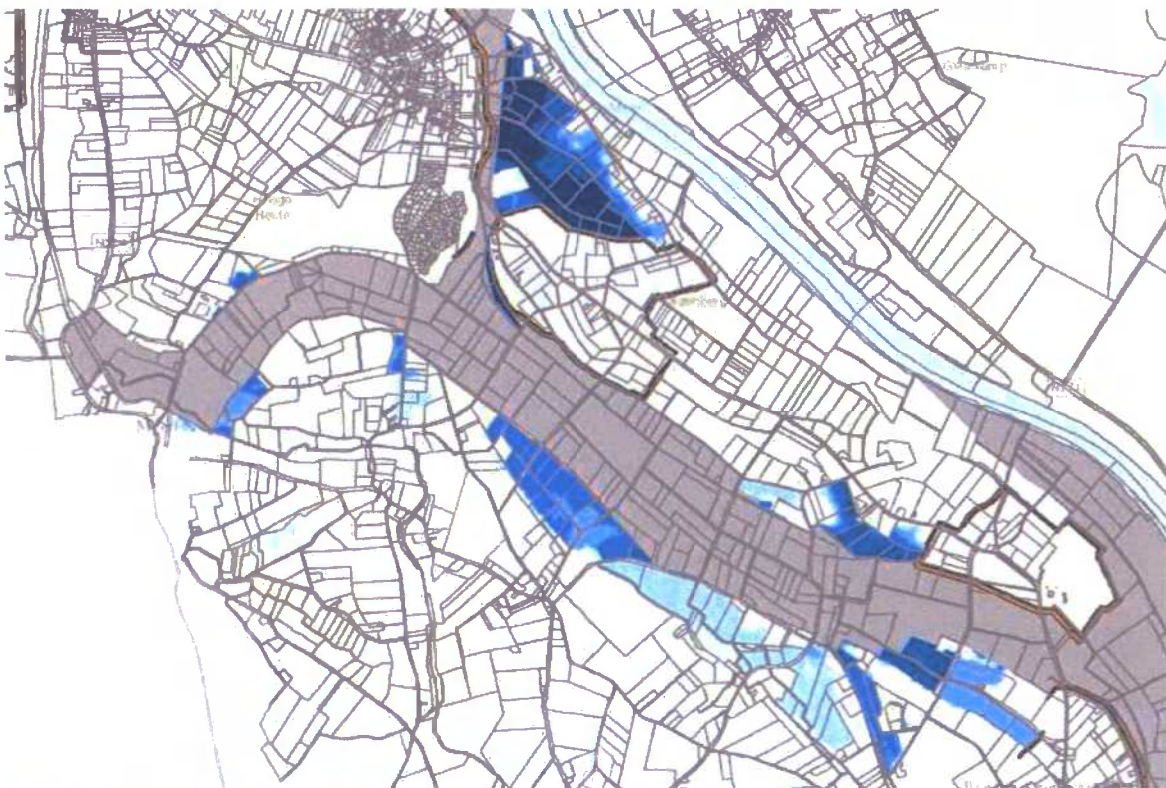
4.1 Inundatiefrequentie

Door de gebiedsontwikkeling zullen bepaalde landbouwgronden met een hogere inundatiefrequentie te maken krijgen. De reactivering van de oude Maasarm zorgt er namelijk voor dat gebiedsdelen frequenter overstromen in vergelijking met de huidige situatie. Het gaat hier om de gronden die momenteel achter een kade zijn gelegen en die door het weghalen van de kade 'buitendijks' komen te liggen. Als basis voor het bepalen van deze effecten is het dijktracé van het ontwerp 2012 genomen. Daar waar inmiddels dit dijktracé is gewijzigd in het kader van een recente planuitwerking zal dit worden benoemd.

Bij waterafvoeren hoger dan 1/50 jaar zullen de bestaande kades overstromen en dus tevens ook de achterliggende landbouwgronden. De aandacht richt zich daarom op de gronden die tot een afvoer van 1/50 jaar overstromen. Hierbij is onderscheid gemaakt in een aantal overstromingsklassen.

Inundatie

	1/1 jaar - afvoer ongeveer 1450 - 1500 m ³ /s
	1/5 jaar - afvoer ongeveer 2050 - 2075 m ³ /s
	1/10 jaar - afvoer ongeveer 2300 m ³ /s
	1/20 jaar - afvoer ongeveer 2550 m ³ /s
	1/50 jaar - afvoer ongeveer 2865 m ³ /s

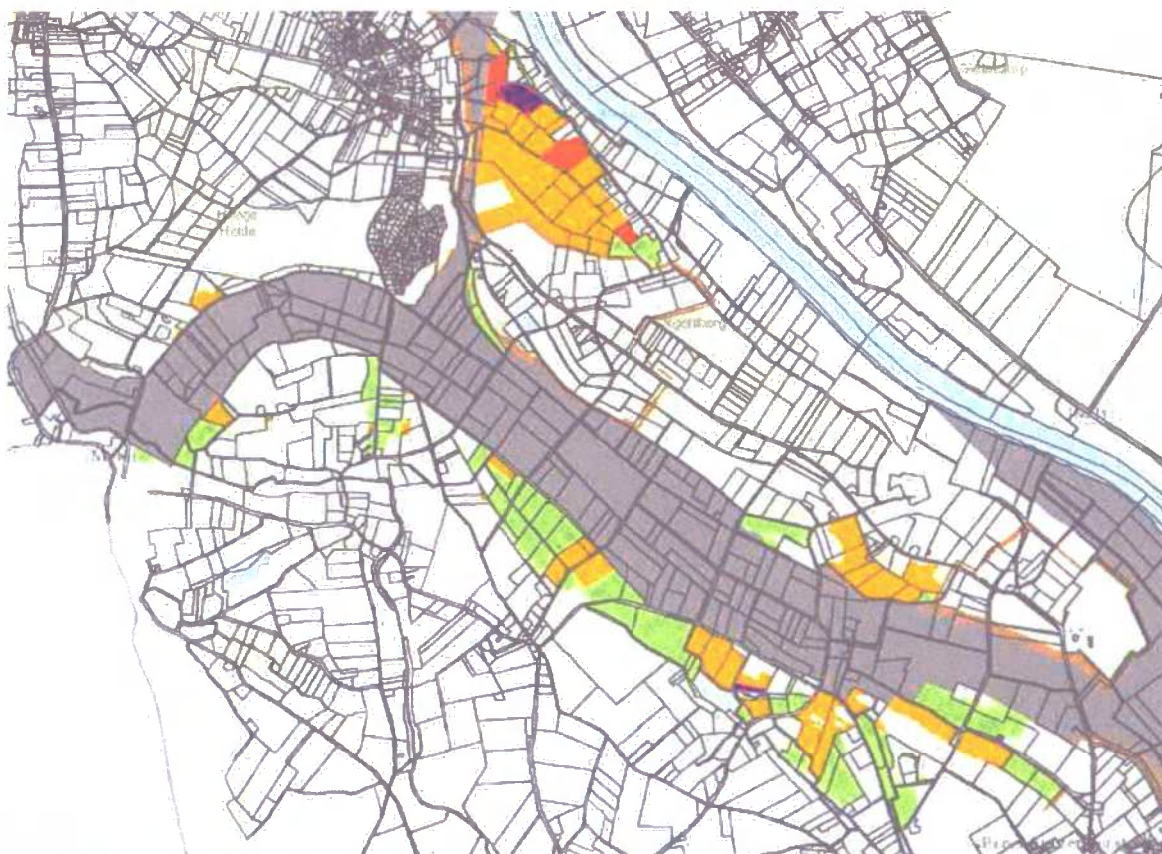


Kaart 11: Inundatiefrequentie landbouwpercelen

4.2 Gewassen

Vervolgens is bekeken welke gewassen op de percelen worden geteeld. Hiervoor is als basis de LGN-kaart van 2011 gebruikt (Land Gebruik Nederland). De verschillende soorten gewassen zijn als volgt onderverdeeld:

- Akker
- Boomkwekerij en vaste planten
- Fruit
- Grasland
- Groenbemesters, niet-vlinderbloemige
- Notenbomen



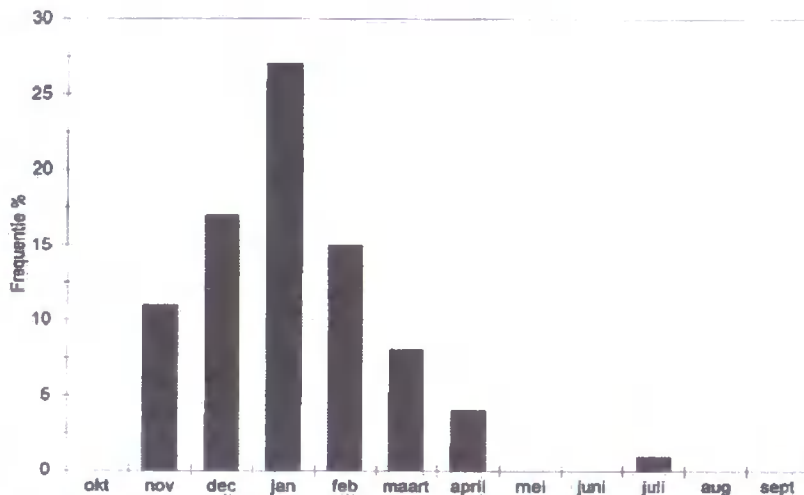
Kaart 12: (LGN 2011) geïnundeerde landbouwpercelen

Gewas	inundatie					totaal
	1 x jaar	1 x 5 jaar	1 x 10 jaar	1 x 20 jaar	1 x 50 jaar	
Akker	16,9	9,3	17,4	9,3	14,9	67,8
Boomkwekerij en vaste planten	1,6	0	0,6	0	0,5	2,7
Fruit	1,1	1,3	0,7	1,1	0,5	4,7
Grasland	1,4	11,8	4,4	19,3	20,4	57,3
Totaal in ha	21	22,4	23,1	29,7	36,3	132,5

Tabel 11: oppervlakte gewassen per inundatieklasse

Concept

Om een beeld te krijgen wat het effect van de grotere inundatiefrequentie is, dient gekeken te worden naar de verdeling van hoogwaters gedurende een jaar. In onderstaande grafiek (bron Waterloopkundig Laboratorium) is te zien dat hoogwaters zich vrijwel volledig concentreren in de periode november-april met een duidelijke piek in januari. Zeer sporadisch komt er in de zomer een hoogwater voor.



Figuur 1: Frequentie van piekafvoeren boven de 1300 m³/sec (periode 1911-1993)

Grasland

Indien het een kortstondige overstroming betreft in de periode november t/m maart zijn de gevolgen voor grasland beperkt. Bij een overstroming in april zal het beweiding/groeiseizoen korter zijn. De draagkracht van de grond zal dan een tijd beperkt zijn, waardoor bemesting later kan worden uitgevoerd dan normaal. Dit zal dan resulteren in een lagere opbrengst. Indien de overstroming in juli plaats heeft, zal dit grote effecten hebben op de opbrengst en beweidingseizoen, zeker als er sprake is van sedimentafzetting door de overstroming.

Akkerbouwgewassen

In het algemeen zijn de gevolgen, bij een kortstondige overstroming, in de periode november tot maart groter dan bij grasland. Het oogstrisico van enkele late gewassen in de periode november (bieten, korrelmais) zal toenemen. Gevolg kan zijn een totaal verlies van gewassen, indien deze nog niet zijn geoogst. Bij wintergranen kan bij een langdurige overstroming in de winterperiode tot gevolg hebben, dat het gewas verloren gaat. Indien het een overstroming in de maand april betreft zal in de meeste gevallen de schade bestaan uit een korter groeiseizoen, indien deze gewassen op dat moment nog niet gezaaid of gepoot zijn. Het resultaat is een lagere opbrengst.

Indien de overstroming zoals in de voorgaande tabel is aangegeven in juli plaats heeft, zal dit bij de meeste akkerbouw gewassen leiden tot een totaal verlies van de oogst.

Boomteelt

Bij boomteelt worden de gevolgen bepaald door de aangeplante boomsoorten. Sommige boomsoorten zijn goed bestand tegen overstroming terwijl andere boomsoorten daar juist schade van ondervinden. De schade wordt beïnvloed door de duur van de overstroming en het overstromingsseizoen. Wat het laatste betreft, is een overstroming in het groeiseizoen schadelijker dan een overstroming in het winterseizoen omdat het zuurstoftekort van het wortelstelsel (als gevolg van overstroming) grotere gevolgen heeft ten tijde van groei is dan ten tijde van rust. Een langere overstromingsduur is schadelijker dan een kortstondige. Exacte gegevens zijn niet voorhanden. Schade kan zich uiten in een tragere groei van de bomen tot in het uiterste geval sterfte van de overstromingsgevoelige bomen bij langdurige overstroming.

H5 Ontsluiting

In dit hoofdstuk wordt kwalitatief in beeld gebracht wat de effecten zijn van de maatregelen van de gebiedsontwikkeling op het landbouwverkeer. Maatregelen van de gebiedsontwikkeling kunnen invloed hebben op:

- bereikbaarheid percelen vanuit agrarisch bedrijf
- bereikbaarheid agrarisch bedrijf (aan- en afvoer)
- aanrijroutes loonwerkers
- verkeersveiligheid en verkeersafwikkeling

Naast bovengenoemde effecten wordt er ook aandacht besteed aan de scheiding van landbouwverkeer met overig verkeer, landbouwverkeer door dorpskernen en de passeerbaarheid van de dijken voor landbouwverkeer. Er wordt niet op de effecten voor individuele bedrijven ingegaan. De studie richt zich op de effecten op de agrarische sector als geheel. Voor de volledigheid wordt vermeld dat er momenteel ook een landbouwverkeersstudie loopt van de gehele N270. De laatste tijd is landbouwverkeer behoorlijk in de aandacht in de media en op het politiek-bestuurlijke vlak.

Onderstaand wordt per gebiedsdeel/maatregel ingegaan op het raakvlak met het landbouwverkeer. De belangrijkste wijzigingen die optreden in de ontsluiting zijn:

- aanleg rondweg om Wanssum
- verwijderen verharde en onverharde wegen t.b.v. rivierverruiming en natuurontwikkeling

5.1 Rondweg Wanssum

Een van de belangrijkste wijzigingen in de ontsluiting van het gebied is het omleggen van de huidige N270 door Wanssum naar een tracé ten noorden van Wanssum. Doel van de rondweg is de verbetering van de verkeersveiligheid en leefbaarheid van de dorpskern van Wanssum en een goede bereikbaarheid van de nog verder te ontwikkelen haven en bedrijfsterrein. In het verkeersplan wordt er naar gestreefd om van Wanssum een verkeersluw dorp te maken. De rondweg moet leiden tot een sterke reductie van het verkeer door Wanssum. Hierbij is met name de reductie van de hoeveelheid vrachtverkeer van belang. De rondweg kent een geslotenverklaring voor landbouwverkeer. De bereikbaarheid voor dit verkeer blijft dus via de Venrayseweg, Brugstraat lopen. Bij het verkeersluw maken van het huidige tracé door Wanssum zal hiermee rekening gehouden moeten worden.

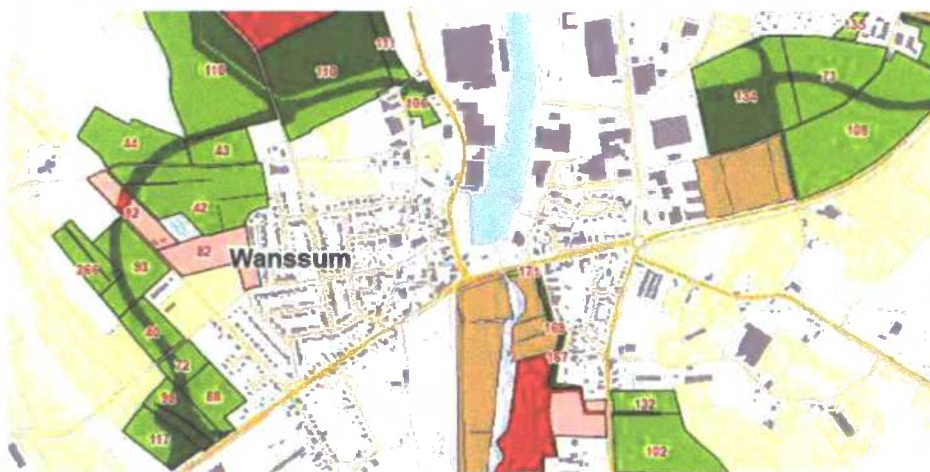
Om de bereikbaarheid te garanderen is aan de westzijde vanaf de westelijke rontonde ten noorden van de rondweg Wanssum een parallelweg opgenomen tot aan de Meerlosebaan. Voor de bereikbaarheid tussen Wanssum en Geijsteren zal gebruik gemaakt kunnen worden van de bestaande Geijsterseweg. Vanuit zuidelijke richting zal de route na de onderdoorgang rondweg Wanssum aangesloten worden op een interne ontsluitingsweg van het bedrijventerrein. Deze biedt via de randweg rond het terrein aansluiting op de huidige Geijsterseweg ten noorden van de haven. Ter hoogte van de Gouverneur Houbenstraat is wel een tunnel gepland, deze is echter alleen geschikt voor langzaamverkeer en niet voor landbouwverkeer. Aan de oostzijde is de bereikbaarheid geregeld via de Stayerhofweg de Kooy en de nieuwe verbindingsweg tussen Brugstraat en rondweg ten oosten van Wanssum. Landbouwverkeer kan hier de rondweg kruisen. De oversteek ter hoogte van het Kamillepad komt daarmee te vervallen.

Concept



Kaart 13: Rondweg Wanssum

Door de rondweg worden een aantal veldkavels en één huiskavel doorsneden. Dit betekent dat het voor een enkele agrariër lastiger wordt om bij deze percelen te komen. Een en ander wel afhankelijk of er n.a.v. de aanleg van de rondweg een kavelruil gaat plaatsvinden om de ontstane verkavelingssituatie te verbeteren.



Kaart 14: Doorsnijding kavels nabij rondweg Wanssum

Door de aanleg van de parallelweg en de rotondes zijn de gevolgen van de rondweg voor het overige landbouwverkeer beperkt. Het achterland blijft goed bereikbaar. De ene agrariër zal er echter licht hinder van ondervinden door een iets langere route, de andere agrariër zal er juist licht profijt bij hebben.

De rondweg is niet toegankelijk voor landbouwverkeer. De verkeersvisie van de gemeente Venray geeft aan dat na realisatie van de rondweg de Venrayseweg tot een erftoegangsweg zal worden omgevormd met verkeersremmende voorzieningen. Hier geldt een maximum snelheid van 30 km/h. Mogelijk dat een deel de status van een wijkontsluitingsweg krijgt (max. snelheid 50 km/h). Vanuit de Venrayseweg blijven er een drietal aansluitingen richting achterland. Aangezien voor

Concept

landbouwverkeer een maximum geldt van 25 km/h kan het landbouwverkeer geen hinder ondervinden van de nieuwe situatie. Bij het ontwerp van de tot erftoegangsweg om te vormen Venrayseweg zal met de aanwezigheid van landbouwverkeer rekening worden gehouden.

5.2 Hoogwatergeul Wanssum

Ten behoeve van de aanleg van de hoogwatergeul Wanssum wordt vrijwel het gehele gebied aan de landbouw onttrokken. Alleen een smalle strook tussen de hoogwatergeul en de Maas blijft in landbouwkundig gebruik. De verharde wegen De Kooij en Haalweide komen te vervallen. Naast deze verharde wegen komen binnen ook alle onverharde landbouwwegen binnen de hoogwatergeul te vervallen. De Maasstraat blijft zoals hij is (qua locatie en hoogteligging) en de Maasstraat wordt verhard waarbij tevens passeerhavens worden gemaakt.



Kaart 15: te verwijderen wegen (1) De Kooij (2) Haalweide (3) Maasstraat (4) Maasweg

Verkeer dat nu nog via De Kooij en/of Haalweide richting camping De Kooij kan rijden, moet in de nieuwe situatie via Blitterswijk en de Maasstraat/Maasweg rijden. Dit geldt dus ook voor de agrariër en loonwerker die daar moet komen. Komende vanuit Wanssum kan de aanrijroute tot 2 km toenemen door deze omweg. Het gaat hier om een zeer beperkt aantal bewegingen. Voor het landbouwverkeer dat vanuit de richting van Blitterswijk/Meerlo richting De Kooij moet rijden, verandert er niets.

Naar verwachting zal de hoeveelheid landbouwverkeer door de dorpskern van Blitterswijk afnemen ten opzichte van de huidige situatie omdat er voor de hoogwatergeul een zeer groot areaal grond (ca. 120 ha) aan de landbouw wordt onttrokken.

5.3 Hoogwatergeul Ooijen

Binnen de hoogwatergeul Ooijen worden de Rietweg en de Maasveldweg verwijderd evenals alle onverharde paden. Gezien de ligging van de hoogwatergeul aan de Maas, Broekhuizenvorst en (camping) Ooijen heeft de onttrekking van dit landbouwgebied en de verwijdering van de genoemde wegen geen invloed op het landbouwverkeer.



Kaart 16: te verwijderen wegen Rietweg (9) Ganzenkampstraat (10) Ooijenseweg (11) Maasveldweg

5.4 Oude Maasarm

In de oude Maasarm wordt alleen de Ganzenkampstraat aan het verkeer onttrokken. Verkeerstellingen van deze rustige weg zijn niet voorhanden. De overige verharde en onverharde wegen die de oude Maasarm kruisen (Bergboslaan, Berkenstraat, Kortenbos, Broekstraat, Flemingweg, Broekweg, Molenweg, Nachtegaalstraat) blijven hun verkeersfunctie behouden, dus ook voor het landbouwverkeer.

Daar waar de Ooijenseweg de oude Maasarm kruist ter hoogte van Kasteel Ooijen en de Roekenbosch te Blitterswijk wordt de weg verwijderd. Hiervoor in de plaats worden 2 hoogwatervrije bruggen aangelegd. De brug heeft een verhardingsbreedte van 7 m waardoor 2 brede landbouwvoertuigen van 3,5 m breedte elkaar kunnen passeren.

5.5 Verkeersveiligheid langzaam verkeer

Door het nieuwe ontwerp zal het gemotoriseerde verkeer meer gescheiden worden van het fietsverkeer doordat er nieuwe dijken worden aangelegd die ook als fietsroute gaan fungeren. Hierdoor zullen er minder fietsers op de doorgaande wegen zijn. Als voorbeeld wordt de Ooijenseweg nabij Ooijen genoemd. Hier wordt een nieuwe fietspad (op de dijk) ten zuiden van het gehucht Ooijen aangelegd waardoor er een aantrekkelijke alternatieve route ontstaat. Fietsers zijn dan niet meer aangewezen op de drukke Ooijenseweg. Aangezien het niet binnen de scope valt van de gebiedsontwikkeling om het fietspad helemaal door te trekken tot Blitterswijk ligt hier ook voor beide gemeenten een taak dit verder op te pakken.

Beide gemeenten zijn van plan buiten de bebouwde kom in het plangebied 60 km zones in te voeren. Hierdoor zullen de snelheidsverschillen tussen het langzame en het snelle verkeer afnemen en zal de veiligheid toenemen.

Concept

Een ander voorbeeld waar fietsverkeer met overig verkeer wordt gescheiden, is bij de Koninginnenbrug. Er wordt een nieuw fietspad aangelegd op de dijk vanaf Blitterswijck. Vervolgens gaat dit fietspad onder de brug door richting De Kooij. De kruising bij de N270 komt daarmee te vervallen.

5.6 Passeerbaarheid van dijken

Onderdeel van de gebiedsontwikkeling is de aanleg van ca. 20 km primaire waterkering. Ongeveer de helft bestaat uit het versterken van de bestaande kade's. De andere helft bestaat uit de aanleg van een volledig nieuwe kering. Over een groot traject ligt er in de nieuwe situatie natuurgebied achter de dijk. Er zijn echter ook dijktrajecten waar landbouwverkeer de dijk moet kunnen passeren om op de landbouwpercelen te kunnen komen. Waar precies dijkovergangen moeten komen zal in een latere fase door de aannemer worden uitgewerkt. Uitgangspunt van het waterschap -als beheerder van de dijken- is dat er zo min mogelijk dijkovergangen komen zonder dat daarbij de bereikbaarheid van de percelen in het geding komt. In de planuitwerkingsfase zal in samenspraak met de betreffende agrariërs en het waterschap worden bepaald waar en hoeveel dijkovergangen er moeten komen.

5.7 Resumé

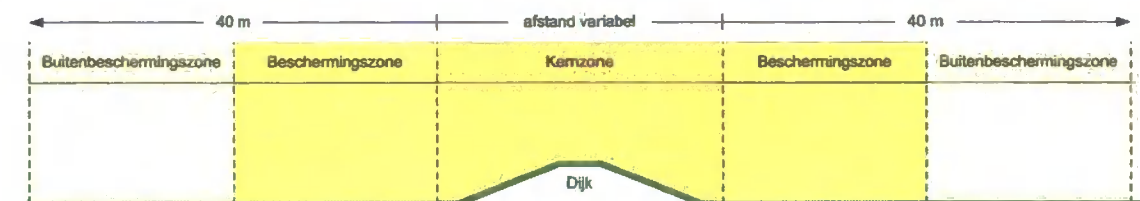
De gevolgen van de gebiedsontwikkeling voor het landbouwverkeer op hoofdlijnen zijn relatief beperkt. De bereikbaarheid van de percelen en van de agrarische bedrijven voor zowel de agrariërs zelf als de loonwerker verandert door de rondweg en de natuuraanleg niet substantieel. Dit neemt niet weg dat in een enkel geval sprake is van een verslechtering (bv. omrijden door aanleg hoogwatergeul Wanssum, ingesloten door rondweg). De veranderingen in de verkeersontsluiting zullen worden geformaliseerd in het kader van het Provinciaal Inpassings Plan (PIP) en middels verkeersbesluiten van de gemeenten.

H6 Beperkingen agrarische bouwactiviteiten rondom dijken

Beperkingen van agrarische bouwactiviteiten rondom dijken worden bepaald door de aanwezigheid van een beschermingszone en het profiel van vrije ruimte:

6.1 Beschermingszones

Om de waterkeringen te beschermen zijn door het waterschap regels opgesteld en opgenomen in zijn keur (verordening). Deze regels zijn niet alleen van toepassing op de waterkering zelf (de zogenaamde kernzone), maar gelden ook voor de aan weerszijden gelegen beschermingszone en buitenbeschermingszone van elk 20 meter breed. Binnen deze zones is voor veel activiteiten een vergunning nodig van het waterschap. Het gaat dan bijvoorbeeld om bouwactiviteiten.



Beschermingszones

De huidige kades in Ooijen-Wanssum zijn al beschermd middels beschermingszones. Als deze kades tot primaire waterkering worden omgevormd, zullen de contouren van deze zones worden aangepast op de nieuwe locatie en maatvoering van de dijk. Hierdoor kunnen de grenzen verder over een bebouwingsvlak komen te liggen. Daar waar nieuwe dijken worden aangelegd, zullen uiteraard ook beschermingszones van toepassing zijn.

6.2 Profiel van vrije ruimte

Het begrip Profiel van Vrije Ruimte is gedefinieerd als: het gebied dat nodig is om toekomstige verbeteringen aan de waterkering te kunnen realiseren. Met het opnemen van een Profiel van Vrije Ruimte wordt beoogd ontwikkelingen te voorkomen die het realiseren van de voorgenomen verbetering onmogelijk maken of slechts mogelijk te maken zijn via verwijdering of aanpassing van werken met grote financiële consequenties. Het Profiel van Vrije Ruimte staat onafhankelijk van de in de legger vastgestelde kernzone en beschermingszones van de waterkering. In de praktijk betekent dit dat er langs de (toekomstige) dijk een strook niet mag worden gebruikt voor bebouwing, kabels en leidingen e.d.. De breedte van deze strook wordt bepaald door de bestaande hoogte van een dijk en de omvang van de toekomstige dijkverhoging. Beide bepalen de extra benodigde ruimte voor zo'n toekomstige dijk.

6.3 Beperkingen

Een analyse op basis van bestaande agrarische bouwvlakken en de nieuwe contouren van de beschermingszones is niet gemaakt. Bij bestaande dijken die worden opgehoogd zal mogelijk de contour verder over het bouwvlak van enkele agrariërs komen te liggen. Dat betekent echter niet dat hier geen bouwactiviteiten mogelijk zijn. Ze zijn wel vergunningsplichtig i.h.k.v. de keur. Bouwactiviteiten binnen het profiel van vrije ruimte zijn niet mogelijk. Het gaat hier over relatief smalle stroken die binnen de (binnen)beschermingszone zijn gelegen. Een eerste verkenning van de doorwerking van de beschermingszones van nieuwe dijktracés op agrarische huiskavels laat zien dat een enkel bedrijf mogelijk wordt beperkt in hun bouwactiviteit. Eén agrariër gaat er duidelijk qua bouw mogelijkheden op vooruit omdat met het dijktracé nadrukkelijk rekening is gehouden met de uitbreidingsplannen.

H7 Ontwikkeldruimte

Een van de doelstellingen van gebiedsontwikkeling Ooijen-Wanssum is ruimte scheppen voor economische initiatieven. Bedrijven die in het stroomvoerende en/of bergende deel van het winterbed van de Maas zijn gelegen, hebben al lange tijd grote moeite om een watervergunning te krijgen voor hun uitbreidingsplannen. Het projectbureau Ooijen-Wanssum wil nu ruimte scheppen voor deze plannen door de eisen en voorwaarden die aan de watervergunning worden gesteld via de gebiedsontwikkeling te regelen. De eisen m.b.t. bedrijven in het bergende winterbed verschillen van de eisen die aan bedrijven in het stroomvoerende winterbed worden gesteld. Samengevat komt het er op neer dat er gecompenseerd moet worden voor het verlies aan ruimte voor de rivier door de initiatieven. De maatregelen die hiertoe getroffen kunnen worden (veelal bestaand uit graafwerk) zijn kostbaar.

In 2013 is een initiatievenloket ingesteld waar bedrijven een initiatief voor uitbreiding of nieuwbouw hebben kunnen indienen. In totaal zijn 56 initiatieven ingediend. Van deze initiatieven zijn er 18 die uit de landbouwsector komen. Ze variëren van nieuwbouw kippenschuur, uitbreiding kalverenstal tot opslagloods voor landbouwmachines. In totaal gaat het om ca. 9,5 ha aan uitbreiding/nieuwbouw van stallen, loods, kassen e.d.. Van de 18 initiatieven zijn er twee die niet direct maar indirect aan de landbouw gerelateerd zijn. Het gaat om een transportbedrijf en een composteringsbedrijf. Na jarenlang op slot gezeten te hebben, ontstaat voor al deze bedrijven eindelijk weer ruimte voor economische ontwikkeling.

Initiatief nr.	Type bedrijf	Functie	omschrijving	opp initiatief (ha)
9	Varkens	Bedrijfsmatig	Uitbreiding varkensbedrijf (bebouwing, mestverwerking)	1,35
23	Kwekerij	Bedrijfsmatig	bouw kas (vervanging) en mogelijke realisatie containerveld (voor kleine potjes)	-
26	Transport	Bedrijfsmatig	nieuwe loods bedrijf landbouwtransport	0,21
27	Veeteelt	Bedrijfsmatig en Wonen	Uitbreiding veeteelt: stal voor paarden, rundvee en akkerbouw	0,15
29	Veeteelt, paarden, akkerbouw	Bedrijfsmatig	uitbreiding bedrijfsgebouwen	0,15
33	Kwekerij	Bedrijfsmatig en Wonen	Volledige bebouwing binnen het bouwblok, agrarische schaalvergroting	0,20
34	Veeteelt	Bedrijfsmatig	Ophoging voeropslag	0,80
46	Kwekerij	Bedrijfsmatig	overkapping laadloods, nieuwe loods, open schuur en uitbreiding containervelden	0,11
53	Compost	Bedrijfsmatig	realisatie nieuwe kantoorruimte buiten huidige bouwblok, 80% volumineuze opslag	2,60
54	Kwekerij	Bedrijfsmatig en Wonen	toekomstig bouwblok (woning en loods)	0,20
1	Vleeskalveren	Bedrijfsmatig	Uitbreiding Kalverenstal	0,30
5	Schapen en paarden	Bedrijfsmatig	Loods voor schapen en paarden	0,10
6	Pluimvee	Bedrijfsmatig	Uitbreiding bestaande kippenschuur	0,06
7	Pluimvee	Bedrijfsmatig	Uitbreiding van 3 bestaande loodsen voor pluimvee	1,18
8	Schapen	Bedrijfsmatig	Nieuwbouw stal voor schapen	0,35
20	Veeteelt	Bedrijfsmatig	sleufsilo en nieuwe stallen voor melkvee	0,75
22	Kwekerij	Bedrijfsmatig	vervanging bestaande loods van	0,08
31	Veeteelt	Bedrijfsmatig en Wonen	Uitbreiding stallen, voeropslag, berging en woning	0,80

Tabel 11: Overzicht bedrijven initiatievenloket

H8 Conclusies en aanbevelingen

8.1 Conclusies

- De landbouwsector binnen de projectgrens van Ooijen-Wanssum kan worden gekenschetst als een gezonde bedrijfstak die heel gemengd van samenstelling is, veel grondgebonden bedrijven kent en een matige verkaveling heeft
- 78 bedrijven worden geraakt door de maatregelen
- 2 (kleine hobbymatige) bedrijven liggen met al hun percelen volledig binnen ingreepgebied
- Door de gebiedsontwikkeling Ooijen-Wanssum wordt 421 ha aan de landbouw onttrokken

Doel	Opp_ha
Dijkaanleg	24
Natuur	357
Rondweg	12
Uitbreiding haven	28
Totaal	421

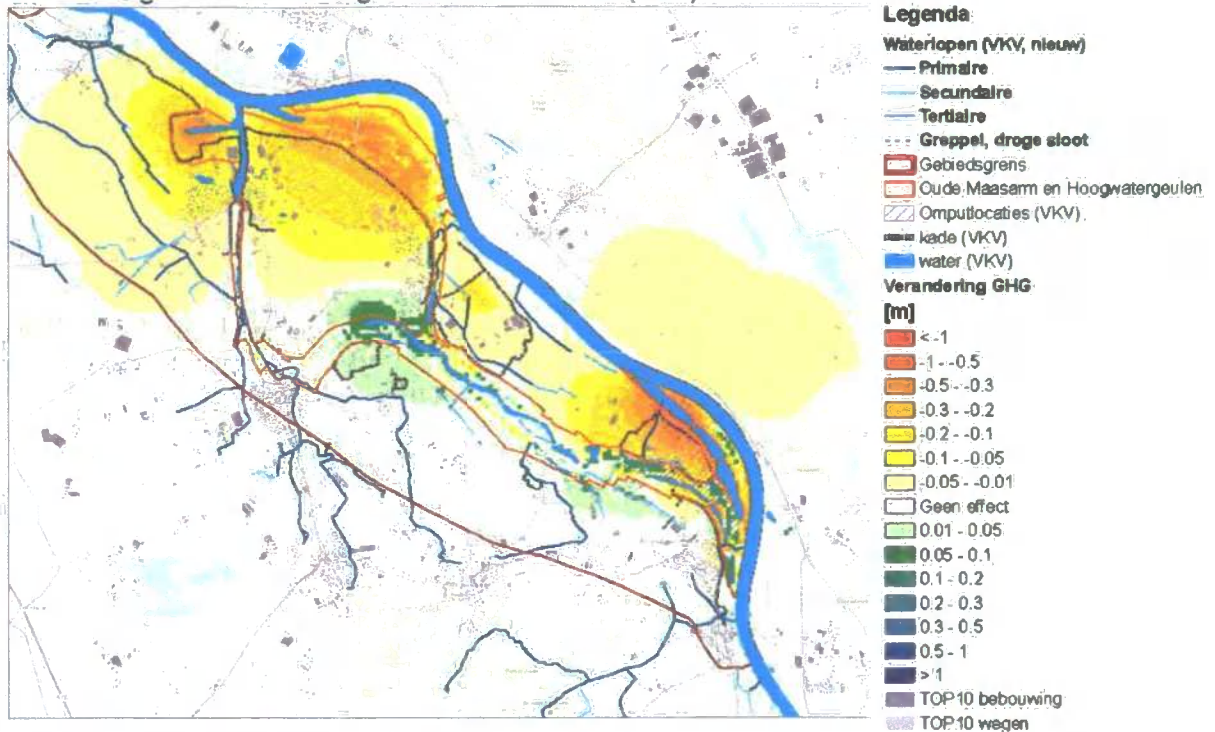
- De gemiddelde kavelgrootte neemt af van 2,4 ha naar 2,0 ha
- Van 46 bedrijven wordt de huiskavel kleiner
- De gemiddelde oppervlakte huiskavel neemt af 4,2 ha naar 2,6 ha
- Naast lokaal een afname van de natschade treedt er als gevolg van de maatregelen lokaal natschade op.
- Natschade als gevolg van de gebiedsontwikkeling wordt niet versterkt door de peilopzet van de Maas.
- Naast lokaal een afname van de droogteschade treedt er als gevolg van de maatregelen bij Ooijen een toename van de droogteschade op.
- Nabij de Maas wordt de droogteschade (deels) gecompenseerd door de peilopzet van de Maas.
- Door de reactivering van de oude Maasarm overstromen een aantal landbouwpercelen in de periode november t/m april frequenter waardoor er een kleine kans is op minder opbrengst of verlies van de oogst. Aandachtspunt zijn een boomkwekerij en een fruitboomgaard die frequent overstromen.
- De rondweg Wanssum wordt niet toegankelijk voor landbouwverkeer. De bestaande route door Wanssum blijft gehandhaafd.
- Door de aanleg van rotondes, een parallelweg, een tunnel en een nieuwe verbindingsweg is rondweg goed passeerbaar voor landbouwverkeer.
- Een enkele agrariër/loonwerker zal als gevolg van de maatregelen te maken krijgen met een langere rijroute.
- De verkeersveiligheid van langzaam verkeer neemt toe doordat ondermeer nieuwe fietspaden op de dijken worden aangelegd.
- 18 agrarische (gerelateerde) bedrijven kunnen via het initiatievenloket van de gebiedsontwikkeling worden gefaciliteerd m.b.t de vereiste watervergunning voor hun uitbreidingsplannen.
- Een enkele agrariër wordt mogelijk beperkt in zijn bouwactiviteiten in de nabijheid van een waterkering. Eén agrariër gaat er nadrukkelijk op vooruit door een aangepast dijktracé.
- In totaal gaat het om 9,4 ha ruimte voor staluitbreiding, loodsen, voeropslag, kantooruimte e.d. die door de gebiedsontwikkeling mogelijk wordt gemaakt

8.2 Aanbevelingen

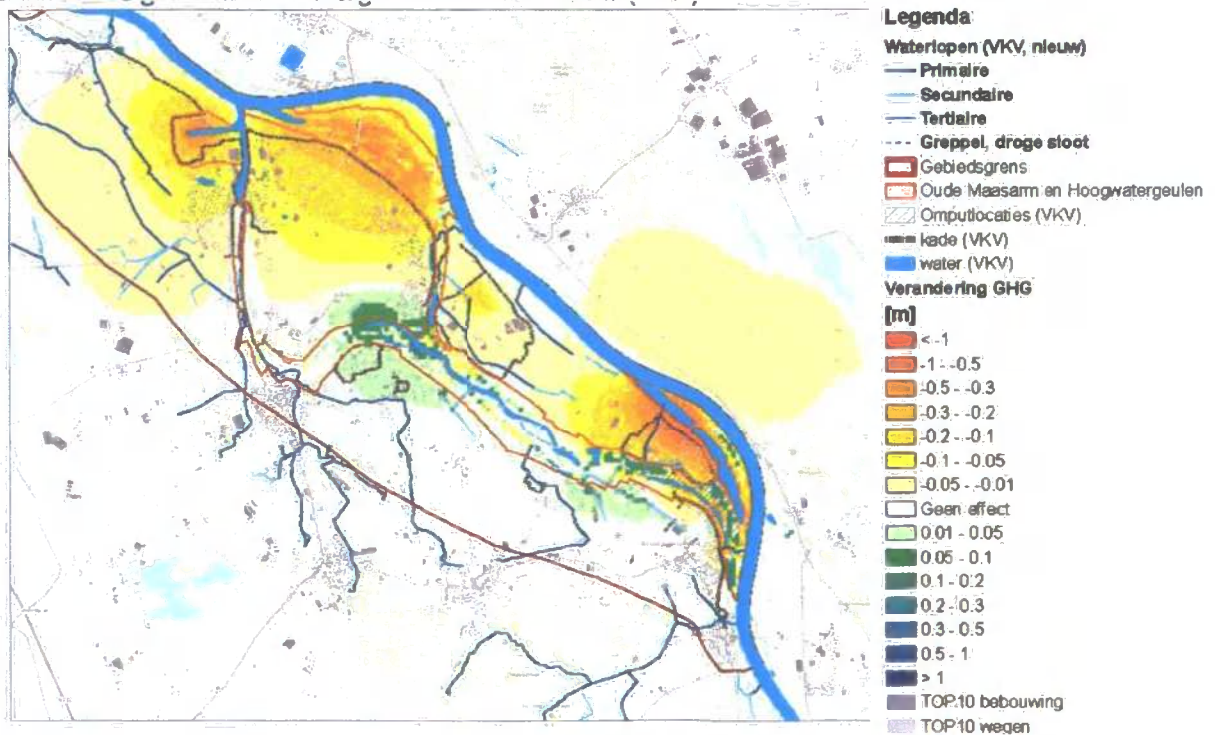
- Onderzoek animo en mogelijkheid voor vrijwillige kavelruil
- Onderzoek mogelijke rol landbouw in beheer
- Probeer binnen het plan huiskavels meer te ontzien
- Hoge grond kan ruimtebeslag dijken en doorsnijding kavels beperken
- Bij de enkele percelen met natschade wordt geadviseerd in overleg met de agrariër te bespreken of peilgestuurde drainage en/of ophogen de beste oplossing is
- Daar waar droogteschade optreedt, wordt geadviseerd in overleg met de agrariër te bespreken waar het beste extra beregeningsputten kunnen worden geslagen
- Aanvullingen ?

Bijlage 1 Kaarten veranderingen grondwaterstand (VKV MER)

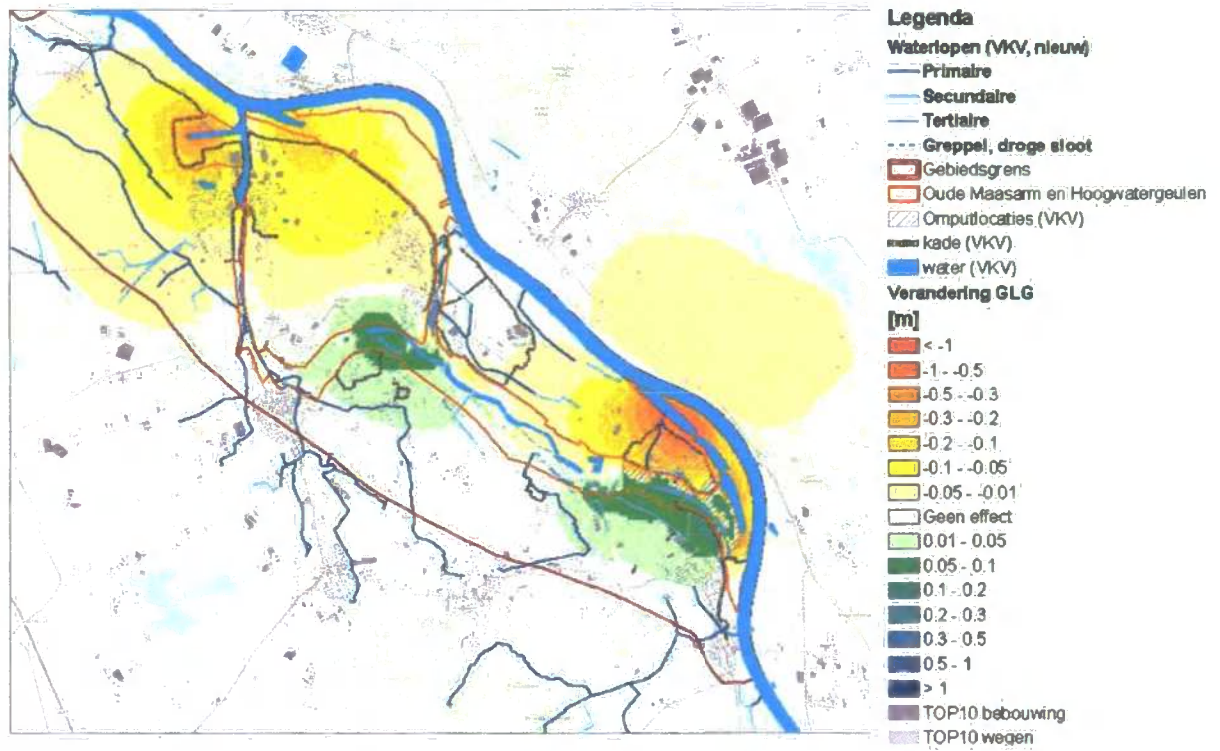
Verandering Gemiddelde Hoogste Grondwaterstand (GHG)



Verandering Gemiddelde Voorjaars Grondwaterstand (GVG)

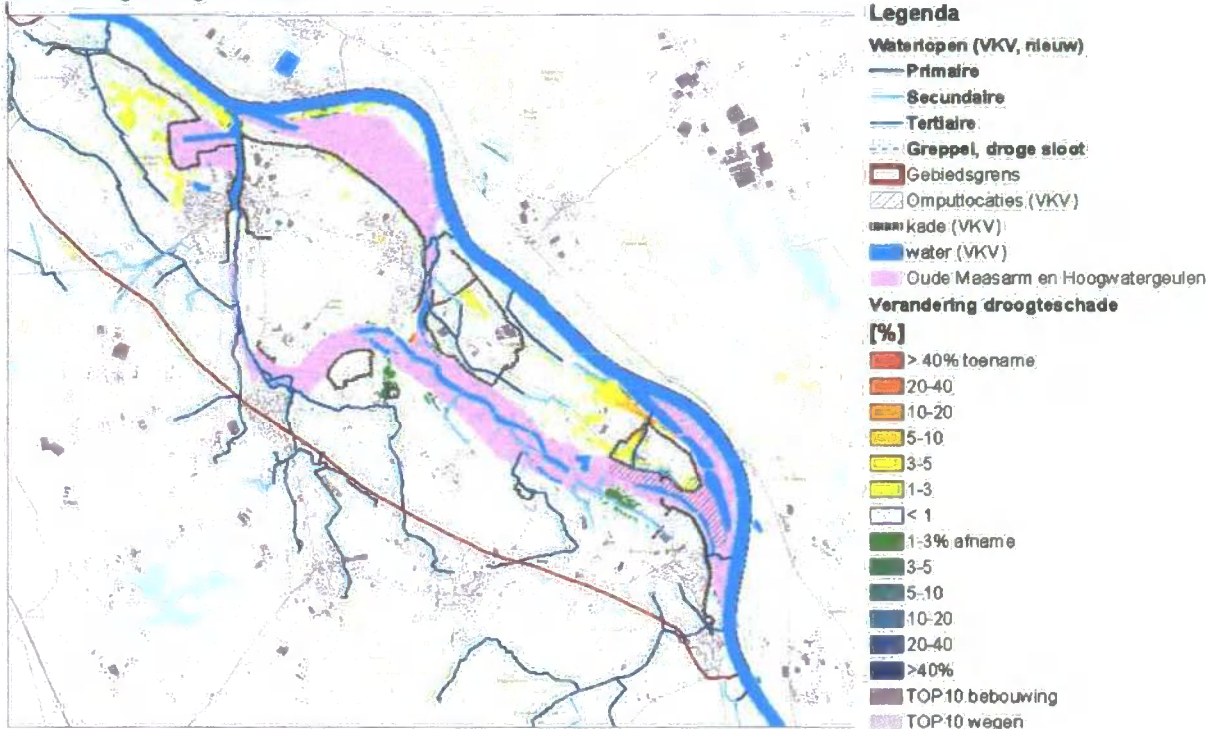


Verandering Gemiddelde Laagste Grondwaterstand (GLG)

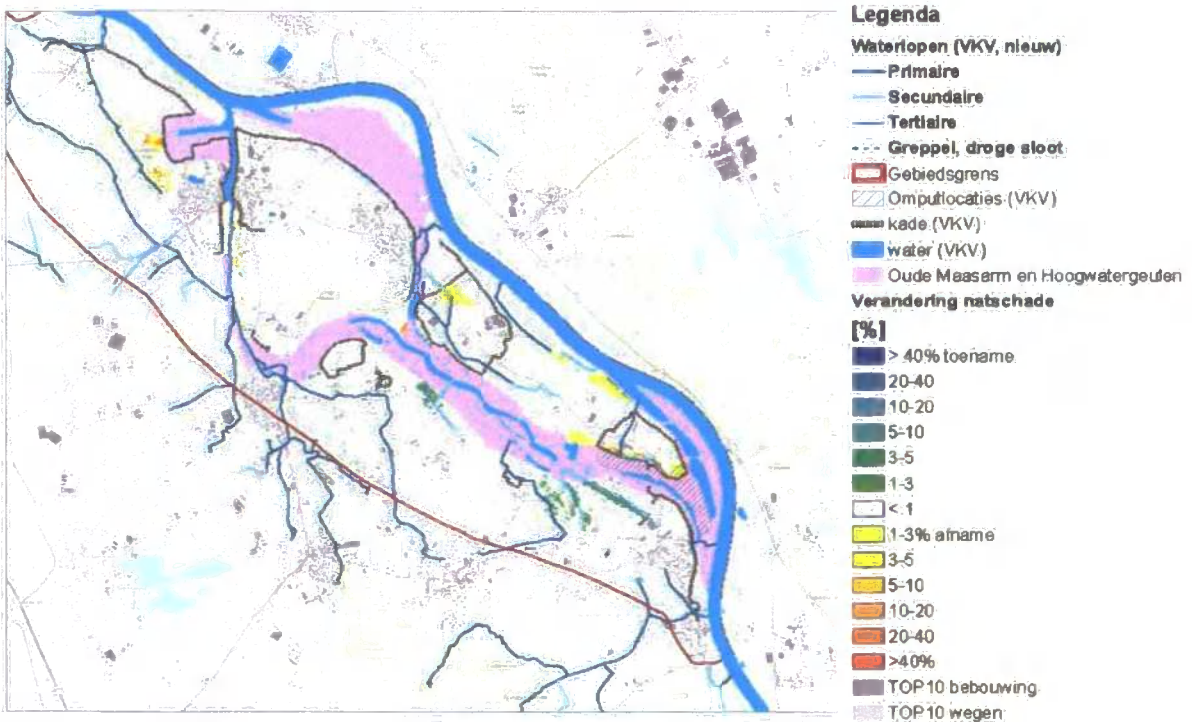


Bijlage 2 Kaarten verandering droogteschade en natschade

Verandering droogteschade

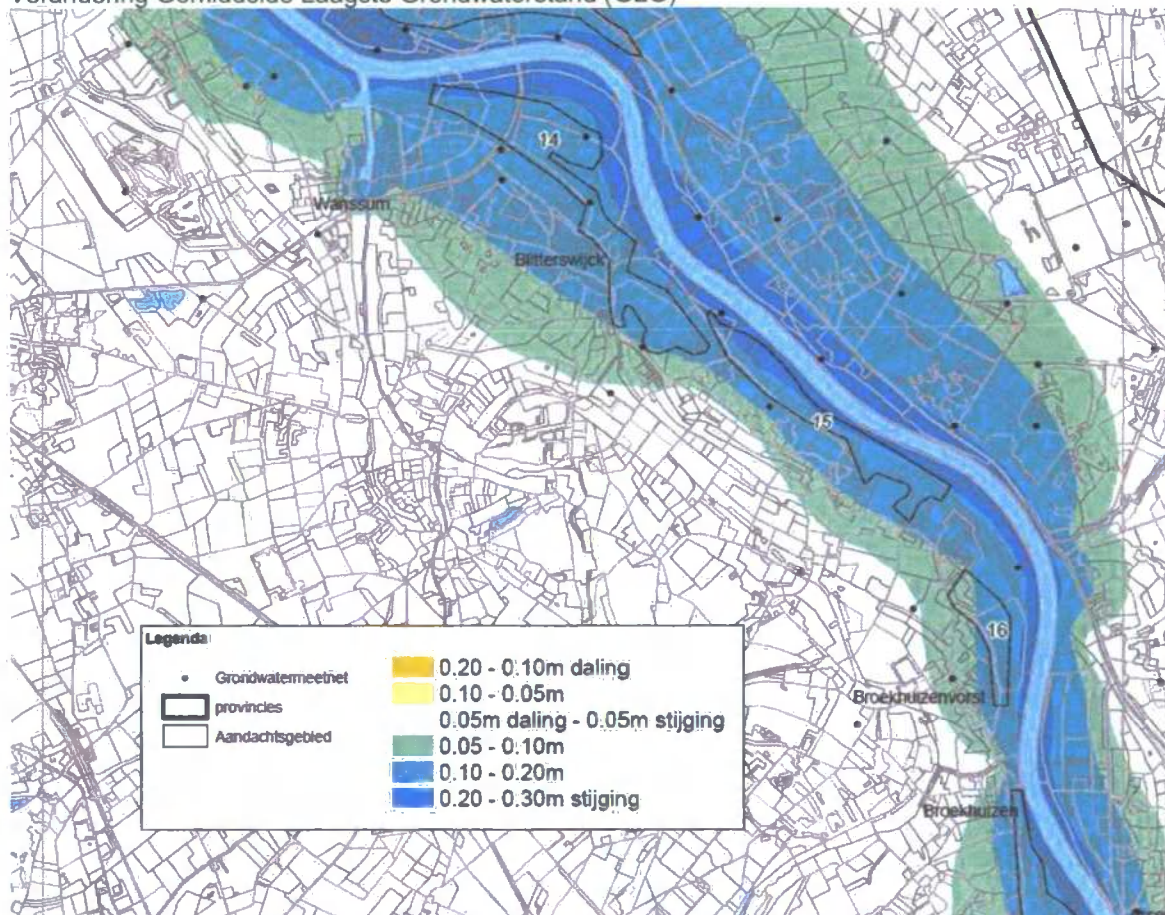


Verandering natschade



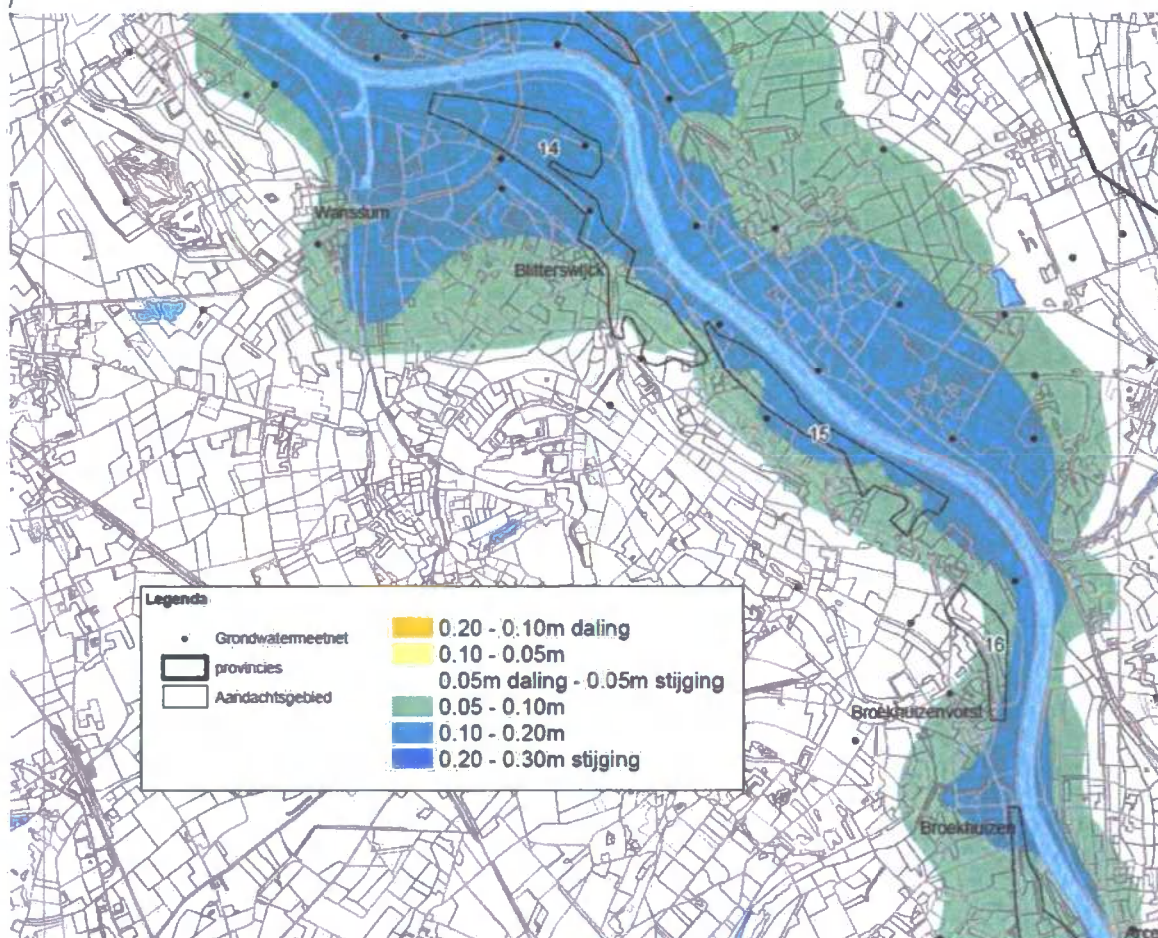
Bijlage 3 Peilopzet Maas (Peilopzetplan 2002)

Verandering Gemiddelde Laagste Grondwaterstand (GLG)



Concept

Verandering Gemiddelde Hoogste Grondwaterstand (GHG)



Percelen met proactief aanbod

